

INFOGRAFÍA

SECTOR AUTOMOTRIZ

Menos del 28% de los autos que se venden en la Argentina son de producción local.



www.undav.edu.ar

SEPTIEMBRE DE 2019



Autoridades
UNIVERSIDAD NACIONAL
DE AVELLANEDA

RECTOR
Ing. Jorge Calzoni

SECRETARIA DE INVESTIGACIÓN
Y VINCULACIÓN TECNOLÓGICA E
INSTITUCIONAL.

A cargo de la Coordinación del
Observatorio de Políticas Públicas

Dra. Patricia Domench

COORDINADOR
Módulo Política Económica
Mg. Santiago Fraschina

SÍNTESIS DEL INFORME

- En el presente documento se analiza la evolución del mercado automotriz en Argentina. A tales fines, evaluamos las principales variables del sector y el estado actual de cumplimiento del acuerdo comercial con Brasil, poniendo en evidencia las principales consecuencias que puede traer su renovación.
- La producción de vehículos en los primeros ocho meses del año alcanzó las 213.643 unidades. Comparada con el mismo período del año anterior, la producción marcó una baja del 35,9% anual y del 41,5% respecto a los niveles registrados en 2015. Es el nivel más bajo registrado desde 2006.
- En línea con la caída en la producción, en promedio, durante los primeros siete meses de 2019 las terminales automotrices utilizaron solo el 33% de su capacidad instalada, el menor nivel de uso en los últimos 15 años.
- Por su parte, las ventas se derrumbaron. Según el último informe de ACARA, los patentamientos en agosto cayeron 32,8% con relación al mismo mes del año anterior, acumulando 15 meses consecutivos de caída. De esta forma, en los primeros ocho meses del año el número de patentamientos acumula una baja del 45,8% respecto al mismo período del 2018. De la misma forma, las ventas de vehículos a concesionarios disminuyeron 49,2% en los primeros 8 meses del 2019 interanual.
- Asimismo, vale destacar que las ventas de vehículos nacionales registraron una fuerte baja en este último tiempo. Durante los primeros ocho meses de 2019 las ventas de vehículos nacionales se retrajeron en un 50,8% en comparación con 2018 y 60,7% con relación al 2015, reduciendo su participación en el total de ventas a concesionarios del 48% en 2015 al 27% en 2019.
- Respecto del comercio exterior, y considerando el promedio de los primeros siete meses de cada año, en el período 2016-2019, las importaciones de vehículos medidas en dólares marcaron una suba del 6,4% respecto a los niveles registrados en 2012-2015, mientras las exportaciones sostuvieron una caída del 36,0%. De esta forma, el rubro de los vehículos paso de registrar un superávit de 509 millones de dólares en la última gestión del kirchnerismo a un déficit comercial de 1.155 millones de dólares promedio en el gobierno de Cambiemos. Los resultados del sector en materia comercial se encuentran fuertemente vinculados a la caída de las exportaciones hacia Brasil.
- A pesar de los desfavorables resultados comerciales que trajo la relación comercial con Brasil en los últimos cuatro años, el Gobierno acordó anticipadamente renovar el 38° Protocolo Adicional del Acuerdo de Complementación Económica N°14 (ACE14) y complementarios, cuyo vencimiento estaba previsto para junio del 2020. El objetivo fue profundizar la apertura comercial en los años próximos años.
- En contraposición al principal objetivo del ACE 14, que es promover la integración regional, evitando que se exacerbe en forma descontrolada el desbalance comercial sectorial de Argentina en el intercambio automotriz con Brasil, el Gobierno firmó un nuevo acuerdo para liberar el comercio en 2029. Esto permitiría a las terminales argentinas incrementar las importaciones brasileñas sin pagar

impuestos.

- Ahora bien, desde el comienzo de la actual gestión de gobierno sucede que se supera holgadamente el Flex debido a que las empresas automotrices comenzaron a importar de manera indiscriminada vehículos de Brasil. Se estima que por el incumplimiento del ACE 14, la deuda de las terminales con el Estado Nacional por el no pago de aranceles por el exceso de autopartes y vehículos importados según lo estipulado en el ACE 14 (con el coeficiente Flex de 1,5) para el período 2016-2019 (7m) asciende a 1.876 millones de dólares.
- Si bien aún no se ha divulgado el 43° Protocolo Adicional del ACE 14 de septiembre de 2019, fuentes no oficiales afirman que el escalonamiento subiría el flex a 3 hasta junio de 2029, luego el libre comercio. Lo más controversial del escalonamiento previsto es el remplazo del 1,5 por el 1,7 retroactivo para julio de 2015 - junio de 2020. De esta manera, se les condonaría a las terminales 694 millones de dólares, neutralizando los incumplimientos pasados sobre el ACE 14.

INTRODUCCIÓN

Como en la mayoría de los sectores de la economía y particularmente de la industria, el complejo de automóviles y autopartes se vio fuertemente resentido a lo largo de la gestión de Cambiemos producto de las distintas medidas tomadas que afectaron negativamente al sector, entre las que podemos mencionar la mayor apertura comercial, el inexistente control sobre el cumplimiento del acuerdo comercial con Brasil, el aumento de costos como consecuencia de la devaluación, los tarifazos, la suba de tasas, la caída de la demanda interna por la reducción del salario real y la desaceleración de las exportaciones afectadas por la aplicación de retenciones y baja de reintegros. Por todo, en la presente infografía se realiza un repaso de las principales variables del sector automotriz nacional poniendo el foco sobre las problemáticas más evidentes que presenta el sector. Se revisan cifras de producción, patentamientos, utilización de la capacidad instalada, comercio exterior, empleo, entre otras.

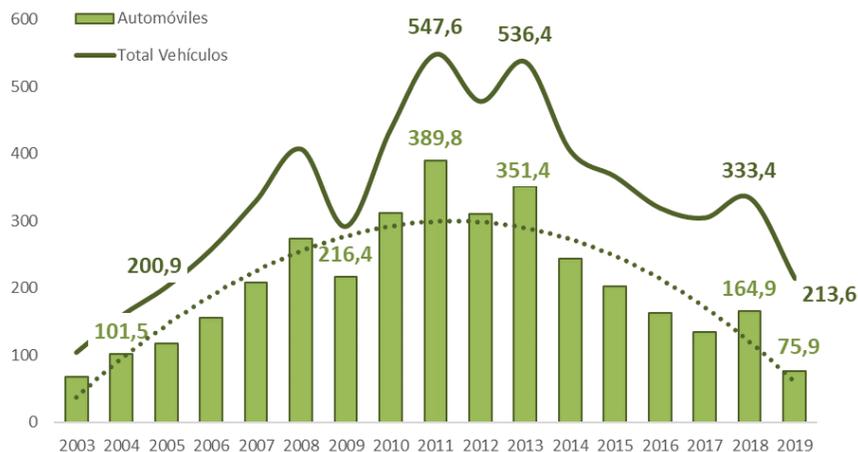
primeros ocho meses del año alcanzó las 213.643 unidades, el nivel más bajo desde 2006. Comparado con el mismo período del año anterior, la producción marcó una baja del 35,9% anual y del 41,5% respecto a los niveles registrados en el mismo período de 2015. Esta situación es aún más crítica si se tiene en cuenta que desde entonces al país ingresaron nuevas terminales y la capacidad instalada se incrementó significativamente. Asimismo, este número refleja el fracaso del programa que implementó el Gobierno: “Plan 1 Millón”, que preveía llegar a la fabricación de 750.000 vehículos anuales en 2019.

PRODUCCIÓN

Según datos de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFAs), desde 2016 en adelante la producción automotriz registró tres años consecutivos de caída, cerrando el 2018 con una retracción en torno al 1,4% con respecto a 2017 y del 14,8% comparado con 2015. La producción de vehículos en los

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS

(en miles de unidades. Primeros ocho meses.
Años 2003-2019)

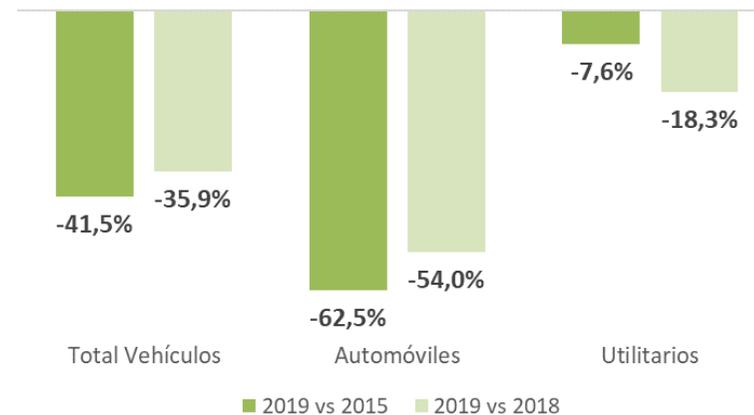


Fuente: elaboración propia, en base a ADEFA.

Al interior de la producción del sector, podemos observar que la caída se explica por la baja registrada en el rubro de los automóviles, con un retroceso del 54,0% interanual y del 62,5% comparado con 2015.

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS, SEGÚN TIPO

(en % de variación interanual, primeros ocho meses de cada año)



Fuente: elaboración propia, en base a ADEFA.

Considerando los primeros 8 meses de cada año, la fabricación de automóviles registró el peor nivel desde 2003. Asimismo, el mejor desempeño de los utilitarios que se había registrado, sobre todo en 2017, como respuesta a la estrategia de reconversión de las terminales y la orientación a la producción de las pick-ups (beneficiadas por distintas medidas como la eliminación del impuesto interno a los vehículos de alta gama, el enriquecimiento del sector agropecuario, los sucesivos blanqueos de capitales y la recuperación del mercado brasileño) quedó desvanecido como resultado de la crisis que atraviesa el sector. Así, en los

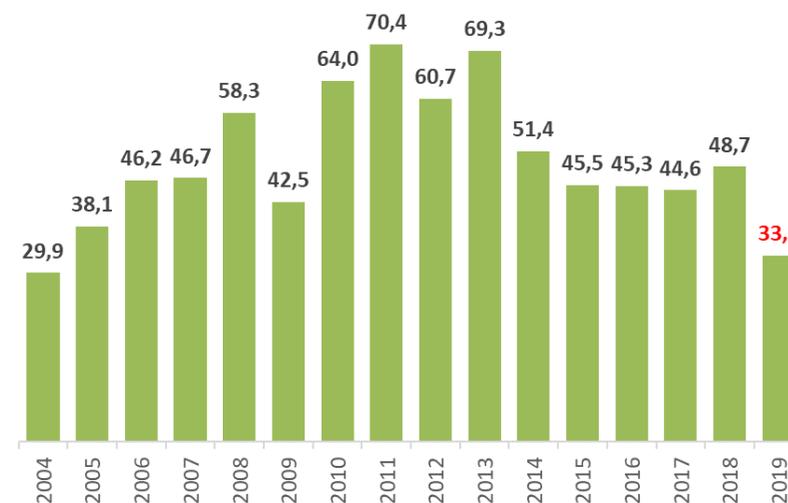
primeros 8 meses del año la fabricación de vehículos utilitarios registró una caída del 18,3% interanual y una baja del 7,3% comparado con 2015.

La fuerte caída de la producción de vehículos afecta fuertemente a las fábricas de autopartes al reducir el mercado donde las autopartistas nacionales pueden colocar sus productos. Asimismo, el sector pierde competitividad frente a las autopartes importadas a partir de la aplicación de retenciones. Los reintegros y las retenciones se calculan sobre el valor FOB de las exportaciones de vehículos deduciendo de esa base las autopartes importadas. De manera, sucede que cuanto mayor es el contenido importado la retención es menor. De esta forma, las autopartes locales pasaron de recibir una devolución parcial de impuestos de 6,5% a una penalidad de 6% frente a las importadas, reduciendo su competitividad 12,5%. Según la presidenta de la Comisión de Autopartistas de la Asociación de Industriales Metalúrgicos (Adimra), ante esta situación se esperaba que la producción de las autopartistas se contraiga 50% interanual, y las cifras de la primera mitad del año, confirman esa estimación.

En línea con la caída en la producción, en promedio, durante los primeros siete meses de 2019 las terminales automotrices utilizaron solo el 33% de su capacidad instalada, el menor valor registrado en los últimos 15 años. Así, el nivel de uso de la infraestructura productiva marcó una caída de 15,7 puntos porcentuales respecto al promedio de los primeros siete meses de 2018.

UTILIZACIÓN DE LA CAPACIDAD INSTALADA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(en % sobre el total, promedio de los primeros siete meses de cada año)



Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

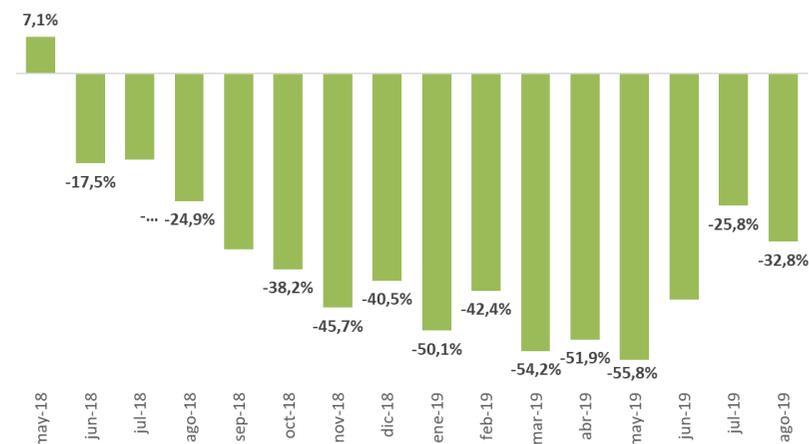
A diferencia de otros sectores industriales, el deterioro en la actividad local se conjugó con un mayor nivel de ventas internas, traccionadas por las unidades de lujo, mayormente producidas fronteras afuera. El incremento en la demanda se debió a distintos motivos, como la baja de impuestos a los vehículos de alta gama, una transferencia de recursos regresiva a nivel local, precios bajos por el ingreso de una

mayor competencia externa (principalmente de origen brasileño) y mayores ofertas de financiamiento y bonificaciones. No obstante, durante el último año, como consecuencia de la crisis económica, la caída del poder adquisitivo de la población, las elevadas tasas de interés, la ausencia de financiación y la devaluación, las ventas de vehículos se derrumbaron.

Según el último informe de la Asociación de Concesionarias de Automotores (Acara), los patentamientos de vehículos en agosto cayeron 32,8% con relación al mismo mes del año anterior, acumulando 15 meses consecutivos de caída. De esta forma, en los primeros ocho meses del año el número de patentamientos muestra una caída del 45,8% respecto a 2018 y 21,1% comparado con 2015.

Desde junio las caídas interanuales lograron reducirse (tanto si se consideran los patentamientos como las ventas a concesionarios) como resultado del plan de bonificaciones a la compra de 0 km implementado por el Gobierno Nacional. Al respecto, es importante remarcar que este subsidio no tiene ningún incentivo a la producción nacional ya que no genera ninguna distinción entre vehículos nacionales e importados. Incluso, bonifica de igual manera un auto de alta gama y de baja gama, por lo que se utilizan recursos del Estado (en un contexto de austeridad fiscal) para abaratar compras a las que accede el estrato de mayores ingresos.

PATENTAMIENTOS DE VEHÍCULOS *(en % de variación interanual mensual)*

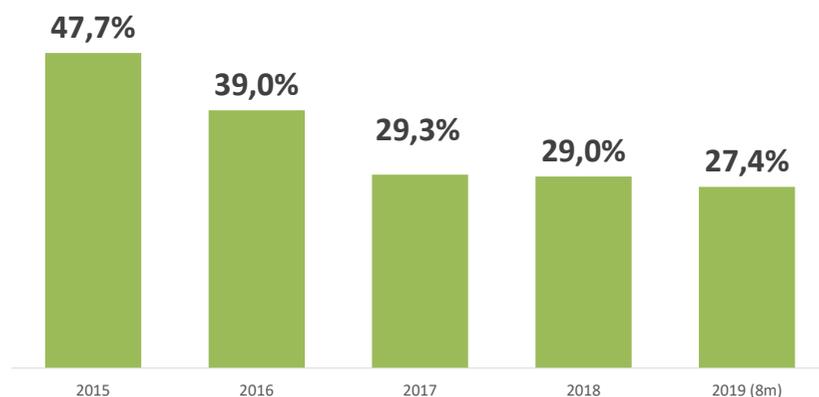


Fuente: elaboración propia, en base a ACARA.

Los datos de ADEFA también indican que en los primeros ocho meses del año las ventas de las terminales a concesionarios cayeron abruptamente (49,2%) respecto a lo vendido en igual período de 2018. El retroceso se observó tanto en el sector de los automóviles (-50,0%) como en los utilitarios (-46,2%). De igual forma, la comparación con 2015 arroja una caída del 35,2% (-28,7% en automóviles y -40,9% en utilitarios). Asimismo, vale destacar que el desenvolvimiento de las ventas de vehículos nacionales a lo largo de toda la gestión de Cambiemos registró una tendencia fuerte a la baja, pasando

de las 280,2 mil unidades vendidas en 2015 a 197,88 mil en 2018 (-29,4%). Durante los primeros ocho meses del año corriente, el retroceso se profundizó y las ventas nacionales de vehículos se retrajeron en un 50,8% en comparación con 2018 y 60,7% en relación al año 2015, reduciendo su participación en el total de ventas a concesionarios del 48% en 2015 al 27% en 2019.

INCIDENCIA DE LA PRODUCCIÓN NACIONAL *(como % del total de ventas)*



Fuente: elaboración propia, en base a ADEFA.

¹ Para evaluar el comercio automotriz se utilizan los siguientes capítulos y partidas. Vehículos (capítulo 87, partidas 02, 03, 04 y 05) Autopartes (capítulo 38, partida 15; capítulo 39 partidas 17 y 26; capítulo 40 partidas 16,12, 11 y 13, capítulo 48 partida 05; capítulo 57 partida 04; capítulo 68 partida 13, capítulo 70 partida 07, 09 y 14; capítulo 73 partidas 18, 20 y 22; capítulo 74 partida

El desplazamiento de la producción local por los vehículos importados fue acompañado de una caída igualmente significativa en las ventas externas de los vehículos nacionales. Considerando el promedio de los primeros siete meses de cada año, en el período 2016-2019, las importaciones de vehículos medidas en dólares ascendieron a 3.714 millones de dólares marcando una suba del 6,4% respecto a los niveles registrados en 2012-2015. Simultáneamente, las exportaciones promediaron los 2.560 millones de dólares, frente a los 4.001 millones del lapso 2012-2015 (caída del 36,0%). De esta forma, el rubro de los vehículos paso de registrar un superávit de 509 millones de dólares en la última gestión del kirchnerismo a un déficit de 1.155 millones de dólares en el gobierno de Cambiemos.¹

11; capítulo 76, partida 08 y 09; capítulo 83 partidas 01, 02, 07 y 09; capítulo 84 partidas 07, 08, 09, 13, 14, 15, 21, 25, 81, 82, 83, 84 y 87; capítulo 85, partidas 44, 12, 01, 37, 36, 11, 27, 32, 31, 33, 39, 41, 26, 07, 04, 35, 05, 08, 07; capítulo 90, partidas 32, 26, 25, 30 y 29, capítulo 91 partida 04; capítulo 94 partida 01 y capítulo 96, partida 13).

BALANCE COMERCIAL DE VEHÍCULOS OKM

(en millones de U\$, promedio de los primeros siete meses de cada año)



Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

Cabe destacarse, el déficit comercial muestra una mejora en el último año producto de la crisis que atraviesa el sector, lo cual se refleja en una fenomenal caída en las compras externas del 51,4% (-60,5% en vehículos y -29,9% en autopartes). Por su parte, las exportaciones también cayeron, pero en menor cuantía (-10,8%), con una baja de -10,9% en vehículos y -10,0% en autopartes (medidas en dólares, siempre respecto a los primeros siete meses del año anterior). Con esto, se experimentó un déficit comercial de 636 millones de dólares (conformado por un superávit de 597 millones de dólares en vehículos que es más que compensado con el

déficit de 1.233 millones de dólares en autopartes). En comparación con el saldo comercial registrado en el mismo período de 2018 (equivalente a 3.894 millones de dólares), el déficit se redujo en un 83,7%.

COMERCIO AUTOMOTRIZ

(en % de variación interanual, primeros siete meses de 2019 y 2018)



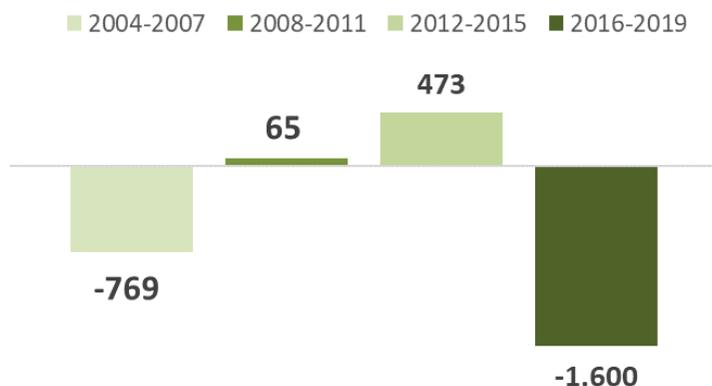
Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

Los resultados del sector en materia comercial se encuentran fuertemente vinculados al comercio automotriz con Brasil, nuestro principal socio comercial. En los últimos años, este mercado incrementó su participación en el total de nuestras

importaciones, pasando del 57% en el período 2012-2015 al 62% en el lapso 2016-2019. A su vez, nuestras exportaciones a este mercado redujeron su participación en 17 puntos porcentuales, pasando de explicar el 79% de nuestras ventas externas en la última gestión del kirchnerismo al 62% en los últimos cuatro años (siempre considerando el promedio de los primeros siete meses de cada año).

SALDO COMERCIAL CON BRASIL, VEHÍCULOS Y AUTOPARTES

(en millones de dólares, primeros siete meses de 2019 y 2018)



Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

El problema no se reduce a la avalancha de importaciones de vehículos desde Brasil sino a que Brasil no compra vehículos

argentinos, a pesar de que su economía habría salido de la recesión (2014-2016) y el tipo de cambio bilateral con Argentina se vio fortalecido en la mayor parte de la actual gestión de gobierno. Las exportaciones en el período 2016-2019 se redujeron 50% respecto a los niveles exportados en 2012-2015.

Como se puede observar en el siguiente cuadro, las consecuencias de la crisis que atraviesa el sector quedan evidenciadas en el comercio de vehículos con Brasil.

COMERCIO DE VEHÍCULOS CON BRASIL

(en millones de U\$, primeros siete meses de cada año)

	IMPORTACIONES	EXPORTACIONES	SALDO COMERCIAL
2015 (7m)	2.021	2.369	348,7
2016 (7m)	2.498	1.609	-888,7
2017 (7m)	3.848	1.673	-2.174,1
2018 (7m)	3.788	1.730	-2.058,5
2019 (7m)	1.608	1.372	-235,4
2019 vs 2018	-57,6%	-20,7%	-88,6%
2019 vs 2015	-20,4%	-42,1%	-167,5%

Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

En los primeros siete meses de 2019, las importaciones registraron una baja del 57,6%, mientras las exportaciones retrocedieron 20,5%, dejando un saldo comercial negativo por 235,4 millones de dólares.

UN ACUERDO BILATERAL CON BRASIL QUE YA ES LETRA MUERTA

A pesar de los desfavorables resultados comerciales que trajo la relación comercial con Brasil en los últimos cuatro años, el Gobierno acordó anticipadamente renovar el 38° Protocolo Adicional del Acuerdo de Complementación Económica N°14 (ACE 14) y complementarios, que tenía fecha de vencimiento el 30 de junio del 2020, para profundizar la apertura comercial en los años que vienen.

El ACE 14 define el “máximo tolerado” en la balanza comercial bilateral sectorial según un coeficiente de desvío denominado Flex, que establece que por cada dólar que exportan las automotrices argentinas, pueden importar desde Brasil 1,5 dólares en autopartes y vehículos brasileños (libre de impuestos).² Es importante remarcar que el acuerdo automotriz con Brasil no es un acuerdo de libre comercio sino

² En línea con la creación del Mercosur y el proceso de integración regional, en el año 2000 se incorpora al Acuerdo de Complementación Económica N° 14 el "Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil" (ACE 14). A partir de la entrada en vigor del acuerdo, quedaron establecidos los aranceles de importación para los productos automotores no originarios de las partes. Los países acordaron 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. Se incorporó además una preferencia

un compromiso de regulación del comercio. El acuerdo tiene como objetivo la integración regional, pero el Flex sirve para establecer un límite y evitar que se exacerbe en forma descontrolada el desbalance comercial sectorial de Argentina en el intercambio automotriz con Brasil.

En contraposición al principal objetivo del ACE 14, el Gobierno firmó un nuevo acuerdo que prevé una suba gradual del Flex hasta alcanzar el 3,0 en julio de 2029, proyectando el libre comercio entre ambos países con una mayor importación desde Brasil libre de impuestos.

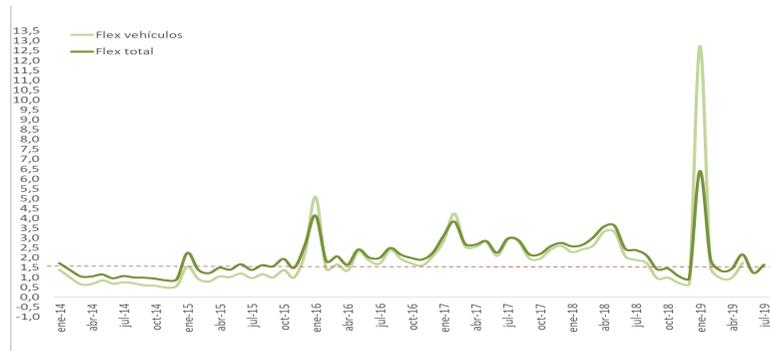
Ahora bien, desde el comienzo de la actual gestión de gobierno sucede que se supera holgadamente el Flex debido a que las empresas automotrices comenzaron a importar de manera indiscriminada vehículos de Brasil. Por esta razón en 2016 (3,0), 2017 (3,1), 2018 (2,2) y los primeros 7 meses de 2019 (1,7) el Flex se mantuvo significativamente por encima de lo convenido en el ACE 14. Dicho de otra forma, por cada dólar que exportaron las automotrices argentinas entre enero de 2016 y julio de 2019, las terminales importaron alrededor de 2,45

arancelaría del 100% (arancel cero) para el comercio intra zona. No obstante, para regular el comercio entre Brasil y Argentina 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 fue variando a partir de los distintos acuerdos y necesidades de los países, pasando de 1,6 en el año 2001 a 2,6 en 2005 y a 1,5 en el año 2014. Actualmente, el flex se mantiene en 1,5 de manera que cada país puede importar en autopartes y vehículos hasta 1,5 veces lo que importa de estos productos del país vecino.

dólares en autopartes y vehículos brasileños libre de impuestos, incumpliendo lo acordado.

COEFICIENTE FLEX DEL COMERCIO AUTOMOTRIZ ENTRE ARGENTINA Y BRASIL

(relación entre dólares importados y dólares exportados para el segmento de vehículos)



Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

El acuerdo dictaba que cuando las partes se excedieran de los límites previstos en el Flex, el margen de preferencia se reduciría al 25% (equivalente al 75% del arancel nacional vigente) en las autopartes y al 30% (equivalente al 70% del arancel nacional vigente) en los demás productos automotores. De esta manera, por el incumplimiento del Flex Global las terminales acumulan una multa por el período 2016-2019 (7 primeros meses del año) estimada de 1.876

millones de dólares. Esto es dinero que las empresas deben al Estado Nacional en concepto de aranceles a bienes importados.

Según lo dispuesto en el ACE 14, las empresas pueden ponerse de acuerdo y compensarse mutuamente para evitar la multa (aquellas que cuenten con superávit pueden ceder su crédito excedente a las empresas deficitarias) o corregir el desequilibrio comercial hasta el 2020. Sin embargo, la estrategia de las terminales que en los primeros dos años pretendieron ganar mercado con los vehículos brasileños de menor precio, esperando luego compensar el déficit incrementando sus exportaciones de productos automotores a Brasil (ante la mejora del principal socio comercial) no parecería poder cumplirse con éxito.

Si bien aún no se ha divulgado el acuerdo definitivo de septiembre de 2019, fuentes no oficiales afirman que el escalonamiento sería el siguiente: 1,7 retroactivo para julio 2015 -junio de 2020; 1,8 entre julio de 2020 y junio 2023; 1,9 entre julio de 2023 y junio de 2025; 2 desde julio de 2025 hasta junio de 2027; 2,5 entre julio de 2017 y junio de 2028 y 3 entre julio de 2028 hasta junio de 2029; luego el libre comercio. De esta manera, con el retroactivo previsto, se les condonaría a las terminales 694 millones de dólares, desestimando parte de los incumplimientos pasados.

Asimismo, el nuevo acuerdo prevé una reducción del contenido regional, disminuyendo las posibilidades de que las terminales integren mayores piezas nacionales en la producción, afectado toda la cadena autopartista.

DEUDA TEÓRICA ACUMULADA POR PARTE DE LAS TERMINALES AUTOMOTRICES

(en millones de dólares)

FLEX = 1,5	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (7m)	Acumulado (2016-7m 2019)
Automóviles y vehículos utilitarios livianos (a); Ómnibus (b); Camiones (c); Camiones tractores para semi-remolques (d), Chasis con motor (e); Remolques (f); Carrocerías y cabinas (g)	0,00	0,00	176,48	660,71	258,63	0,00	1.095,82
Tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola autopropulsada (h), Maquinaria vial autopropulsada (i)	17,49	13,84	27,06	72,48	29,73	6,07	135,35
Autopartes	197,74	238,59	164,39	198,68	202,77	79,31	645,15
TOTAL	0,00	0,00	367,93	931,87	491,13	85,38	1.876,32

FLEX = 1,7	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (7m)	Acumulado (2016-7m 2019)
Automóviles y vehículos utilitarios livianos (a); Ómnibus (b); Camiones (c); Camiones tractores para semi-remolques (d), Chasis con motor (e); Remolques (f); Carrocerías y cabinas (g)	0,00	0,00	0,00	434,26	33,05	0,00	467,31
Tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola autopropulsada (h), Maquinaria vial autopropulsada (i)	17,49	13,84	27,05	72,46	29,73	6,07	135,31
Autopartes	197,74	238,59	144,48	175,96	187,37	71,79	579,60
TOTAL	0,00	0,00	171,52	682,69	250,14	77,87	1.182,22

Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

El Gobierno Nacional dio cuenta que el acuerdo no sería cumplido, y siguiendo las líneas del ACE 14 en donde se menciona que “las Partes podrán exigir a los importadores instalados en sus territorios garantías previas en función del monto de arancel de importación a ser cobrado en las condiciones estipuladas en este Acuerdo”, en julio de 2017

publicó la resolución 535-E/2017, la cual define cobrarles a las terminales automotrices argentinas un seguro de caución o garantía que podría rondar el 0,3% de la multa potencial.³ Sin embargo, aún no se ha cobrado nada por lo antedicho.

En resumen, el incumplimiento del acuerdo automotriz entre Argentina y Brasil es otro de los factores que explican la crisis

³ Según informan medios de comunicación especializados en el sector.

del sector automotor, y en vistas al nuevo acuerdo se pueden prever mayores amenazas para el sector y para la industria y el empleo en nuestro país.

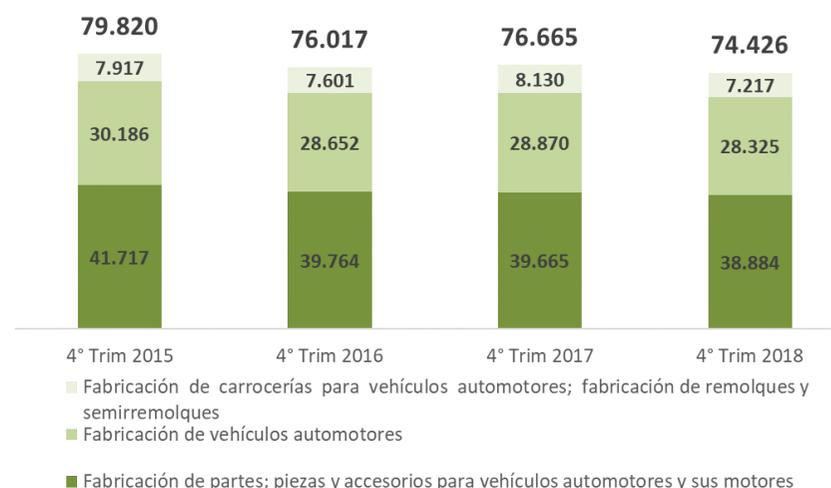
LAS CONSECUENCIAS REALES DE LA DINÁMICA SECTORIAL

El desplazamiento de la producción local por los vehículos importados y la crisis que atraviesa el sector como consecuencia de la retracción de la demanda interna y externa trajo aparejado la pérdida de puestos de trabajo que se profundizó a lo largo de los últimos años. En términos absolutos, en los últimos tres años se perdieron casi 5.394 puestos de trabajo registrados. Todas las ramas del sector generaron menos empleo. Como se mencionó, el rubro más afectado fue el de las autopartes (se perdieron casi 3 mil puestos de trabajo) que sufrió las consecuencias de las mayores importaciones y la menor producción local de vehículos.

Si bien no se cuenta con datos oficiales actualizados sobre la pérdida de empleo en el sector, no es desatinado mencionar que con la profundización de la crisis en 2019 la pérdida de trabajo en el sector fue aún mayor.

EMPLEO REGISTRADO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

(en miles de puestos de trabajo, datos al 4º trimestre de cada año)



Fuente: elaboración propia, en base a OEDE-SIPA.