

INFOGRAFÍA

CANASTA AUTOMOTOR

El costo de mantener un vehículo aumentó hasta un 55% en el último año.



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

Módulo Política Económica

Mg. Santiago Fraschina

RESUMEN GENERAL

- La devaluación acelerada de las últimas semanas impacta sobre el precio de todos los bienes y servicios de la economía.
- La vinculación entre el precio de la moneda y el de los demás ítems, tiene una razón de ser económica, que en nuestro país se potencia por causales culturales.
- Por un lado, una matriz productiva con alto grado de dependencia de la importación de insumos, determina efectos directos sobre los productos finales en contextos devaluatorios.
- Por otro lado, la espiralización del proceso inflacionario en los últimos meses, determina efectos de segunda ronda dada la carrera precios-costos, que cada vez avanza a mayor velocidad.
- Por último, tuvo efecto cierta “inflación contenida” sobre el precio de unidades OKM; en especial en aquellas concesionarias que mantenían esquemas de promociones para evitar la merma de ventas en la fase inicial de la “tormenta” gestada en 2018.
- Pero no solo el valor de las unidades se vio incidido por el proceso inflacionario: todo el conjunto de rubros que hacen al mantenimiento de los vehículos también siguen verificando importantes correcciones de precios en los últimos meses.
- En contextos de fatigadas finanzas familiares, estos aumentos no hacen más que carcomer los ingresos excedentes después del consumo de productos y servicios de primera necesidad.
- Es relevante que, para muchas familias argentinas, el uso de un vehículo no se vincula a un consumo suntuario ni improductivo, sino de un instrumento indispensable para poder llevar adelante las actividades del día a día, a falta de otros medios alternativos.
- En la presente infografía, estudiamos los costos de mantenimiento de vehículos. A tales fines, actualizamos el relevamiento que realizamos cada año, relativo a una canasta de bienes y servicios derivados del uso de un automóvil. Por último, indagamos en los resultados en relación al poder adquisitivo.
- Para estratificar el relevamiento, se seleccionaron tres tipos de vehículo, característicos de distintos segmentos socioeconómicos. Así, en 2018, el aumento anual promedio en el costo de mantener un auto de gama baja fue de 55,8%, uno de gama media, de 49,5%, mientras que para la gama alta del 47,9%.
- En el detalle, se tienen algunos aumentos muy considerables. Por caso, el peaje en zonas urbanas llegó a aumentar hasta un 81,8%, mientras que el alza en el combustible fue del 78% acumulado anual. Más en línea con la inflación, se tienen aumentos en la VTV del 42,8% y en el estacionamiento del 33,3%.
- Estas subas promedio por encima de la inflación son el reflejo de la caída de poder adquisitivo de los salarios. Por caso, la cobertura de los salarios promedio respecto de la canasta automotor se redujo hasta 29,8% en los últimos dos años.
- Por su parte, en una comparativa de acuerdo a ingresos representativos de cada segmento, el decil n° 6 podía costear un 114% de la canasta automotor de segmento bajo con un salario de 2016, mientras que en la actualidad le alcanza para un 87,6%.
- Este proceso encuentra su correlato en el precio de las unidades OKM. En el último mes, producto de la devaluación, se registraron aumentos de hasta 20% en vehículos de Volkswagen y Chevrolet. Medido en función al indicador del Ministerio de Industria, el aumento medio de precios supera el 33% en un año.
- En este escenario, la industria transita un contexto de merma en las ventas, a partir de una caída del 19,8% en el último trimestre.
- Con todo, el costo de mantener un vehículo aumentó hasta un 55% en el último año.

INTRODUCCIÓN

El sector automotriz viene siendo uno de los más afectados por la devaluación. La suba del dólar ya comenzó a verse reflejada en los concesionarios, a la vez que el presupuesto para mantener un auto no para de incrementarse.

La suba de precios de los cero kilómetros llega hasta el 20% y ni siquiera descuentos agresivos logran frenar la caída que se registra en los últimos meses. Este año había comenzado con buenas ventas, pero la crisis cambiaria - inflacionaria planchó los despachos. Las concesionarias están muy preocupadas con la situación, porque más allá de las ventas, se encuentran muy presionados por los altos costos operativos y los bajos márgenes de ganancias en las ventas al público final. Tal es así que después del auge visto, llegaron a declarar que 2018, en materia de negocios, se trataba del peor año desde la crisis de 2002, con los mayores niveles de stock de la historia. Los patentamientos llevan tres meses de caída consecutiva. En agosto pasado las ventas retrocedieron un 25,2% se vendieron 65.247 unidades), en julio un 17,4% y en junio 18,2%. Por los buenos meses de comienzo del año, el acumulado de los primeros ocho meses sube un 1,9%, pero las perspectivas no son buenas para lo que resta del año, los diez vehículos más económicos arrancan en los \$335.000 llegan a los \$425.000, incrementándose mucho la cantidad de salarios necesaria para adquirirlos. Asimismo, las altas tasas de

interés dificultan la financiación, y los créditos UVA, indexados por la inflación, hoy son vistos como un peligro. El sector está preocupado, además, porque con las últimas subas se calcula que el 50% de las personas que tienen un plan de ahorro para acceder al cero kilómetro, tiene dificultades para poder pagar la cuota en tiempo y forma, que subieron hasta un 30%. La caída de las ventas está repercutiendo en la producción, que sostiene buenos guarismo por mayores ventas a Brasil.

Por otra parte, el mantenimiento de un automóvil particular se ha vuelto una empresa suntuosa. En un contexto de suba generalizada de precios, se achica el margen disponible para costear un auto. La disparada del dólar impactó de lleno en los rubros que más pesan a la hora costear el uso de un auto. En primer lugar, la suba de los combustibles hace cada vez más costoso el uso cotidiano de un auto. Las naftas se incrementaron entre un 30 y un 35% en 2018, por lo que cargar un tanque de 55 litros cuesta entre \$1.800 y \$2.200. Las subas han sido tan abruptas que en agosto se registró un incremento del 84% en la conversión de vehículos a GNC, unas 15.810 unidades, cuyo metro cúbico sale entre \$11 y \$14, y un equipo nuevo ronda los \$40.000. A esto hay que sumar el incremento de las cuotas de las pólizas de seguros, que se ajustan en función del valor del vehículo, las subas de los

peajes, los impuestos patrimoniales (patente), el estacionamiento medido o en cochera, los repuestos ocasionales y el mantenimiento periódico o servicios (lavado, cambio de aceite, filtros, neumáticos, etc.). Así, se calcula que mantener un auto se lleva más de la mitad de un salario promedio. Muchos concesionarios oficiales han tomado nota de la situación y lanzaron ofertas para los servicios oficiales. El combo de incrementos afecta toda una institución de la clase media, como es el uso y mantenimiento del vehículo propio y posterga las decisiones para un cambio de modelo, a la vez que afecta el presupuesto familiar, debiendo resignar otros consumos.

COSTOS QUE NO VAN SOBRE RUEDAS.

Se analiza a continuación la evolución de los costos de mantener un automóvil mensualmente en los últimos años. Se sabe que el automóvil propio no solamente es un bien que permite sustituir el transporte público, ya sea tren, colectivo, subte, taxi o remise, sino que además otorga en muchos casos un valor simbólico o aspiracional, reflejado en las campañas publicitarias que promocionan este bien de consumo durable. Además, del costo que supone la adquisición del vehículo, se necesita desembolsar mensualmente una serie de pagos para su funcionamiento y para cumplir con la normativa legal vigente. En contextos de alta inflación como el actual, con ingresos que crecen en menor medida que los precios, dichos

gastos pueden llegar a representar una porción considerable de los ingresos corrientes de los consumidores.

El crecimiento del parque automotor en los últimos años alcanzó niveles sustancialmente elevados. Esto fue posible gracias a la mejora en el poder adquisitivo de la población. Por sobre todas las cosas, las expectativas sobre la factibilidad de sostener los gastos de las unidades adquiridas eran amplias, gracias al crecimiento del empleo y de los ingresos reales. Hay que tener en cuenta, además, que gran parte de los costos de mantener un automóvil, están determinados por la política económica y por las capacidades productivas del país, como son los precios de los combustibles, el impuesto a los automotores (patente), la determinación de las tarifas de los peajes, la Verificación Técnica Vehicular (VTV), entre otras. Al mismo tiempo, es fundamental el ingreso de las familias una vez descontados aquellos gastos que son insustituibles (alimentación, vestimenta, tarifas de los servicios públicos, etc.) para evaluar concienzudamente la posibilidad de contar con un automóvil para uso corriente.

Cuando para los tenedores de un automóvil, los costos del mismo se incrementan significativamente, las posibilidades con que cuentan van desde reducir el uso habitual del auto, (como en el caso de un aumento de los combustibles), desistir de renovar una unidad de cierta antigüedad, cambiarla por un vehículo de costos menores, o simplemente decidir su venta. En última instancia se trata de la sustitución del consumo habitual por otros de menor calidad.

Si bien la cantidad de patentamientos se vino incrementando recientemente, con la fuerte devaluación, la caída de la actividad y de los ingresos de la mayoría de las familias

durante 2018, se está evidenciando en una caída de compra de unidades en el parque automotor. Además, los costos de mantenimiento han venido incrementándose, y con la recesión del corriente año, es de esperar que impacte de sobremanera en las posibilidades de las familias de sostener el uso de un automóvil. En algunos casos, los incrementos son consecuencia directa de políticas que lleva adelante la Administración Pública Nacional, fundamentadas en un supuesto “sinceramiento de precios”, como son la reducción de subsidios a la energía y la liberalización de precios. Aunque los precios aumentan a nivel general en todos los rubros, aquellos relacionados con el mantenimiento de un automóvil lo han venido haciendo por sobre la inflación general. Esto ha llevado a que el automóvil propio esté más cerca de ser considerado un bien de lujo que uno de consumo masivo.

En lo que sigue, se presenta una tabla que resume los aumentos de los gastos de mantenimiento de un vehículo, tomando como base una canasta representativa y diferenciando el análisis según 3 tipos de auto (de gama baja, media y alta). La misma se ha realizado bajo los supuestos de un individuo que necesita viajar de lunes a viernes desde Provincia de Buenos Aires a la Capital Federal para emprender la habitualidad de sus actividades. Se toma el caso de quien reside a 30 Km. de su lugar habitual de trabajo y debe viajar en consecuencia 60 Km. para ir y volver, en un total de 22 días laborables al mes. A su vez, se considera que abona peaje tanto de ida como de vuelta, mientras que durante el tiempo que permanece en Capital deja el auto en una cochera.

COSTO DE LA CANASTA AUTOMOTOR, SEGÚN ÍTEM

(en \$ corrientes, mes de agosto de cada año)

| Concepto | Gama baja | | | Gama media | | | Gama alta | | |
|--------------------------|----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2016 | 2017 | 2018 | 2016 | 2017 | 2018 |
| VTV | \$35 | \$47 | \$68 | \$35 | \$47 | \$68 | \$35 | \$47 | \$68 |
| Estacionamiento | \$1.800 | \$2.400 | \$3.200 | \$1.800 | \$2.400 | \$3.200 | \$1.800 | \$2.400 | \$3.200 |
| Lavadero | \$160 | \$250 | \$320 | \$160 | \$250 | \$320 | \$160 | \$250 | \$320 |
| Seguro | \$1.260 | \$1.650 | \$2.200 | \$2.460 | \$3.160 | \$4.250 | \$3.888 | \$4.887 | \$6.555 |
| Patente | \$680 | \$940 | \$1.250 | \$1.810 | \$2.510 | \$3.300 | \$4.808 | \$6.115 | \$8.257 |
| Peaje | \$1.100 | \$2.200 | \$4.000 | \$1.100 | \$2.200 | \$4.000 | \$1.100 | \$2.200 | \$4.000 |
| Combustible | \$2.100 | \$2.808 | \$4.998 | \$1.744 | \$2.332 | \$4.150 | \$2.781 | \$3.719 | \$6.620 |
| TOTAL | \$7.135 | \$10.296 | \$16.036 | \$9.109 | \$12.900 | \$19.288 | \$14.572 | \$19.619 | \$29.020 |
| Variación % anual | - | 44,3% | 55,8% | - | 41,6% | 49,5% | - | 34,6% | 47,9% |

Fuente: elaboración propia en base a relevamiento de mercado.

Como se puede observar, el costo del automóvil se modifica sustancialmente dependiendo de la gama del automóvil. Por otro lado, se observa que los aumentos acumulados se presentan más acentuados en aquellos modelos de baja y media gama, que son aquellos que mayor acceso exhiben en los estratos medios y bajos de la distribución del ingreso. A su

vez, se nota que los aumentos generales de los costos son superiores a los del 2017, con lo cual, se puede proyectar que, dada la caída de los ingresos reales que se está produciendo en 2018, estos aumentos impactarán considerablemente en las posibilidades de sostener mensualmente un vehículo. Este año el costo total mensual de utilizar un automóvil de baja

gama está situado en el orden de los \$ 16.035, es decir, un 56% superior a lo que costaba el año pasado. Para un coche de gama media, este valor asciende a los \$ 19.287, un incremento del 50%. Para los de alta gama, este valor es de \$ 29.019 con un incremento del 48%. Como vemos, los de baja gama son los que más han aumentado sus costos mensuales, con lo cual impacta especialmente en el parque automotor que mayoritariamente utilizan los sectores de clase media.

El aumento de los costos totales de la canasta se puede desagregar en la suba de sus componentes individuales. Por caso, la VTV creció un 43% en el caso de la Provincia de Buenos Aires desde 2017, ubicándose en los \$ 67 por mes de gasto. Al tratarse de un desembolso anual se fraccionó en doce meses para obtener su equivalente mensual. El estacionamiento por su parte, en este caso, es un costo fijo en caso de no poder estacionar en la vía pública y/o contar con estacionamiento gratuito en el lugar de trabajo. Su costo es variable de acuerdo a su zona geográfica, así como en función de otros servicios diferenciales que pueda ofrecer el garaje. En Puerto Madero y Microcentro, por ejemplo, la hora, estadía o mensualidad es sustancialmente más cara que en las zonas periféricas de la ciudad. Para el presente análisis, se decidió tomar un valor promedio de distintos barrios geográficos de la ciudad, para no perder representatividad. Por tanto, producto del relevamiento surge un incremento medio del 33% para la modalidad de uso mensual del garaje. Buena parte de estos incrementos se explican por los aumentos de tarifas de los servicios públicos que los garajes debieron afrontar.

En el caso de los lavaderos de autos, se decidió tomar el caso de un lavado estándar al mes (limpieza interna y externa,

excluyendo limpieza de motor y chasis). Este servicio se encuentra menos influido por factores geográficos, pero más por aquellos otros relativos a la calidad del servicio prestado. En función a los precios promedios relevados, se encontró un alza del 28%. Nuevamente, buena parte de la explicación se deriva del encarecimiento de las tarifas de energía eléctrica y agua corriente, las cuales están mutando gradualmente a un esquema de liberalización y consecuente fijación de precios por el mercado.

En relación al costo del Seguro, la cobertura de carácter obligatoria debe formar parte de cualquier canasta automotor. No obstante, el precio certero que el poseedor del vehículo afronta, dependerá del tipo de seguro contratado, así como de las características específicas de cada automóvil asegurado. Como se puede observar en el cuadro que antecede, la brecha del costo de un seguro entre automóviles de consumo masivo y Premium, para ciertas coberturas, es de casi tres veces. Si analizamos la cobertura contra terceros completa con granizo, para cada tipo de vehículo que se ha analizado, se observa que en general las subas han sido similares. En la categoría de gama baja, el seguro relevado pasó de \$1.650 en 2017 a \$2.200 en 2018 (33% de incremento anual). En cambio, en el conjunto de vehículos selectivos o “de gama media”, el costo del seguro pasó de \$3.160 en 2017 a \$4.250 en 2018 (34% anual). Finalmente, en el conjunto de autos catalogados como Premium o “de gama alta”, el costo del seguro pasó de \$4.887 en 2017 a \$6.555 en 2018 (34% de alza anual). En cuanto a las patentes, se verifica que los aumentos han estado entre un 33% para los de baja gama, un 31% para los de gama media, y un 35% para los de gama alta.

A su vez, los Peajes por su parte, presentaron fuertes incrementos en los últimos 3 años. En este relevamiento de costos, además de la modificación en los precios, también se incorporó una franja de diferenciación, según el grado de congestión de los principales accesos, penándose más en los horarios en que los trabajadores ingresan a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Los aumentos varían en función al grado de congestión, siendo el incremento de las tarifas para éstas últimas mayores. Otro factor que influye significativamente, tanto en el costo como en el incremento de tarifas, es la zona de acceso. Las tarifas más caras para los horarios de mayor flujo vehicular, se pueden encontrar en Acceso Oeste y estaciones Buen Ayre-Ruta 202-Camino Real-Belgrano y Ruta 197 del Acceso Norte y Acceso a autopista 25 de Mayo-Dellepiane-Perito Moreno. Por su parte, la menos costosa sigue siendo la de Autopista Illía. La diferencia de precios e incrementos responde a la cantidad de usuarios de las autopistas. Según la Dirección de Estadísticas de la Ciudad de Buenos Aires, que mide la cantidad de vehículos que circulan por mes por cada autopista, podemos observar que el aumento en los peajes afecta a unos 10,4 millones de usuarios en promedio por mes (al año 2017).

Finalmente, para el caso de los aumentos en el combustible, la nafta Premium acumula una suba de 79% entre septiembre de 2018 y mismo mes del año pasado. Esto llevó el costo mensual en combustibles a unos \$ 4.998 para los autos de baja gama, a \$4.150 para los de media, y a \$6.620 para los de alta.

AUTOS PARA POCOS.

En los últimos años, se han observado fuertes incrementos en los costos de mantener un vehículo. Ítems como combustibles, patentes, peajes, seguros, entre otros, mostraron aumentos por encima de la evolución salarial. La mayoría de los incrementos registrados se deben a una serie de decisiones de política económica: la quita de subsidios, la liberalización de la competencia en los mercados como el de combustible o los llamados “sinceramientos de precios” que resultaron en fuertes subas de precios regulados, impactaron de lleno en el costo de sostener la utilización de una unidad vehicular. Si bien los costos de los bienes y servicios se han incrementado transversalmente en todos los rubros y sectores, el impacto mayor es para los sectores populares, cuyos ingresos no han podido acompañar la escalada inflacionaria. Esto ha implicado que el auto propio se constituya virtualmente en un “bien de lujo” para los sectores populares, muchos de los cuales deben usarlo para trabajar diariamente, moverse en la ciudad o transportar a la familia. Este apartado analiza el cambio en el costo de mantener un vehículo, en los últimos años, de acuerdo con diferentes categorías de automóviles en función a la capacidad de compra de las personas. La canasta que se construyó, por tanto, a partir de una serie de bienes y servicios que se consideran como básicos para mantener el vehículo en condiciones mínimas de circulación será contrastada con distintas medidas de ingreso para obtener su evolución a lo largo del tiempo.

Contrastando el costo de mantenimiento de los automóviles, anteriormente analizado, con algún criterio relativo a la evolución del salario, se puede dimensionar la variación en la capacidad real de los usuarios de vehículos de poder sostener

su costo. En este caso, la siguiente tabla muestra la cantidad de salarios medios necesarios para costear el mantenimiento vehicular en tres gamas de automóviles y su evolución en los últimos dos años.

COBERTURA DEL COSTO AUTOMOTOR SOBRE LOS INGRESOS
(en cantidad de salarios medios según cada tipo de canasta y variación %)

| Gama | Salario Medio 2016: \$9.717 | Salario Medio 2017: \$12.695 | Salario medio 2018: \$16.824 | Variación acumulada 2016/18 (en pp) |
|-------------|--|---|---|--|
| Baja | 73,4% | 81,1% | 95,3% | 21,9 |
| Media | 93,7% | 101,6% | 114,6% | 20,9 |
| Alta | 150,0% | 154,5% | 172,5% | 22,5 |

Fuente: elaboración propia en base a EPH¹ y relevamiento de mercado.

Como se observa, el costo de mantener un automóvil se ha incrementado significativamente por encima del incremento de los salarios. Para principios del 2016 (2do trimestre) el salario promedio en nuestro país era de \$9.717, mientras que a inicios del 2018 (1er trimestre), se incrementó a \$16.824. Estos números marcan un avance del 73% salario contra un 125% de

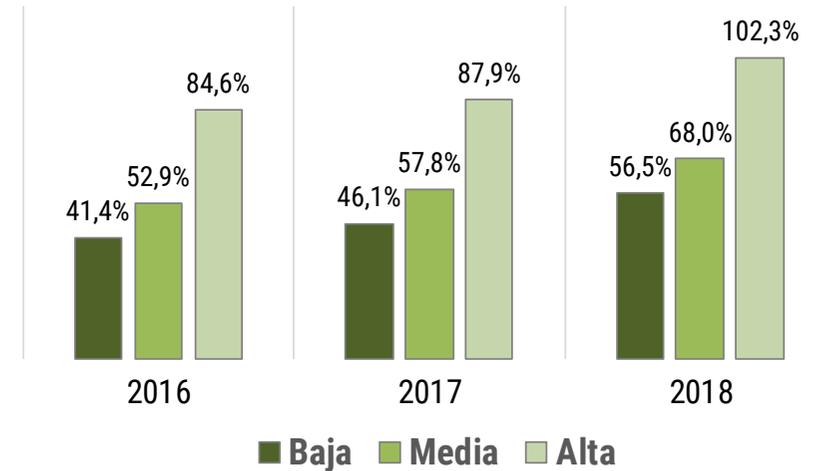
suba de costo de mantenimiento de vehículo para la gama baja. Este resultado, redundando en que este año se necesita un 29,8% más de salario medio que en 2016 para mantener un vehículo de gama baja. Similar fenómeno se da con la gama media y alta, ya que en estos dos años aumentó la cantidad de salarios medios requeridos para el sostenimiento de estos

¹ Para 2016 se utiliza el ingreso medio de 2do trimestre dado que no existen datos públicos de 1er trimestre de 2016. Para los años siguientes se utilizan datos del 1er trimestre.

vehículos. No obstante, estas subas fueron proporcionalmente menores que la primera, ya que la gama media presentó un alza del 22,3% y la gama alta del orden del 15%.

Como alternativa se propone mostrar la proporción del salario medio de los salarios registrados que implica mantener mensualmente un vehículo. Si bien con esta medida se excluye a buena parte de la población que no se cuenta con un ingreso formalmente registrado, se evita la subestimación de ingresos que suele contener la Encuesta Permanente de Hogares debido a la usual declaración por debajo de lo efectivamente percibido. De esta forma, la proporción del salario requerido es menor, pero de todas formas la evolución es la misma: en cualquier caso, se necesita cada vez una mayor porción de salario para mantener un vehículo, cualquiera sea su gama.

INCIDENCIA DEL COSTO AUTOMOTOR (como % en relación al salario medio)



Fuente: elaboración propia en base a RIPTE e información de mercado.

Si se analiza la variación de los ingresos para asignar a cada gama un segmento de ingresos determinado, tomando el decil 6 como característico de un consumo de autos de gama baja, el 8 para la gama media y el 10 para la gama alta, se encuentra que en las tres categorías el costo total de mantenimiento aumenta a mayor velocidad que el incremento en los ingresos individuales. Sin embargo, la distancia es mayor en el decil 6, asociada a la baja gama que en los estratos más ricos. Para mostrarlo, se presenta la tabla con un indicador de cobertura, es decir, se muestra en qué proporción el ingreso individual medio del decil cubre el costo del mantenimiento del vehículo.

COBERTURA DEL COSTO AUTOMOTOR, SEGÚN DECILES

(en cantidad de salarios medios y variación %)

| Concepto | 2016 | 2017 | 2018 | Variación % acumulada 2016/18 |
|---------------------------|---------------|---------------|---------------|----------------------------------|
| Decil 6 | \$8.150 | \$10.543 | \$14.041 | 72,3% |
| Costo Total Gama Baja | \$7.135 | \$10.296 | \$16.036 | 124,7% |
| Cobertura | 114,2% | 102,4% | 87,6% | -23,3% |
| Decil 8 | \$12.110 | \$16.217 | \$21.473 | 77,3% |
| Costo Total Gama Media | \$9.109 | \$12.900 | \$19.288 | 111,7% |
| Cobertura | 132,9% | 125,7% | 111,3% | -16,3% |
| Decil 10 | \$30.374 | \$39.301 | \$52.922 | 74,2% |
| Costo Total Gama Alta | \$14.572 | \$19.619 | \$29.020 | 99,1% |
| Cobertura | 208,4% | 200,3% | 182,4% | -12,5% |

Fuente: elaboración propia en base a EPH² y relevamiento de mercado.

Las conclusiones que se obtienen son similares a las mostradas con el salario medio. Incluso con la segmentación

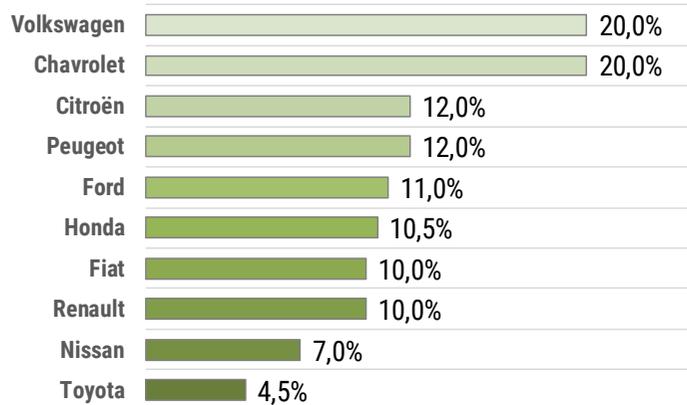
² Para 2016 se utiliza el ingreso medio de 2do trimestre dado que no existen datos públicos de 1er trimestre de 2016. Para los años siguientes se utilizan datos del 1er trimestre.

por sector de ingreso, el costo de mantener un vehículo es mayor, por lo tanto, el ingreso tiene una cobertura menor sobre ese costo total.

LOS PRECIOS, POR LAS NUBES

Los incrementos de precios en lo relativo a la movilidad particular no se han dado únicamente en el costo de mantenimiento. A partir recrudecimiento de la crisis cambiaría que devino en una fuerte devaluación del peso durante las últimas semanas, las marcas han actualizado sus listas de precios para septiembre con aumentos de hasta un 20%. Al incremento en los costos de los componentes importados, se ha sumado una fuerte incertidumbre que tienen como resultado los incrementos de precios que muestra el siguiente gráfico. Así, sólo en el mes de septiembre, se alcanzaron aumentos similares a los de todo 2017.

AUMENTO DE PRECIOS EN VEHÍCULOS OKM (en variación %, mes de septiembre)



Fuente: elaboración propia en base a relevamiento de mercado

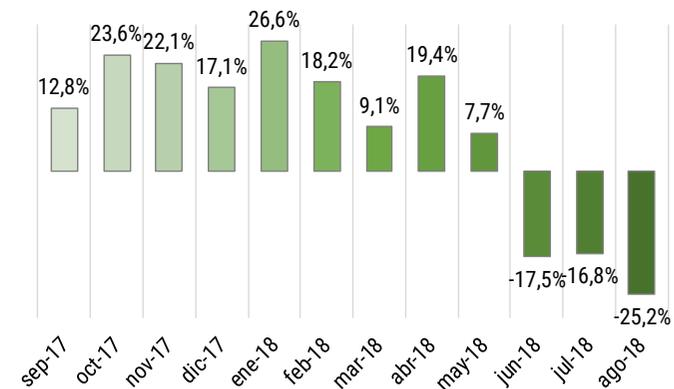
De esta manera, el sueño del auto 0 km se encuentra cada vez más lejos para las familias argentinas. Casi no se consiguen unidades por debajo de los \$400.000, registrándose al Renault Kwid como el modelo más económico, cuyo precio de lista es \$360.700, monto que equivale a más de 12 salarios medios del sector registrado o a más de 33 salarios mínimos. Otros modelos económicos y populares en el mercado automotriz argentino son el Ford Ká (\$373.800), Fiat MOBI (\$383.100), Chery QQ(\$385.700), VolskWagen Gol (\$494.200) y VolskWagen Up (\$425.800). Si se acota el espectro a los modelos de fabricación nacional, sólo tres de ellos se encuentran por debajo del medio millón de pesos: el Renault Sandero, cuya gama va de \$391.100 a \$528.300, la Renault

Kangoo (de \$452.700 a \$655.900) y el Fiat Cronos (de \$481.500 a \$627.100).

LAS VENTAS TAMBIÉN SE RESIENTEN.

Los aumentos de precios en un contexto recesivo, de fuerte caída del salario real y con tasas de interés que se tornan prohibitivas para financiar planes de pago generaron que los últimos meses muestren fuertes caídas en las ventas al mercado interno. Los patentamientos de agosto cayeron a un ritmo de un 25% interanual.

VENTAS DE VEHÍCULOS OKM, ÚLTIMO AÑO (en variación % interanual a cada mes)



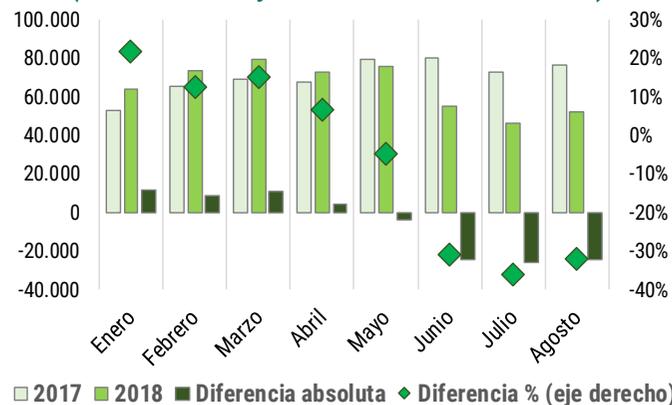
Fuente: elaboración propia en base ACARA.

Esto, sin tomar los aumentos de septiembre antedichos. Por lo tanto, es muy probable que la caída en las ventas se profundice. De hecho, los indicadores del mercado mayorista hace meses que brindan señales en ese sentido. Si bien el nivel de producción de autos no muestra grandes variaciones respecto del año pasado, las concesionarias toman nota del achicamiento del mercado interno y previendo una caída en sus ventas, suspenden sus compras a las automotrices. Además de la expectativa de menores ventas, el aumento generalizado que provoca la devaluación genera un incremento en el costo de mantener las unidades en el salón. La variación interanual en las ventas a las concesionarias ya lleva 3 meses con una caída mayor al 30%.

La caída en las ventas es compensada con un aumento de las exportaciones. En este escenario, los más perjudicados son las familias que ya no pueden acceder al auto como los concesionarios quienes, por menos ventas, caen sus ingresos. Mientras tanto, las grandes automotrices mantienen, por ahora, su producción por el aumento de exportaciones respecto del año pasado.

VENTAS DE VEHÍCULOS A CONCESIONARIAS

(en cantidad y variación % interanual)



Fuente: elaboración propia en base a ADEFA.