



UNIVERSIDAD
NACIONAL DE
AVELLANEDA

OBSERVATORIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS / **MÓDULO DE POLÍTICAS ECONÓMICAS**

Coordinador: **Mg. Santiago Fraschina**

INFOGRAFÍA

SECTOR AUTOMOTRIZ

Por el incumplimiento del acuerdo comercial con Brasil, las terminales automotrices ya deben casi U\$S 2.000 millones.



www.undav.edu.ar

ABRIL 2019



•

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

SÍNTESIS DEL INFORME

- En el presente documento, analizamos la evolución del mercado automotriz en Argentina. A tales fines, evaluamos la evolución de ventas y producción, tanto como el estado actual de cumplimiento del acuerdo comercial con Brasil.
- En el 1º trimestre de 2019, la producción de vehículos se contrajo 30,7% respecto al mismo periodo de 2018 y 37,8% comparado con 2015, fue el menor nivel de los últimos 10 años. La situación es aún más crítica si se tiene en cuenta que en el país operan dos terminales más y el nivel de capacidad instalada es significativamente mayor al registrado una década atrás.
- La menor producción se explica por la baja extraordinaria en el rubro de los automóviles equivalente al 48,2% interanual y del 56,1% respecto al primer trimestre de 2015 y la menor fabricación de vehículos utilitarios con caídas del 10,3% y 7,6%, respectivamente.
- A diferencia de otros sectores industriales, el deterioro en la actividad local se conjugó con un mayor nivel de ventas internas.
- A pesar de que en 2018 se registró una caída anual del 22,9%, el nivel de ventas a concesionarios se mantuvo en un 16,1% por encima del nivel registrado en 2015.
- No obstante, durante el primer trimestre de 2019 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 a concesionarios se derrumbaron marcando una caída del 56,8% respecto al mismo período de 2019 y del 24,9% comparado con 2015.
- De la misma forma, según la ACARA, en el mismo período el total de patentamientos se redujo prácticamente a la mitad (-49,4%) comparado con los primeros tres meses del año pasado y en un -12,2% respecto al mismo período de 2015.
- El desplazamiento de la producción local por los vehículos importados se ve reflejado en un extraordinario déficit comercial. En 2018 el mismo alcanzó un total de 1.309 millones de dólares, explicando el 34,2% del déficit comercial general.
- Si bien en los primeros dos meses de 2019 el déficit se redujo como consecuencia de la crisis que atraviesa el sector, aún se mantiene muy lejos del superávit registrado en el primer bimestre de 2015 (92 millones de dólares) en tanto las importaciones continúan siendo significativamente mayores (+29,1%) y las exportaciones menores (-16,8%) respecto a lo sucedido en el último año de la gestión anterior.
- Los resultados del sector en materia comercial se encuentran fuertemente vinculados al incremento de las importaciones de vehículos desde Brasil y al incumplimiento del acuerdo comercial con Brasil (ACE 14), el cual trae consecuencias no solo en el frente externo sino también en las arcas públicas.
- 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 para el período 2016-2019 (2m) ya asciende a casi U\$S 2.000 millones. Esta suma es equivalente a casi diez presupuestos 2019 para industria.
- Las consecuencias del modelo se ven reflejadas no solo en la destrucción del aparato productivo sino también en la pérdida de casi 5.000 puestos de trabajo registrados solo en el sector automotor, a lo que se suman otros 5.000 nuevos anuncios de despidos, suspensiones y procesos preventivos de crisis.

INTRODUCCIÓN

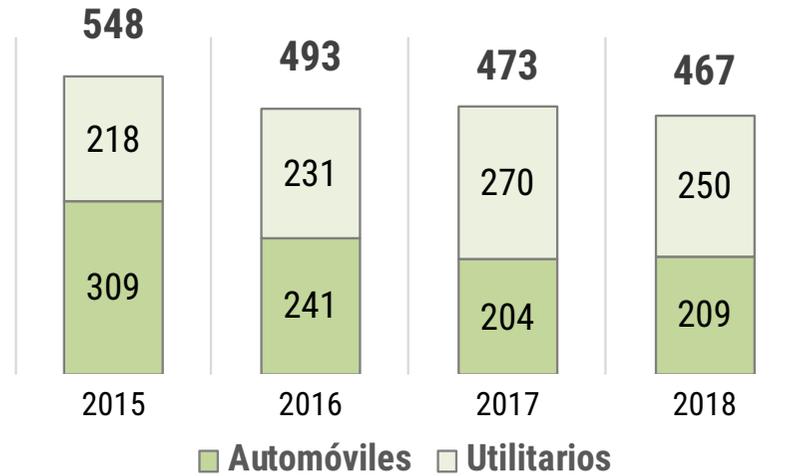
Como en la mayoría de los sectores de la economía y particularmente de la industria, el complejo de automóviles y autopartes se vio fuertemente resentido a lo largo de la gestión de Cambiemos producto de las distintas medidas tomadas que afectaron negativamente al sector, entre las que podemos mencionar 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.

Según datos de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), desde que asumió el mando el gobierno de Cambiemos 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 promedio de vehículos en los últimos tres años fue de 477.765 unidades, niveles que no se registraban desde el año 2006. La situación es aún más crítica si se tiene en cuenta que se instalaron dos nuevas terminales (Honda y Nissan) y que la capacidad instalada se incrementó significativamente. Si se compara con la producción de 2011, año en que se alcanzó el máximo histórico de unidades producidas (828.771), la reducción fue del 44%, casi la mitad (466.649 vehículos).

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 32,4% respecto de 2015, que no pudo ser compensada por la mayor producción de utilitarios (+14,8%). El mejor desempeño de los utilitarios responde a la estrategia de reconversión de las terminales de orientarse a la producción de las picks-up, con una fuerte presencia de modelos importados y un menor empleo respecto a años atrás. De esta forma, la producción de utilitarios pasó de representar el 40% de la producción total en 2015 al 60% en el primer trimestre de 2019. Es importante remarcar que la fabricación de vehículos utilitarios fue favorecida 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.

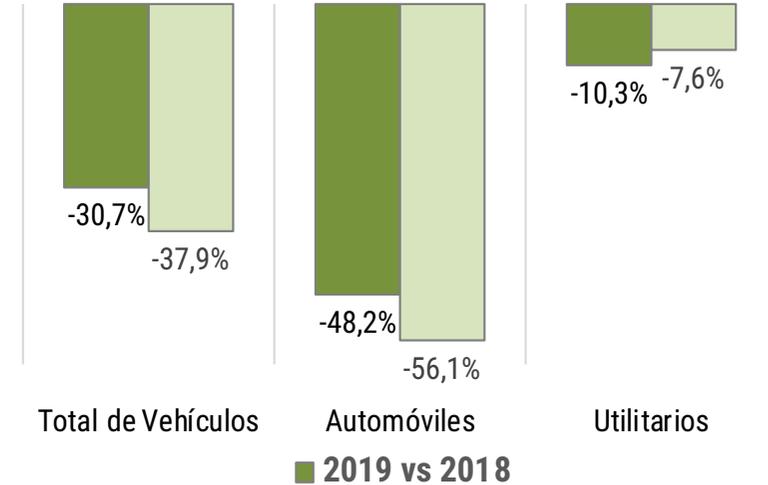
PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS, SEGÚN TIPO (en miles de unidades)



Fuente: elaboración propia, en base a ADEFA.

Similar comportamiento se observó en el primer trimestre de 2019, la producción de vehículos fue de 76.692 unidades, marcando una caída del 30,7% respecto al mismo periodo de 2018 y del 37,8% comparado a los niveles de 2015. Fue el menor nivel registrado en los últimos diez años. Al interior del sector se registró una baja extraordinaria en el rubro de los automóviles del 48,2% interanual y del 56,1% respecto al primer trimestre de 2015, el peor registro en los últimos quince años, y en los vehículos utilitarios con caídas del 10,3% y 7,6%, respectivamente.

PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS, SEGÚN TIPO (en % de variación interanual, al 1º trim de cada año)



Fuente: elaboración propia, en base a ADEFA.

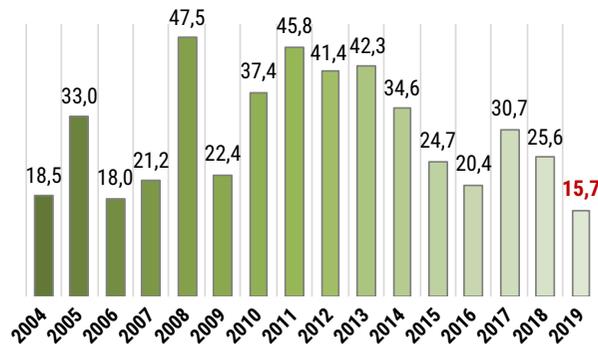
La fuerte caída de la producción de vehículos afecta fuertemente a las fábricas de autopartes al reducir el mercado donde las autopartistas nacionales pueden colocar sus productos. Asimismo, el sector pierde competitividad frente a las autopartes importadas a partir de la aplicación de retenciones. Los reintegros y las retenciones se calculan sobre el valor FOB de las exportaciones de vehículos deduciendo de esa base las autopartes importadas. De manera 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 competitivas en 12,5% puntos. Según la presidenta de la Comisión de Autopartistas de la Asociación de Industriales Metalúrgicos (Adimra) ante esta situación se espera que la producción de las autopartistas se contraiga en un 50% interanual.

En línea con la caída en la producción, en 2018 las terminales automotrices utilizaron menos de la mitad de su capacidad instalada (46,6%). Exceptuando el 2015, año en el cual se produjo el apagón estadístico, el nivel de uso de la infraestructura productiva fue el menor registrado en los últimos trece años. La cuestión empeora este año, el Indec reveló que enero de 2019 las terminales que producen en el país sólo utilizaron el 15,7% de su capacidad instalada, registrando el nivel más bajo para este mes desde el año 2003.

UTILIZACIÓN DE LA CAPACIDAD INSTALADA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

(en % sobre el total, mes de enero 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 ADEFA, las ventas a los concesionarios de parte de las terminales en 2018 alcanzaron unas 681.816 unidades marcando una caída del 22,9% respecto al año pasado. El retroceso se observó tanto en el sector de los automóviles (-16,8%) como en los utilitarios (-39,0%). A pesar del retroceso, el nivel de ventas a concesionarios durante 2018 superó en un 16,1% el nivel registrado en 2015. Esta situación se revirtió en el primer trimestre de 2019, las ventas a los concesionarios marcaron una caída del 56,8% respecto al mismo período de 2019 y del 24,9% comparado con 2015.

El desenvolvimiento de las ventas de vehículos nacionales no tuvo la misma suerte y a lo largo de 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,

ubicándose de esta forma en un 29,4% debajo del nivel de 2015. Durante el primer trimestre de 2019 el retroceso se profundizó, las ventas nacionales de vehículos se retrajeron en un 56% tanto en comparación con 2018 como en 2015, reduciendo su participación en el total de ventas a concesionarios del 48% en 2015 al 28% en 2019.

INCIDENCIA DE LA PRODUCCIÓN NACIONAL

(como % del total de ventas)



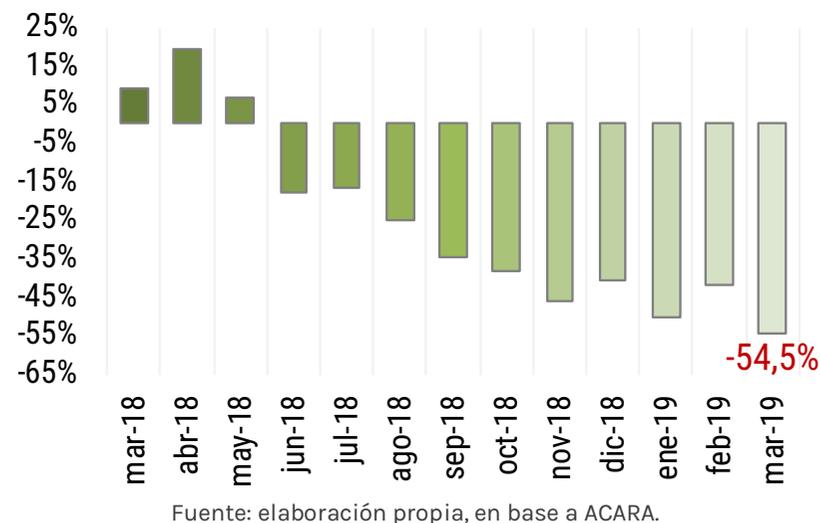
Fuente: elaboración propia, en base a ADEFA.

De la misma forma, producto de la crisis cambiaria, el alza de los precios que acompaña la devaluación, la caída del poder adquisitivo y la incertidumbre sobre el futuro económico, según la Asociación de Concesionarios de Automotores de la

República Argentina (ACARA) en el primer trimestre de 2019 el total de patentamientos se redujo prácticamente a la mitad (-49,4%) comparado con los primeros tres meses de 2018 y en un -12,2% respecto al mismo período de 2015.

PATENTAMIENTO DE VEHÍCULOS

(en % de variación interanual)

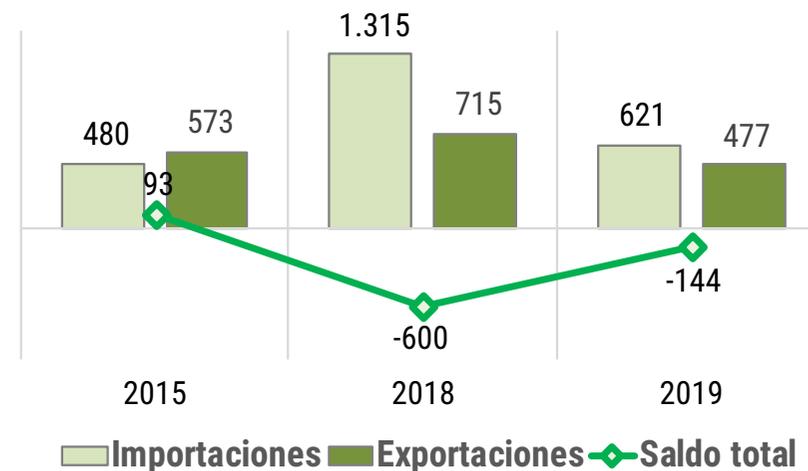


El desplazamiento de la producción local por los vehículos importados se ve reflejado en un extraordinario déficit comercial. Las importaciones de vehículos en el año 2018 ascendieron a 6.745 millones de dólares marcando una suba del 48,9% respecto a los niveles registrados en 2015, mientras las exportaciones solo crecieron 7,2%. De esta forma, el rubro

de los vehículos paso de registrar un superávit de 541 millones de dólares en 2015 a un déficit de 1.308 millones de dólares en 2018, explicando el 34,2% del déficit comercial general del último año.

En el primer bimestre de 2019, el déficit comercial se redujo en un 76,0% producto de una retracción en las importaciones de vehículos del 52,8% respecto a los primeros dos meses de 2018 que fue mayor a la caída de las exportaciones (-33,3%). No obstante, a pesar de la fuerte caída de las compras externas, el déficit comercial (-144 millones de dólares) se mantiene muy lejos del superávit registrado en los primeros dos meses de 2015 (92 millones de dólares) y esto se explica porque las importaciones continúan siendo significativamente mayores (+29,1%) y las exportaciones menores (-16,8%) respecto a lo sucedido en el último año de la gestión anterior.

COMERCIO DE VEHÍCULOS OKM (en millones de U\$, primer bimestre de cada año)



Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

Los resultados del sector en materia comercial se encuentran fuertemente vinculados al incremento de las importaciones de vehículos desde Brasil. A modo de ejemplo, en el primer bimestre de 2019 las compras de vehículos a este país explicaron el 78,9% de las importaciones totales de vehículos, participación que se mantiene tanto en 2015 o 2018. Durante la gestión de Cambiemos las importaciones a este país se incrementaron extraordinariamente, pero las exportaciones no mostraron el mismo comportamiento.

COMERCIO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ (en millones de U\$, primer bimestre de cada año)

Período	Importaciones	Exportaciones	Saldo total de vehículos
2015 (2 m)	377.006.920	406.536.677	29.529.757
2018 (2 m)	987.088.547	498.240.795	-488.847.752
2019 (2 m)	488.356.583	241.179.708	-247.176.875
var % 2018 vs 2015	161,8%	22,6%	-1755,4%
var % 2019 vs 2015	29,5%	-40,7%	-937,0%

Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

¹ 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

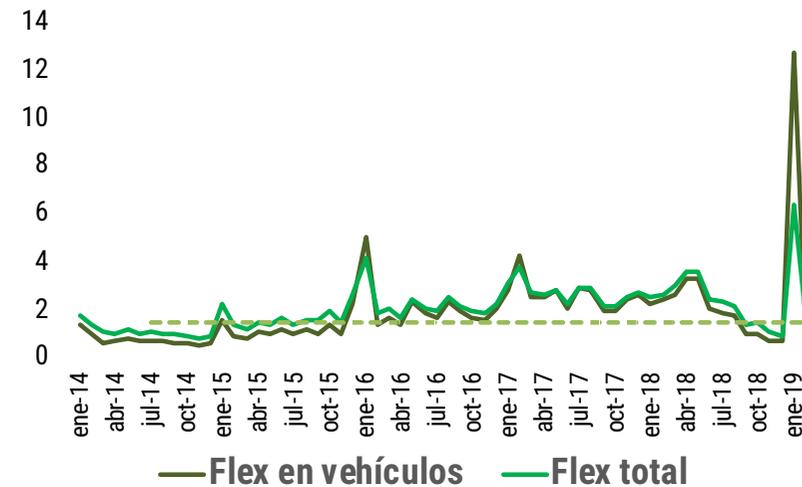
UN ACUERDO BILATERAL CON BRASIL QUE YA ES LETRA MUERTA

El persistente crecimiento de las importaciones de vehículos terminados responde fundamentalmente a la casi inexistente administración del comercio exterior y un claro incumplimiento del Acuerdo de Complementación Económica con Brasil, el cual define el "máximo tolerado" en la balanza comercial bilateral sectorial según un coeficiente el 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).¹ Es importante remarcar que el acuerdo automotriz con Brasil no es un acuerdo de libre comercio sino 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

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.

forma descontrolada el desbalance comercial sectorial de Argentina en el intercambio automotriz con Brasil. Ahora bien, desde el comienzo de este gobierno que se supera holgadamente el flex debido a que las empresas automotrices comenzaron a importar de manera indiscriminada, como si se tratara de un libre comercio, vehículos de Brasil. Por esta razón en 2016 (3,0), 2017 (3,1), 2018 (2,2) y el primer bimestre de 2019 (2,9) 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 en los últimos dos años, importaron alrededor de 3 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 (2m) estimada de 1.994 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.

DEUDA TEÓRICA ACUMULADA POR PARTE DE LAS TERMINALES AUTOMOTRICES (en U\$S)

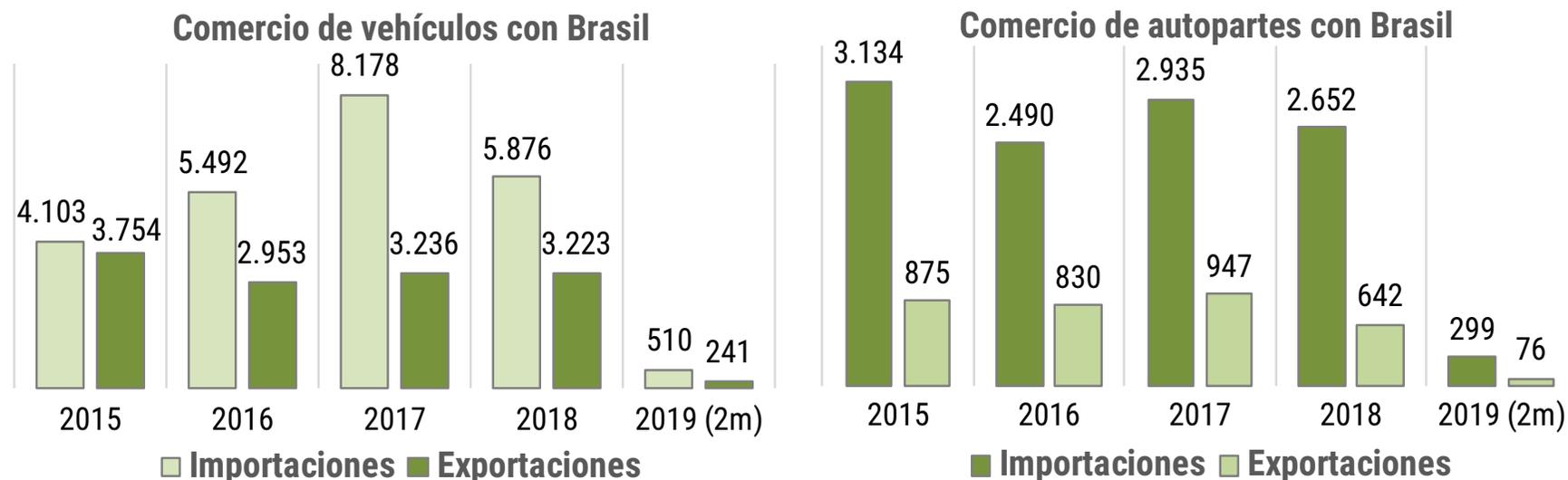
Rubro	2016	2017	2018	2019 (2m)	Acumulado (2016-2m 2019)
Automóviles y vehículos utilitarios livianos (a); Ómnibus (b); Camiones (c); Camiones tractores para semi-remolques (d), Chasis con motor (e); Remolques (f); Carrocerías y cabinas (g)	176	661	259	175	1.270
Tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola autopropulsada (h), Maquinaria vial autopropulsada (i)	27	72	30	1	130
Autopartes	164	199	203	27	593
TOTAL	368	932	491	203	1.994

Fuente: elaboración propia, en base a INDEC.

El problema no se reduce a la avalancha de importaciones de vehículos desde Brasil (que de hecho alcanzó un récord histórico en 2017 tras incrementar en un 39,2% las importaciones del sector respecto a 2016) sino a que Brasil no compra vehículos argentinos, a pesar de que su economía

perciera remontar y el tipo de cambio bilateral con Argentina se viene fortaleciendo. Las exportaciones en 2018 se redujeron 7,6% respecto al año pasado y 16,5% comparado con 2015 (año en que el PIB de Brasil caía 3,8%).

EVOLUCIÓN DEL COMERCIO BILATERAL CON BRASIL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ (en millones de U\$S)



Fuente: elaboración propia, en base a INDEC; nmc del ACE 14.

El gobierno actual dio cuenta que el acuerdo no será cumplido, y siguiendo las líneas del ACE 14 “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 en torno al 0,3% de la multa potencial.² Sin embargo, aún no se ha cobrado nada por lo antedicho.

Podemos concluir sosteniendo que el incumplimiento del acuerdo automotriz entre Argentina y Brasil es otro de los factores que explican la crisis del sector automotor. No solo está generando una deuda de las terminales automotrices

² Según informan medios de comunicación especializados en el sector.

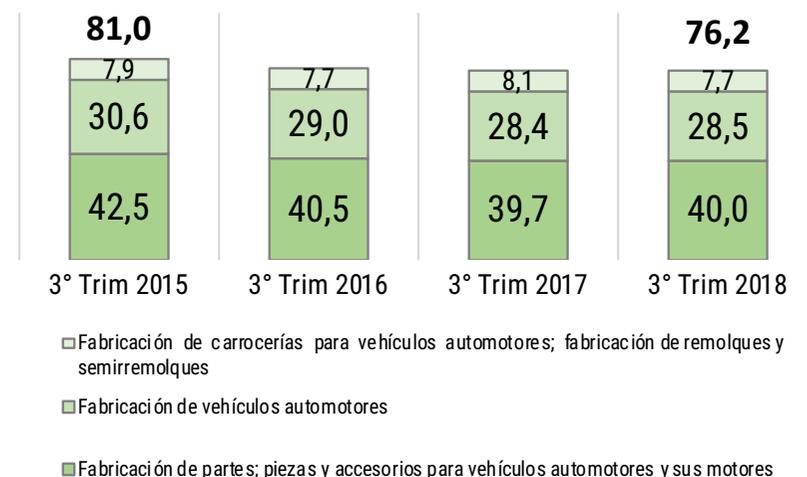
con el Estado que podría volverse incobrable a futuro, sino que como vimos está afectado fuertemente la industria y el empleo en nuestro país.

LAS CONSECUENCIAS REALES DE LA DINÁMICA SECTORIAL

El desplazamiento de la producción local por los vehículos importados trajo aparejado la pérdida de puestos de trabajo se profundizó a lo largo de la gestión de Cambiemos. En términos absolutos, en los últimos tres años se perdieron casi 5 mil puestos de trabajo. Todas las ramas del sector generaron menos empleo. Como dijimos, 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.

EMPLEO REGISTRADO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

(en miles de puestos de trabajo, datos al 3º trimestre de cada año)



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

Asimismo, en 2019 se han dado a conocer distintos casos donde fabricantes de autopartes y terminales automotrices anunciaron procesos preventivos de crisis, despidos y suspensiones. Por ejemplo, en marzo, la compañía Fate, la principal fabricante de neumáticos del país, con una capacidad productiva de más de 5 millones de neumáticos por año, quien emplea a 1650 trabajadores, afectada por la caída del consumo y la apertura de importaciones anunció el

proceso preventivo de crisis. La empresa Fiat-Chrysler Argentina (FCA) comunicó que dejará de producir cajas de cambio en el país, lo cual provocará la pérdida sólo en Fiat de 300 despidos directos, sumando un total de 1200 empleos directos e indirectos, ya que se estima que por cada trabajador de una terminal hay cuatro que se desempeñan en otras empresas autopartistas. También se dieron a conocer entre 1.000 y 1.500 suspensiones por parte de PSA (Peugeot y Citroën), 1.800 en Renault y 700 en Honda. Por su parte, General Motors producirá desde el mes de febrero semana de por medio, con lo cual se estiman más suspensiones. Por último, la empresa autopartista Lear suspendió al 40% de los operarios de su planta en Escobar, en la provincia de Buenos Aires. Las suspensiones son consecuencia directa de la baja de la demanda del Grupo PSA (Peugeot-Citroën) que paralizó la producción de una de sus plantas hasta mediados de abril. Teniendo en cuenta las medidas de suspensión tomadas por las empresas mencionadas y el aumento en los pedidos de procesos preventivos, podemos estimar que la pérdida de puestos de trabajo del sector se profundizará a lo largo del año.