

INFOGRAFÍA

CANASTA AUTOMOTOR

El costo de mantener un vehículo aumentó un 61,0% promedio en el último año.



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

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 **maysor** velocidad.
- Esto generó en la industria automotriz un aumento de precios 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.
- 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 2019, el aumento anual promedio en el costo de mantener un auto de gama baja fue de 56,9%, uno de gama media, de 61,0%, mientras que para la gama alta del 61,7%.
- En el detalle, se tienen algunos aumentos muy considerables. Por caso, el costo del estacionamiento subió un 62,4% interanual y el peaje en zonas urbanas aumentó un 64,1%.
- Por debajo de la inflación general, se tienen aumentos en la VTV del 46,3% y del combustible (+30,9%).
- 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, en el último año, la cobertura de los salarios promedio respecto de la canasta automotor se redujo 4,5 puntos porcentuales para la canasta económica, 7,1 puntos para la estándar y hasta 11,3 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 90% en el último año, la cual trapa al 296% en relación a diciembre del año 2015.
- En consonancia, la producción consolidó en octubre su caída número 14 de manera consecutiva. Hace 17 meses que bajan los patentamientos y las ventas a concesionarios ya acumulan 18 meses de rojo consecutivo.
- Con todo, el costo de la canasta automotor se incrementó un 135% para el acumulado de los dos últimos dos años; esto es, casi de 25 puntos por encima del promedio general de precios de la economía.

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 promedio, en el período enero-agosto un 34,3% de su capacidad instalada total (el nivel de ociosidad alcanzó el 65,6%). Este valor es menor al del mismo mes del año pasado, que se encontraba en el 49,8% en promedio, en el mismo período. Todos los números de sector se encuentran en rojo. Los patentamientos llevan 17 meses de caídas consecutivas. En octubre de este año, los patentamientos cayeron 33,2% respecto a octubre de 2018. Las ventas hicieron lo propio: en mayo, las ventas de vehículos a concesionarios se redujeron 29,0% interanual, y con esta merma ya acumulan 18 meses de retrocesos consecutivos. De manera análoga,

cayó la producción (-33,3%) y ya se acumulan 14 meses de bajas consecutivas. Los diez vehículos más vendidos en la Argentina se encarecieron significativamente en el último año, 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 20 y un 31% en 2019. 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. Otra parte de los concesionarios no pudo sobrevivir a la caída en las ventas y ha cerrado sus puertas en este último tiempo.

El combo de incrementos afecta toda una institución de la clase media. El costo del 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.

La cantidad de patentamientos se desplomó en los últimos meses. Con la fuerte devaluación, la caída de la actividad y de los ingresos de la mayoría de las familias durante 2018 y 2019, 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 octubre de cada año)

Concepto	Gama baja			Gama media			Gama alta		
	2017	2018	2019	2017	2018	2019	2017	2018	2019
VTV	\$67	\$78	\$114	\$67	\$78	\$114	\$67	\$78	\$114
Estacionamiento	\$2.171	\$2.925	\$4.750	\$2.171	\$2.925	\$4.750	\$2.171	\$2.925	\$4.750
Lavadero	\$225	\$280	\$440	\$225	\$280	\$440	\$225	\$280	\$440
Seguro	\$1.554	\$2.230	\$4.215	\$2.920	\$4.189	\$7.450	\$4.635	\$6.550	\$11.620
Patente	\$862	\$1.249	\$2.365	\$2.370	\$3.465	\$6.215	\$5.802	\$8.255	\$14.652
Peaje	\$2.456	\$3.620	\$5.940	\$2.456	\$3.620	\$5.940	\$2.456	\$3.620	\$5.940
Combustible	\$3.763	\$5.908	\$7.733	\$3.124	\$4.905	\$6.420	\$4.984	\$7.825	\$10.242
TOTAL	\$11.097	\$16.290	\$25.557	\$13.332	\$19.462	\$31.329	\$20.339	\$29.533	\$47.758
Variación % anual	-	46,8%	56,9%	-	46,0%	61,0%	-	45,2%	61,7%

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 octubre 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. En octubre, el costo total mensual de utilizar un automóvil de baja gama supera los 25 mil pesos (\$25.557), es decir, un 56,9% respecto al costo de octubre del año pasado. Para un coche de gama media, este valor asciende a más de \$ 31.329, un incremento del 61,0%. Para los de alta gama, este valor supera los \$ 47.758 con un incremento del 61,7%. Como vemos, los de baja gama son los que menos han aumentado sus costos mensuales. Esto se debe a que el precio de los combustibles aumentó varios puntos por debajo de la inflación en este último año. Como se puede ver en la tabla, el peso de los combustibles en la canasta construida es de relevancia y por eso su ponderación es mayor en las canastas más caras. Por otro lado, el aumento de los costos totales de la canasta se puede desagregar en la suba de sus componentes individuales. Por caso, la VTV creció más del 46% en el caso de la Ciudad de Buenos Aires desde 2018, ubicándose en los \$ 114 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 62,4% 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 62,4%. 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 \$2.230 en octubre de 2018 a \$4.215 en 2019 (89,0% de

incremento anual). En cambio, en el conjunto de vehículos selectivos o “de gama media”, el costo del seguro pasó de \$4.189 en 2018 a \$7.450 en 2019 (77,8% anual). Finalmente, en el conjunto de autos catalogados como Premium o “de gama alta”, el costo del seguro pasó de \$6.550 en 2018 a \$11.620 en 2019 (77,4% de alza anual). En cuanto a las patentes, se verifica que los aumentos han estado entre un 89,4% para los de baja gama, un 79,4% para los de gama media, y un 77,5% 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 Illíá. 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 23,7% entre octubre de 2019 y mismo mes del año pasado. Esto llevó el costo mensual en combustibles a unos \$ 7.733 para los autos de baja gama, a \$6.420 para los de media, y a \$10.242 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 2017: \$25.136	Salario medio 2018: \$31.524	Salario medio 2019: \$45.485	Variación acumulada (en puntos porcentuales)
Baja	44,1%	51,7%	56,2%	4,5
Media	53,0%	61,7%	68,9%	7,1
Alta	80,9%	93,7%	105,0%	11,3

Fuente: elaboración propia en RIPE-SGTyE y demás información de mercado. RIPE al mes de septiembre de cada año.

Como se observa, el costo de mantener un automóvil se ha incrementado significativamente por encima del incremento de los salarios. Para octubre del 2017 el salario promedio en

nuestro país era de \$25.136, mientras que a octubre de 2019 se estima en \$45.485. Estos números marcan un avance del 81,0% salario contra un 135% de suba de costo de

mantenimiento de vehículo para la gama baja. En este año se necesita un 7,1% más de salario medio que en 2018 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 dos tercios de un salario medio para poder costear los gastos de un automóvil de gama media.

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, en el último año la pérdida de cobertura fue menor en la canasta más económica dado que ésta fue la que menos aumentó en el último año.

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	\$10.621	\$13.747	\$18.695	76,0%
Costo Total Gama Baja	\$11.097	\$16.290	\$25.557	130,3%
Cobertura	95,7%	84,4%	73,2%	-22,6
Decil 8	\$15.798	\$19.775	\$27.629	74,9%
Costo Total Gama Media	\$13.332	\$19.462	\$31.329	135,0%
Cobertura	118,5%	101,6%	88,2%	-30,3
Decil 10	\$38.181	\$47.345	\$66.781	74,9%
Costo Total Gama Alta	\$20.339	\$29.533	\$47.758	134,8%
Cobertura	187,7%	160,3%	139,8%	-47,9

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

Como se ve, en la segmentación por deciles, la pérdida de cobertura del costo de la canasta es de entre 22 y 48 puntos porcentuales, en la comparativa bianual. Las conclusiones que se obtienen son similares a las mostradas con el salario

¹ Datos de EPH de segundos trimestres de cada año.

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. El exiguo incremento que han mantenido los precios de los combustibles en el último año favoreció a que la canasta más económica sea la que presentó menores subas y, por tanto, los deciles más bajos de la distribución del ingreso no fueron los más afectados.

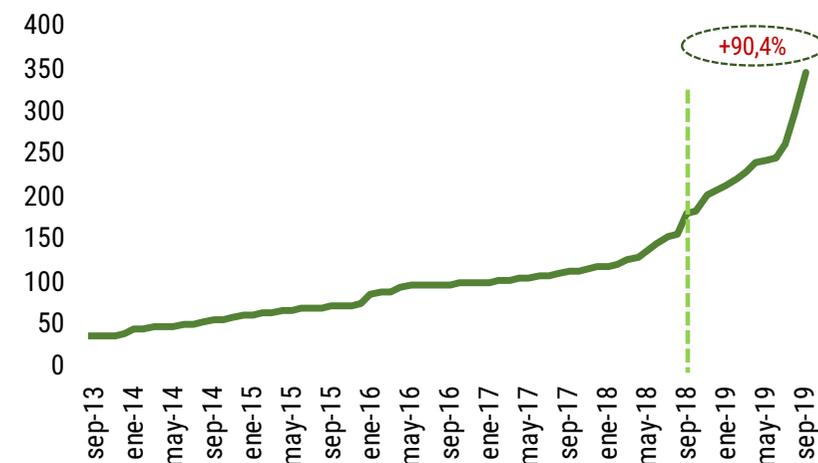
LOS PRECIOS, POR LAS NUBES

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. Asimismo, con la reciente devaluación del tipo de cambio, se inició una nueva actualización del precio de los “0 Km”.

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 son la muestra elocuente de las complejidades por las que transita actualmente el sector. Por caso, en promedio, en el período enero-agosto del 2019 este sector solo utilizó el 34,3% de su capacidad instalada, mostrando un nivel de ociosidad elevado en términos históricos. En el mismo período del año pasado, el uso de la capacidad instalada promedio era del 49,8%.

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 más de 90% entre puntas (último dato disponible para el mes de septiembre). Claro que si nos remitimos a los últimos tres años y ocho meses (desde diciembre del 2015), la cifra trepa al 296,0%. 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 235,4% para igual período. Dicho de otro modo, los autos 0Km, en promedio, registraron un alza de 60,6 puntos porcentuales superior a la de la inflación general de la economía.

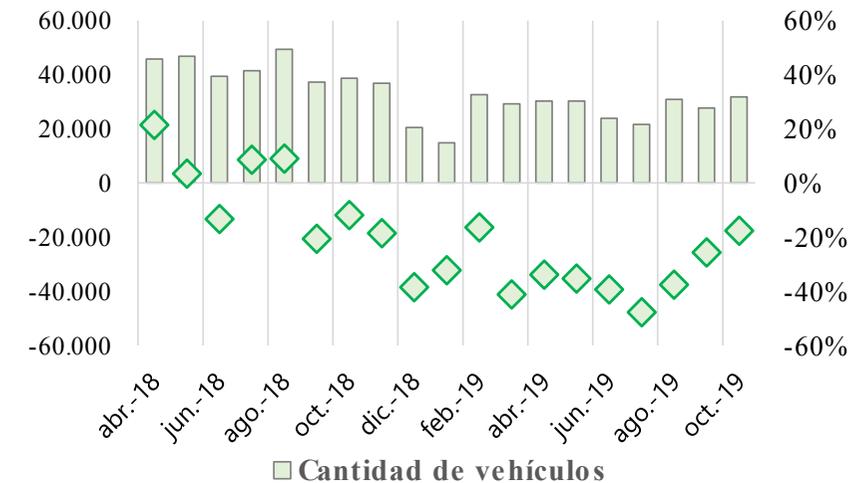
El proceso señalado, es producto de la mencionada vinculación entre las unidades automotrices y el tipo de cambio. Se estima que menos del 70% de la producción de un vehículo está vinculada con insumos de producción local. El resto de importa y, por ende, se ve fuertemente incidido por los procesos devaluatorios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

PRODUCCIÓN, VENTAS Y PATENTAMIENTOS 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 desde junio del año pasado que las ventas interanuales al mercado interno no paren de caer. Es así que las caídas interanuales alcanzan los 17 meses en el caso de los

patentamientos de autos cero kilómetro (desde julio de 2018), 18 meses en las ventas a concesionarios (desde mayo del 2018) y 14 meses en la producción automotriz. En octubre la producción automotriz cayó más de un 17% interanual, aunque anotó una repuntada respecto de septiembre (+15,0%). En estos primeros 10 meses se produjeron 273 mil unidades. Esto resulta en una caída del 33,3% en relación al mismo periodo del año pasado.

PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ (en cantidad y variación % interanual)

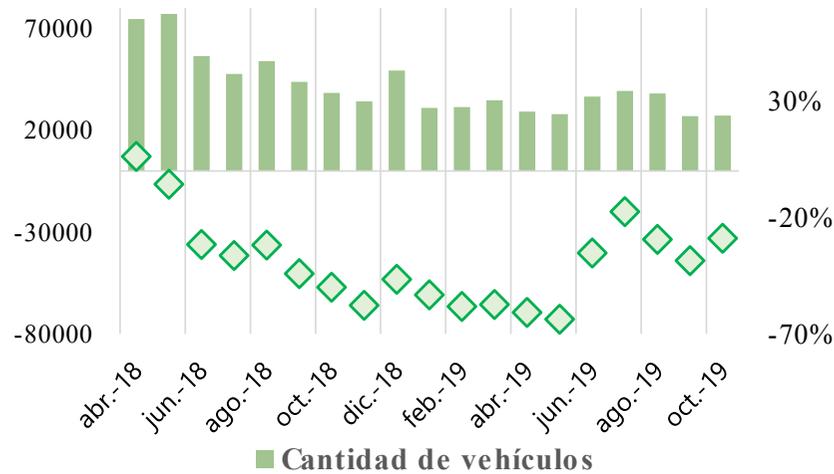


Fuente: elaboración propia en base a ADEFA.

En cuanto a las ventas a concesionarios, la caída es del 29,0% en octubre interanual, con un crecimiento del 1,2% mensual.

En los primeros 10 meses del 2019 se vendieron a concesionarias unos 322 mil vehículos. Esto es un nivel de ventas 47,6% menor al del año pasado.

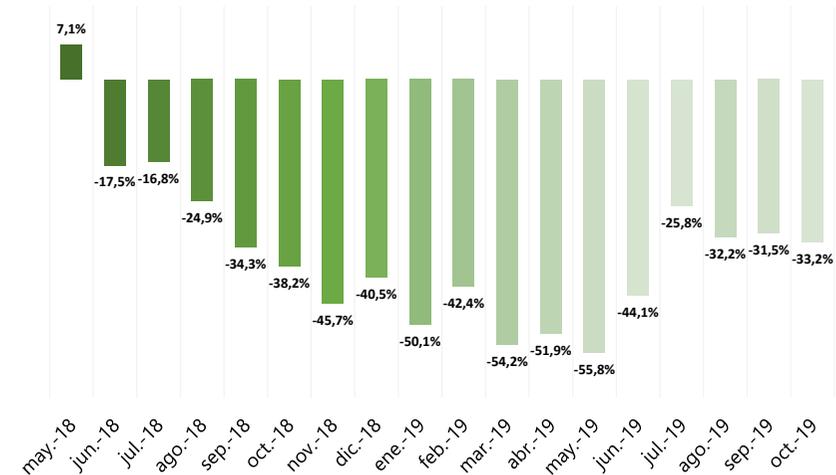
VENTAS DE VEHÍCULOS A CONCESIONARIAS (en cantidad y variación % interanual)



Fuente: elaboración propia en base a ADEFA.

En el caso de los patentamientos, la caída interanual alcanzó el 33,2% en octubre y también observa una brusca caída intermensual en octubre en relación a septiembre del 10,2%. Los patentamientos en los primeros 10 meses del 2019 fueron de unas 412 mil unidades. Esto es 43,9% menos que igual periodo del año anterior.

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



Fuente: elaboración propia en base ACARA.