

INFOGRAFÍA

# CANASTA AUTOMOTOR

El costo de mantener un vehículo aumentó hasta un 51,0% 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 y el aumento de costos productivos impactan sobre el precio de todos los bienes y servicios de la economía.
- La vinculación entre el precio del dólar y los precios domésticos tiene sus causales.
- 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 de los últimos meses, determina efectos de segunda ronda dada la carrera precios-costos, que cada vez avanza a mayor velocidad.
- Esto generó en la industria automotriz un aumento de precios considerable en las unidades que se comercializan en el mercado local. 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 llevar adelante el relevamiento, se seleccionaron tres tipos de vehículo, de consumo característico en distintos segmentos socioeconómicos. Así, en 2018, el aumento anual promedio en el costo de mantener un auto de gama baja fue de 51,0%, uno de gama media, de 48,6%, mientras que para la gama alta del 47,3%.
- En el detalle, se tienen algunos aumentos muy considerables. Por caso, el peaje en zonas urbanas llegó a aumentar hasta un 63,5%, mientras que el alza en el combustible fue del 56,9% acumulado anual. Por debajo de la inflación general, se tienen aumentos en la VTV del 43,0% y en el estacionamiento del 37,1%.
- Estas subas, que en promedio superan al aumento del nivel general de precios, 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 20,1 puntos porcentuales para la canasta económica, 20,5 puntos para la estándar y hasta 25,6 puntos para la más onerosa.
- Claro que el incremento de los costos tiene un correlato directo en lo que son los precios de las unidades OKm. Así, el indicador de precios que elabora el Ministerio de la producción marca una suba del 81,6% en el último año, la cual trapa al 115% para el último bienio y al 185% en relación a diciembre del año 2015.
- En este escenario, la industria transita un contexto de merma en su nivel de actividad. Caen las exportaciones, la producción consolidó en enero su quinta caída consecutiva, hace 8 meses que bajan los patentamientos y las ventas a concesionarios ya acumulan 9 meses de rojo consecutivo.
- Con todo, el costo de la canasta automotor se incrementó un 109% para el acumulado de los dos últimos dos años; esto es, más de 23 puntos por encima del promedio general de precios.

## INTRODUCCIÓN

El sector automotriz viene siendo uno de los más afectados por la devaluación, los aumentos en los costos productivos, el crédito caro y el achicamiento del mercado interno. El año pasado había comenzado con buenas ventas, pero la crisis cambiaria - inflacionaria planchó los despachos. Las concesionarias en situación de alerta, porque más allá de las ventas, se encuentran presionadas por altos costos operativos y los bajos márgenes de ganancias. 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. Esta situación se confirma con algunas publicaciones de datos recientes del Indec, en donde se nota que la industria automotriz utilizó en el mes de diciembre pasado tan solo un cuarto de su capacidad instalada total (por lo cual mantuvo un nivel de ociosidad del 75%). Todos los números de sector se encuentran en rojo. Los patentamientos llevan ocho meses de caídas consecutivas. En enero, los patentamientos cayeron 50,4% respecto a enero de 2018. Las ventas hicieron lo propio: en enero, las ventas de vehículos a concesionarios se redujeron 53,4% interanual, y con esta merma ya acumulan 9 meses de retrocesos consecutivos. De manera análoga, cayó la producción (-32,3%) y las exportaciones (-28,9%) Los diez vehículos más vendidos en la Argentina arrancan en los

\$345.000 y llegan a superar el millón y medio de pesos (como es el caso de la Toyota Hilux), incrementándose de manera marcada 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.

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 del año pasado 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 57 y un 68% en 2018, por lo que cargar un tanque de 55 litros cuesta entre \$1.900 y \$2.400. 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 puede ocupar 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. El costo del el uso y mantenimiento del vehículo propio 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 remis, 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 salarios 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 vigente, 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 enero de cada año)

Concepto	Gama baja			Gama media			Gama alta		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
VTV	\$35	\$47	\$68	\$35	\$47	\$68	\$35	\$47	\$68
Estacionamiento	\$2.092	\$2.625	\$3.600	\$2.092	\$2.625	\$3.600	\$2.092	\$2.625	\$3.600
Lavadero	\$218	\$263	\$349	\$218	\$263	\$349	\$218	\$263	\$349
Seguro	\$1.438	\$1.805	\$2.555	\$2.754	\$3.487	\$4.910	\$4.260	\$5.378	\$7.540
Patente	\$819	\$1.026	\$1.476	\$2.188	\$2.707	\$3.864	\$5.330	\$6.774	\$9.613
Peaje	\$1.918	\$3.282	\$5.366	\$1.918	\$3.282	\$5.366	\$1.918	\$3.282	\$5.366
Combustible	\$2.448	\$4.101	\$6.434	\$2.033	\$3.405	\$5.342	\$3.242	\$5.431	\$8.522
<b>TOTAL</b>	<b>\$8.968</b>	<b>\$13.148</b>	<b>\$19.848</b>	<b>\$11.237</b>	<b>\$15.816</b>	<b>\$23.499</b>	<b>\$17.093</b>	<b>\$23.801</b>	<b>\$35.058</b>
<b>Variación % anual</b>	-	<b>46,6%</b>	<b>51,0%</b>	-	<b>40,7%</b>	<b>48,6%</b>	-	<b>39,2%</b>	<b>47,3%</b>

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 interanuales de los costos son superiores a los de enero de 2018, con lo cual, se puede proyectar que, dada la caída de los ingresos reales que se está produciendo, estas subas impactarán considerablemente en las posibilidades de sostener mensualmente un vehículo. Este

enero el costo total mensual de utilizar un automóvil de baja gama está situado en el orden de los 20 mil pesos (\$19.848), es decir, un 51% superior a lo que costaba en enero del año pasado. Para un coche de gama media, este valor asciende a casi \$ 23.500, un incremento del 48,6%. Para los de alta gama, este valor es superior a los \$ 35.000 con un incremento del 47,3%. 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 37,1% 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 33%. 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 \$1.805 en enero de 2018 a \$2.555 en 2019 (41,6% de incremento anual). En cambio, en el conjunto de vehículos selectivos o “de gama media”, el costo del seguro pasó de \$3.487 en 2018 a \$4.910 en 2019 (40,8% anual). Finalmente, en el conjunto de autos catalogados como Premium o “de gama alta”, el costo del seguro pasó de \$5.378 en 2018 a \$7.540 en 2019 (40,2% de alza anual). En cuanto a las patentes, se verifica que los aumentos han estado entre un 43,9% para los de baja gama, un 42,7% para los de gama media, y un 41,9% para los de gama alta.

A su vez, los Peajes por su parte, presentaron fuertes incrementos en los últimos 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 56,9% entre septiembre de 2018 y mismo mes del año pasado. Esto llevó el costo mensual en combustibles a unos \$ 6.434 para los autos de baja gama, a \$5.342 para los de media, y a \$8.522 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 con 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 años.

### COBERTURA DEL COSTO AUTOMOTOR SOBRE LOS INGRESOS

(en cantidad de salarios medios según cada tipo de canasta y variación %)

Gama	Salario medio 2016: \$15.823	Salario medio 2017: \$21.948	Salario medio 2018: \$26.930	Salario medio 2019: \$35.495	Variación acumulada (en puntos porcentuales)
Baja	35,8%	42,6%	48,8%	55,9%	20,1
Media	45,7%	53,4%	58,7%	66,2%	20,5
Alta	73,2%	81,2%	88,4%	98,8%	25,6

Fuente: elaboración propia en RIPE-SGTyE y demás información de mercado. Meses nov-dic-2018 y ene-2019, RIPE proyectado.

Como se observa, el costo de mantener un automóvil se ha incrementado significativamente por encima del incremento de los salarios. Para principios del 2016 el salario promedio en nuestro país era de \$15.823, mientras que a inicios del 2019 (enero), se estima en \$35.495. Estos números marcan un avance del 124,5% salario contra un 250% de suba de costo de mantenimiento de vehículo para la gama baja. Este resultado, redundante en que este año se necesita un 20,0% 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 vehículos. En resumen, se necesita más de la mitad de un salario medio (el 56%) para poder costear los gastos de un automóvil gama baja.

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	2017	2018	2019	Variación acumulada 2017/19 (en pp)
Decil 6	\$10.543	\$14.041	\$15.438	46,4%
Costo Total Gama Baja	\$8.968	\$13.148	\$19.848	121,3%
<b>Cobertura</b>	<b>117,6%</b>	<b>106,8%</b>	<b>77,8%</b>	<b>-39,8</b>
Decil 8	\$16.217	\$21.473	\$23.443	44,6%
Costo Total Gama Media	\$11.237	\$15.816	\$23.499	109,1%
<b>Cobertura</b>	<b>144,3%</b>	<b>135,8%</b>	<b>99,8%</b>	<b>-44,6</b>
Decil 10	\$39.301	\$52.922	\$54.604	38,9%
Costo Total Gama Alta	\$17.093	\$23.801	\$35.058	105,1%
<b>Cobertura</b>	<b>229,9%</b>	<b>222,4%</b>	<b>155,8%</b>	<b>-74,2</b>

Fuente: elaboración propia en base a EPH<sup>1</sup> y relevamiento de mercado

<sup>1</sup> Datos de EPH 2019, proyectados.

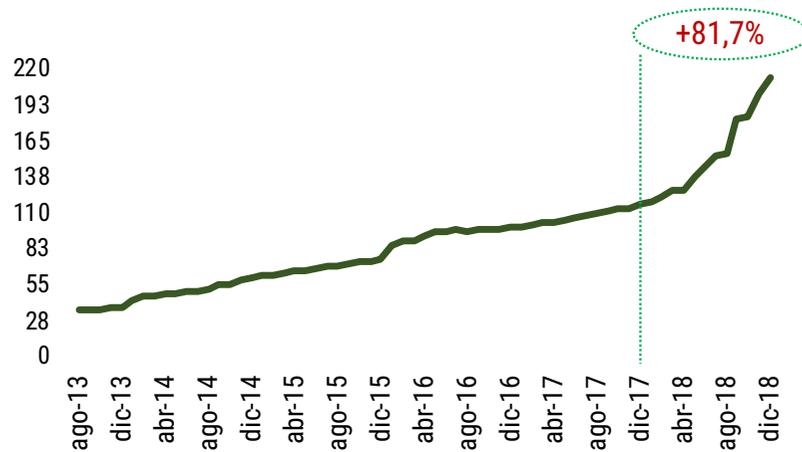
Como se ve, en la segmentación por deciles, la cobertura del costo de la canasta es de entre 40 y 74 puntos porcentuales, en la comparativa bianual. Las conclusiones que se obtienen son similares a las mostradas con el salario medio. Incluso con la segmentación por sector de ingreso, el costo de mantener 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 del recrudecimiento de la crisis cambiaria que devino en una fuerte devaluación del peso durante el año pasado, las marcas han actualizado sus listas de precios con aumentos marcados. Claro que, en un contexto de fuerte retracción de la demanda, las subas no suelen ser convalidadas por los consumidores. Esto lleva a concesionarios a resignar margen de rentabilidad, con el propósito de no incurrir en cuantiosos costos extra por el almacenamiento de las unidades Okm. En una industria que necesita alta rotación de ventas para ser competitiva, semejante caída en la demanda conlleva despidos y suspensiones en el segmento de la producción. Los números actuales sobre utilización de la capacidad instalada de la

industria automotriz, que apenas superan el 25%, son la muestra elocuente de las complejidades por las que transita actualmente el sector.

### ÍNDICE DE PRECIOS DEL AUTOMÓVIL (en número índice, base 2016=100)



Fuente: elaboración propia en base a Ministerio de Producción y Trabajo

Es así que el índice de precios que releva la Secretaría de Transformación Productiva, dependiente del Ministerio de Producción y Trabajo, arroja para el último año una suba promedio de casi 82% entre puntas. Claro que si nos remitimos a los últimos tres años, la cifra trepa al 185%. Esto es, un incremento aún superior a la inflación promedio para igual período que, según el índice del Instituto de Estadística

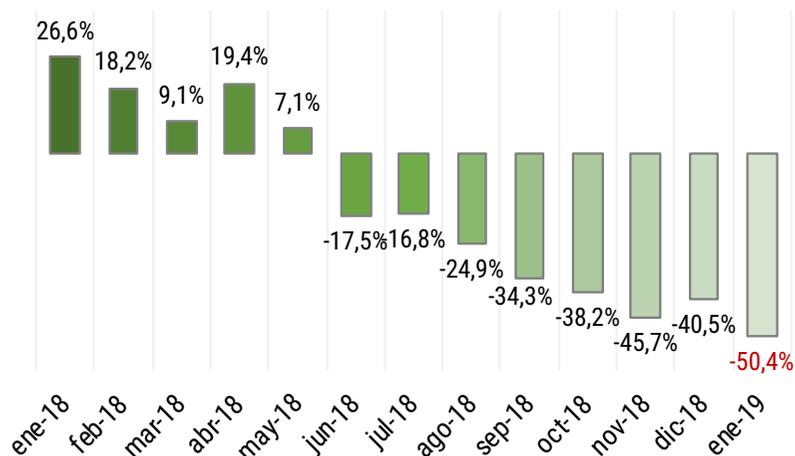
y Censos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, ascendió a 159% para igual período. Dicho de otro modo, los autos 0Km, en promedio, registraron un alza 26 puntos porcentuales superior a la de la inflación general de la economía.

El proceso señalado, es producto de la mencionada vinculación entre las unidades automotrices y el tipo de cambio. Se estima que menos del 70% de la producción de un vehículo está vinculada con insumos de producción local. El resto de importa y, por ende, se ve fuertemente incidido por los procesos devaluatorios como el experimentado el año pasado.

### PRODUCCIÓN, VENTAS, PATENTAMIENTOS Y EXPORTACIONES DE AUTOS EN ROJO

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 autos en enero cayeron un 50,4% interanual.

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

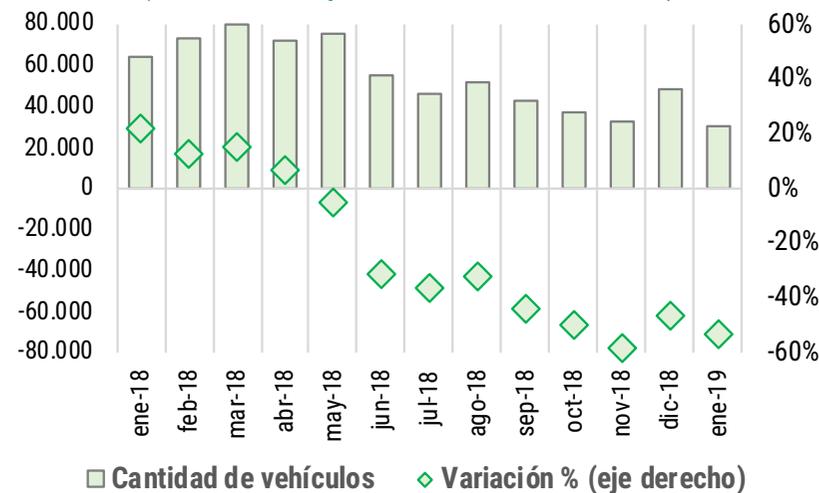


Fuente: elaboración propia en base ACARA.

Asimismo, la tendencia de los meses previos viene en franca caída. Por lo tanto, es muy probable que la caída en las ventas se profundice. Con el derrumbe de las ventas del mes de enero ya se acumulan 8 meses de bajas consecutivas y, como se puede apreciar en el gráfico, mes a mes las caídas son más pronunciadas. En enero, según ACARA, se patentaron 59.844 autos, esto es, un 50,4% menos que en enero del año pasado (mes en el cual se patentaron 120.558 autos). No obstante, en estos últimos meses la industria automotriz presentó un agravamiento adicional debido a la ausencia de traccionamiento por parte del mercado externo. Hasta la

segunda mitad del año pasado la producción de vehículos no se había resentido a causa del aumento de las exportaciones (e incluso a pesar de las menores ventas en el mercado doméstico). Lo que se observa en la actualidad es la caída sustancial de las exportaciones (que bajaron 28,9% en enero según cifras de ADEFA), factor por el cual las ventas cayeron marcadamente en los últimos meses. La variación interanual en las ventas a las concesionarias ya lleva 3 meses con una caída mayor al 30%.

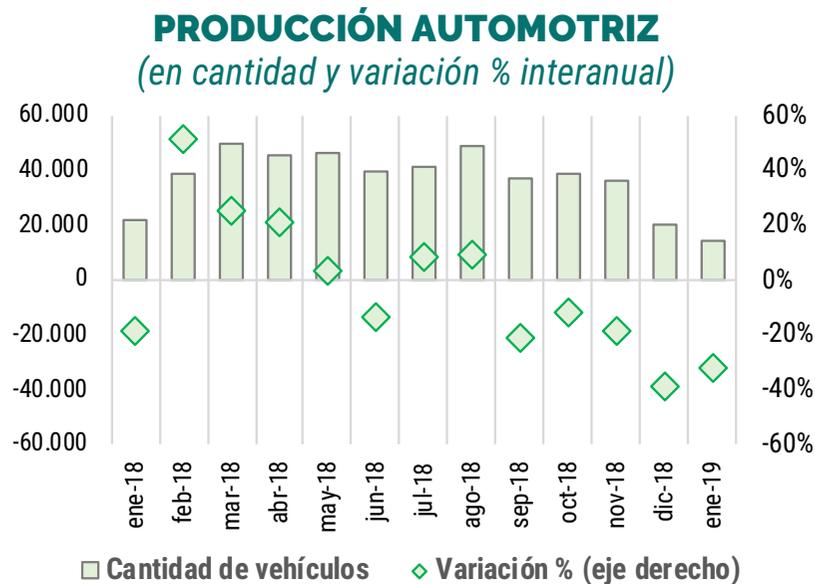
## VENTAS DE VEHÍCULOS A CONCESIONARIAS (en cantidad y variación % interanual)



Fuente: elaboración propia en base a ADEFA.

La caída en las ventas alcanzó el 53,4% en enero, interanual. Con esta merma, ya se acumulan 9 meses de bajas interanuales consecutivas. 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 reducen la producción y el uso de la capacidad instalada industrial.

estadísticas de ADEFA. La baja del mes de enero fue de -32,3%. Se pasaron de producir 21.858 unidades en enero pasado a 14.803 en enero del corriente año.



Fuente: elaboración propia en base a ADEFA.

Como se observa en el gráfico que precede, la producción de autos ya consolida 5 meses de caídas consecutivas, según las