



UNCUYO
UNIVERSIDAD
NACIONAL DE CUYO

FCE
FACULTAD DE
CIENCIAS ECONÓMICAS

**LICENCIATURA EN
ECONOMIA**

- Trabajo de Investigación -

“Análisis de la evolución de la
regulación en la industria automotriz
argentina en las últimas décadas”

Por

Sebastián Flores

Profesor Tutor:

Elizabeth Pasteris

Mendoza - 2016

INDICE

INTRODUCCIÓN	4
CAPÍTULO I.....	6
MARCO TEORICO.....	6
1. Regulación.....	6
2. Barreras a la entrada.....	7
3. Aranceles.....	8
4. Cuotas a la importación.....	10
5. Eficiencia económica y equidad.....	10
CAPÍTULO II	12
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA.....	12
CAPÍTULO III.....	16
POLÍTICAS APLICADAS A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	16
1. Período 1990 – 2001	16
1.1. Acuerdo Automotriz del Mercosur.....	16
1.2. Régimen automotriz.....	17
1.2.1. Política industrial.....	18
1.2.2. Producción Intra-Mercosur.....	20
2. Período 2001 – 2014	21
2.1. Política Automotriz Común (PAC).....	21
2.2. Medidas aplicadas luego de la crisis de 2008.....	23
CAPITULO IV.....	27
SITUACIÓN ACTUAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	27
1. Tendencias mundiales de la industria.....	28
2. Descripción y situación actual de la industria en Argentina	30
2.1. Localización de las terminales automotrices y tipo de unidades producidas	30
2.2. Descripción de tipos de vehículos	33
3. Situación actual del mercado.....	36
3.1. Ventas al mercado interno.....	36
3.2. Producción.....	38
3.3. Exportaciones.....	42
3.4. Importaciones.....	48
3.5. Empleo	50

3.6. Año 2015-2016: Nuevas normas económicas y sus efectos esperados	54
CONCLUSIONES	56
BIBLIOGRAFIA.....	59
ANEXOS.....	62
ANEXO I – Series de Datos Básicos Claves	62
ANEXO II - Series de Datos: Regiones	68
ANEXO III – Serie de datos: Empleo	72
ANEXO IV – Nomenclatura Común del Mercosur: Capítulo 87	73

INTRODUCCIÓN

Argentina ha sufrido importantes cambios en sus políticas en las últimas dos décadas, pasando de una visión neoliberal a una de mayor intervencionismo del estado, esto ha afectado en gran medida el comportamiento de la industria automotriz.

La industria automotriz, y principalmente la producción de automóviles en las terminales radicadas en el país, es una actividad que en los últimos años ha presentado un importante crecimiento, aunque parece estar desviándose de la senda de crecimiento, poniendo en riesgo numerosas fuentes de trabajo y el porvenir de una industria que logró instalarse y hacerse un lugar en el mercado argentino. Esta es la razón que motiva el presente estudio.

Es necesario conocer cuáles han sido las políticas económicas llevadas a cabo y aplicadas por el estado a la industria para lograr hacer una evaluación certera de la situación actual, de los últimos años y una proyección a futuro.

Por lo dicho anteriormente, se pretende realizar un trabajo de naturaleza descriptiva y analítica, basado en la bibliografía y las estadísticas disponibles en el país sobre la industria automotriz en las últimas décadas.

En primer lugar, se repasará los principales hechos en la historia de la industria automotriz en Argentina, para luego presentar las características que posee la misma en la actualidad.

Luego, se desarrollarán las principales políticas aplicadas en la industria, distinguiendo las mismas dos periodos. El primer período va desde 1990 al 2000, y está basado principalmente en el Régimen Automotriz, y el segundo incluye del año 2001 al año 2014. El análisis de este trabajo finaliza en 2014 debido a la disponibilidad de la información.

A continuación, se analizarán los efectos que han tenido dichas políticas de regulación en los distintos mercados involucrados.

Antes de terminar el trabajo, se presentará la situación en la que se encuentra la industria y sus principales variables económicas hasta el año 2014. Luego se dará lugar a un apartado con las nuevas

normas económicas y sus efectos esperados. Finalmente se presentarán las conclusiones de este trabajo.

CAPÍTULO I

MARCO TEORICO

1. Regulación

El Estado emite reglas que norman las actividades económicas y sociales de los particulares. Mediante estas reglas se pretende garantizar el funcionamiento eficiente de los mercados, generar certeza jurídica, garantizar derechos de propiedad, evitar daños inminentes o bien atenuar o eliminar daños existentes a la salud o bienestar de la población, a la salud animal y vegetal, al medio ambiente, a los recursos naturales o a la economía.

La regulación económica son las disposiciones mediante las cuales el gobierno interviene en los mercados para fijar precios o cantidades de la producción, o establecer especificaciones técnicas y en general, restricciones que deben cumplir los ciudadanos y las empresas para participar en un mercado. Generalmente, este tipo de regulaciones se establecen en mercados relativamente concentrados o caracterizados por economías de redes.

La regulación del Estado se fundamenta en tres funciones¹:

1- Garantizar la seguridad y los derechos de manera que quien trabaja y produce pueda gozar de los frutos de su trabajo y, por tanto, se sienta estimulado a realizarlo eficiente y honestamente. (Derechos de propiedad.) La falta de seguridad, junto con la corrupción de los poderes públicos y la proliferación de fuentes impropias de enriquecimiento y beneficios fáciles, basados en actividades ilegales o puramente especulativas, es uno de los obstáculos principales para el desarrollo y para el orden económico.

2- Ordenar y estimular el correcto ejercicio de los derechos individuales y, en particular, de los derechos económicos. Los derechos no son ilimitados; incluso los derechos fundamentales tienen límites y deben ser ejercidos sin atentar contra los derechos de los demás, sin imposiciones, con igualdad de información, con garantía de veracidad (por ej.: Normas sobre contabilidad y condiciones de contratación) y así, el Estado debe velar para que el mercado sea leal y la competencia entre pares, en condiciones de igualdad (principio de legalidad).

¹ GORDILLO, Agustín, (2013), “Tratado de derecho administrativo y obras selectas”, Buenos Aires: FDA, Capítulo VII.

3- La tercera función y título de intervención es la corrección de desigualdades, la adopción de aquellas disposiciones y medidas que hagan posible una máxima igualdad de oportunidades contra toda discriminación. (Por razones de sexo, nacimiento, etc.).

Por estas funciones estatales se interviene en la economía de mercado y se protege la sociedad.

Las regulaciones pueden subdividirse en directas e indirectas². Regulación directa, implica la realización de actividades de carácter permanente por las cuales el Estado reemplaza a los agentes privados en la toma de ciertas decisiones. Son ejemplos de esta, la fijación de precios en la regulación de los servicios públicos y la fijación de estándares de emisión en la regulación ambiental. Por otro lado, la regulación indirecta implica una intervención excepcional que solo se desencadena cuando se producen ciertos hechos específicamente establecidos por las propias normas, y en las cuales la intervención del Estado es esporádica y limitada a tratar el hecho que la generó. Como ejemplos de esta se pueden nombrar a las prácticas anticompetitivas, situaciones de concurso o quiebra, violaciones a las normas de tránsito.

2. Barreras a la entrada³

Según Coloma, una de las definiciones más aceptadas de barrera de entrada dentro de la literatura de organización industrial es la que la define como “el costo de producir que debe ser incurrido por una empresa que busca ingresar en una industria pero que no es soportado por las empresas que ya están en la industria, y que implica una distorsión en la asignación de recursos desde el punto de vista social”. Esta definición, debida a Weizsäcker (1980), es en cierto modo el resultado de un debate sobre el tema que se inició con la obra de Bain (1956), continuó con el aporte de Stigler (1968) y culminó con la opinión de Demsetz (1982). Para Bain, las barreras de entrada consistían en ventajas que las empresas establecidas en un mercado tenían sobre los potenciales entrantes al mismo, y se medían por la diferencia entre los precios capaces de inducir la entrada y los precios competitivos teóricos que podían regir en el mercado en cuestión.

Stigler criticó dicha definición y ofreció la suya propia, según la cual lo que realmente definía que hubiera una barrera de entrada era la existencia de costos diferenciales entre empresas establecidas y competidores potenciales. Demsetz, por último, hizo hincapié en que lo que realmente importaba para definir si en un mercado había o no barreras de entrada era si las mismas generaban un nivel de entrada subóptimo en relación al que maximizaba el excedente total de los agentes económicos.

² COLOMA, Germán, (2005), “Economía de la Organización Industrial”, Buenos Aires: ed. Temas.

³ COLOMA, Germán, (2012), “Apuntes de Organización Industrial”, Universidad del CEMA.

Las barreras de entrada suelen clasificarse en tres categorías: barreras naturales, barreras (artificiales) legales y otras barreras artificiales. Las primeras son las que están presentes en mercados en los cuales las propias características tecnológicas de los procesos de producción y distribución y el tamaño del mercado determinan que sea económicamente más eficiente que haya pocas empresas a que haya muchas.

Las barreras artificiales son las que ponen las empresas que ya actúan en el mercado para impedir que otros accedan al mismo. En general, se identifican con erogaciones que no se justificarían si la empresa establecida no enfrentara competencia potencial, pero que tienen como efecto elevar los costos de entrada de los posibles ingresantes.

Las barreras legales de entrada, por su parte, surgen en situaciones en las cuales el estado regula de alguna manera el acceso al mercado, sea a través de disposiciones directas que lo limitan o de cargas tributarias o requisitos administrativos extraordinarios que lo vuelven más costoso. Son ejemplos relevantes de estas barreras los regímenes de licencias obligatorias para encarar ciertas actividades, los aranceles a la importación y las patentes de invención, entre otros. Ese tipo de barreras son justificadas desde el Estado por variados objetivos y pueden dar exclusividad a un número reducido de firmas para desarrollar una actividad productiva. En la región, involucran licencias de concesión para explotar recursos naturales (pesqueros y mineros), garantías económicas mínimas (servicios financieros generales), marcas específicas (licitaciones), derechos de concesión para el uso de infraestructura (marítima, terrestre, ferroviaria, aérea).

3. Aranceles

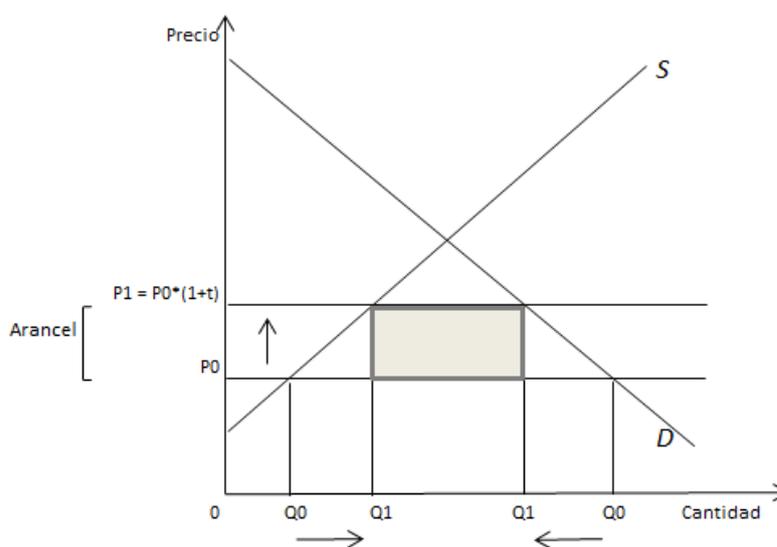
Los aranceles son definidos como una prestación pecuniaria que deben pagar las personas físicas o jurídicas que hacen pasar mercancías a través de las fronteras, costas o límites de un país determinado, sean nacionales, nacionalizadas o extranjeras, destinadas a ser consumidas respectivamente, dentro del territorio nacional (impuestos de importación) o fuera de dicho territorio (impuestos a la exportación). Los primeros en la literatura son llamados “aranceles a la importación”, y los segundos “retenciones a la exportación”.

Dicho de otra forma son las contribuciones que recibe el estado por la importación y exportación de mercancías del y al territorio nacional por medio del uso de los diferentes regímenes aduaneros.

Los aranceles son la política comercial más simple y clara de proteccionismo, pero en el mundo moderno muchas intervenciones gubernamentales en el comercio internacional adoptan otras formas, tales como subsidios (subvenciones) a la exportación, cuotas de importación, restricciones voluntarias de exportación y exigencias de contenido nacional.

El efecto más importante del establecimiento de un arancel a la importación es el desaliento de las mismas. Esto se debe a que el arancel usualmente genera un mayor precio doméstico del bien importado, un menor consumo doméstico, una mayor producción doméstica y, por tanto, un menor volumen de importaciones del bien, como puede observarse en el gráfico a continuación.

Gráfico N°1 – Efectos de un arancel a las importaciones



Fuente: Elaboración propia

La imposición de un arancel tiene como consecuencia pérdidas reales en el bienestar del país debidas a las ineficiencias causadas en la producción y en el consumo. A ello se le conoce como costo de protección de un arancel.

Los argumentos utilizados a favor del establecimiento de un arancel son el de la industria naciente, el comercio estratégico, la protección de las industrias importantes para la defensa nacional y la protección contra las prácticas desleales de comercio exterior (dumping y subvenciones).

Existen varios tipos de aranceles que el estado aplica a las personas que importan y exportan mercancías del y al territorio nacional y estos son:

1. Ad-valorem, también conocido como tasa o cuota. Se calcula como un porcentaje del bien importado.
2. Específicos, estos establecen por unidad de bien importado.
3. Mixtos, los cuales son una combinación de ambos.

Como se nombró, el efecto que provoca un arancel impuesto a una mercancía, es que, generalmente eleva su precio, lo que ocasiona un menor consumo al esperado del producto importado y por lo tanto se reducen las importaciones, esto favorece a la industria naciente nacional, se crea un comercio estratégico y sobre todo una protección contra las prácticas desleales del Comercio Exterior que sin duda es lo primordial en el establecimiento de un arancel a un producto de importación, también es por ello que a la exportación la mayoría de las cuotas son exentas, puesto que lo que se busca es fomentar la exportación de productos nacionales y abarcar un mayor mercado internacional.

4. Cuotas a la importación

Una cuota de importación es una barrera no arancelaria, que consiste en una restricción cuantitativa al comercio a través de la cual se establece un límite a la cantidad total de importaciones permitidas de un bien en el país para un período de tiempo determinado.

La limitación de las importaciones mediante el establecimiento de una cuota provoca los siguientes efectos:

1. Aumenta el precio interior de los productos importados, ya que la demanda del bien excede a la oferta nacional más las importaciones autorizadas.
2. Reduce la cantidad consumida del bien, como consecuencia del mayor precio que hay que pagar por él.
3. Reduce la cantidad importada del bien.

5. Eficiencia económica y equidad⁴

La evaluación de un programa público se centra básicamente en dos cuestiones: Su influencia sobre la eficiencia económica y sus consecuencias distributivas. En general estas dos cuestiones aparecen contrapuestas, para ganar algo en equidad se debe renunciar a parte de la eficiencia económica. El debate sobre esta disyuntiva se centra en dos aspectos: a) A cuanta eficiencia tenemos

⁴ STIGLITZ, Joseph, (1995), “La economía del sector público”, Barcelona: Antoni Bosch Editor.

que renunciar para aumentar la equidad; b) El problema de la valoración relativa que hacemos sobre estos dos aspectos (que depende fundamentalmente de nuestra escala de valores).

Debe distinguirse entre distribución funcional y distribución personal de los ingresos. En el primer caso (funcional), se trata de la distribución que se determina en función del papel que cada individuo tiene en el proceso económico, así, a vía de ejemplo, los trabajadores reciben su remuneración por los servicios laborales (salarios), los capitalistas una remuneración por ser propietarios del capital (beneficios) y los terratenientes obtienen la renta de la tierra. Este tipo de distribución es la que se determina en el ámbito de la teoría económica.

A un nivel más empírico, se analiza la distribución personal de los ingresos, es decir, la distribución de los ingresos a través de los hogares.

Determinantes de la distribución funcional

- De la formación del factor productivo trabajo: las capacidades individuales
- De la formación del factor productivo capital: elementos legales vinculados a la herencia y el matrimonio y la conducta de los individuos respecto del ahorro
- De los precios de los factores productivos: en el equilibrio competitivo son iguales al valor de la productividad marginal del factor productivo correspondiente (por ejemplo, el salario igual al valor de la productividad marginal del trabajo).

Otros elementos que pueden incidir en la determinación de los precios de los factores productivos son los convenios salariales, las relaciones familiares, raza, sexo, o condición social.

Todas las políticas económicas tienen impactos sobre la distribución de los ingresos, aunque no hayan sido concebidas para perseguir objetivos distributivos. Como ejemplos de políticas económicas que no apuntan a la distribución pero que la afectan, podemos nombrar:

- antiinflacionarias, que implica contracción de demanda y, por ende, una eventual reducción de servicios públicos
- comercio internacional (reducción de aranceles)
- antimonopolio
- inversión pública
- políticas de precios

CAPÍTULO II

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA

El proceso de instalación de la industria automotriz en la Argentina se inició en la década del '50. Hasta ese momento el mercado local había sido abastecido mediante importaciones, cuyo ritmo a lo largo del tiempo estuvo severamente afectado por las condiciones del sector externo de la economía. Así, hasta 1930 se registró un flujo importante de compras en el exterior cuyo punto más alto se alcanzó en 1929, año en que se importaron poco más de 76.000 vehículos, de los cuales 67.000 fueron automóviles.

Entre 1931 y 1933 esta corriente importadora se interrumpe abruptamente como resultado del control de cambios, el racionamiento de divisas y otras restricciones al comercio exterior. Luego, a partir de 1934, al flexibilizarse estos condicionantes, el abastecimiento externo nuevamente cobra vigor, aunque sin alcanzar los niveles de la década del veinte. Este nuevo ciclo de importaciones se extiende con altibajos hasta 1940 en que la conflagración mundial abre un nuevo paréntesis hasta su culminación.

Como resultado de este proceso, el parque automotor con alrededor de 300.000 unidades, envejeció aceleradamente y comenzaron a desarrollarse pequeños talleres de reparaciones, con el objeto de prolongar la vida útil de los vehículos dada la imposibilidad de abastecimiento de automóviles nuevos. Con el tiempo iniciaron la fabricación de repuestos y constituyeron la base del posterior desarrollo de la industria autopartista.

En 1951 la industria automotriz es incorporada al régimen de protección y promoción industrial por entonces vigente. En ese momento existía una importante demanda insatisfecha, producto de la combinación de los problemas de abastecimiento señalados y de importantes incrementos en los ingresos de la población, incluidos sectores asalariados, que eran suficientes como para incorporar el automóvil en su estructura de consumo. Por otra parte, las tasas esperadas de crecimiento del producto bruto interno del país, indicaban un mercado 'potencial' muy significativo.

Al calor de una intensa discusión sobre el rol del sector automotriz en el desarrollo económico, que incluía la polémica entre transporte público y privado, durante la década del cincuenta, en un

marco de condiciones características del esquema de sustitución de importaciones predominante, hasta que en 1959 se sanciona el primer régimen específico para la industria automotriz.

El nuevo marco regulatorio estuvo acompañado por cambios institucionales favorables a la radicación de inversiones extranjeras y generó una rápida respuesta del sector productivo. Los rasgos básicos del esquema consistían en requisitos crecientes y acelerados en el tiempo de integración nacional de los vehículos y elevada protección arancelaria, que equivalía a una situación típica de reserva de mercado.

Estos dos rasgos básicos se convierten en los ejes articuladores de la organización de la producción industrial para abastecer de automotores al mercado interno argentino. Con la radicación de empresas transnacionales en la fase terminal de la producción y fuertes encadenamientos productivos (con el desarrollo del sector autopartista, la especialización de productores de máquinas-herramientas y el fortalecimiento de innumerables proveedores) el complejo automotriz fue un factor clave en la segunda fase de la sustitución de importaciones en la Argentina.

La importancia de su desempeño lo llevó a recibir la denominación del "motor del crecimiento" de la economía. Esta calificación no sólo incluía una tasa de crecimiento en los años sesenta cercana al 20% anual, sino también sus efectos en la generación de empleo, la importancia de sus procesos de inversión y en la adquisición de ventajas comparativas dinámicas, que comprendían una mano de obra de creciente calificación y la incorporación de progreso técnico.

La radicación de la industria automotriz estuvo asociada a la delineación del sendero tecnológico idiosincrásico que caracterizó al proceso sustitutivo. El modelo productivo basado en procesos y productos industriales desarrollados en países de alto grado de maduración industrial y desconocido en el medio local, se incorpora con fuertes esfuerzos ingenieriles, necesarios para adaptar estos conocimientos a las particularidades y restricciones impuestas en el escenario argentino. A partir de estos esfuerzos tecnológicos se genera una importante capacidad de ingeniería local dedicada en la industria terminal a la reducción de escala de producción, al rediseño de productos, a la adaptación del proceso productivo, etc.

Consecuentemente, el desarrollo de una alta capacidad de ingeniería adaptativa desarrollada endógenamente en las firmas productoras permitió la radicación de esta industria, acompañando con importantes crecimientos en la productividad, pero en un sendero de aprendizaje localista que no necesariamente le permitía acercarse a las prácticas industriales de los países desarrollados. Esta

expansión de la oferta automotriz comienza con un proceso de inversiones externas que rápidamente van cediendo en importancia frente a las amplias posibilidades de captar recursos en el escenario local.

La ocupación del mercado interno determina un ritmo de crecimiento tal que alcanza a representar cerca del 13% del producto industrial. Este proceso de absorción de la demanda latente estaba caracterizado por el crecimiento, los incrementos de productividad y la fuerte caída de los precios relativos de los coches frente a los otros bienes. Estos fenómenos se daban en un mercado oligopólico en el cual la competencia era más creciente en la medida que se fue saturando a lo largo de la década del 70 la demanda doméstica.

Un nuevo régimen automotriz sancionado en 1971 reforzó el contenido nacional de los vehículos e introdujo la preocupación por la apertura exportadora, estableciendo un reintegro del 50% sobre las ventas externas. Complementado con una intensa promoción gubernamental, este incentivo generó una importante expansión de las exportaciones, fundamentalmente orientadas al mercado latinoamericano. Así, entre 1971 y 1976 se exportaron alrededor de 59.000 unidades, lo que junto a crecientes exportaciones de autopartes generaron, en esos años, un balance comercial predominantemente superavitario. Sin embargo, este proceso no alteró sustantivamente algunos rasgos básicos de la industria, como la existencia de modelos de vehículos obsoletos en términos internacionales, baja competitividad de los productos y escasa actualización tecnológica.

Con una filosofía opuesta a la predominante hasta ese momento, en 1979 se produjo una nueva modificación del régimen automotriz que amplió, a lo largo de un programa de tres años, los contenidos importados permitidos, autorizó la importación de vehículos terminados y eliminó toda restricción a la integración vertical de las empresas terminales. Este modelo aperturista tuvo un sesgo esencialmente comercial y generó una fuerte aceleración de las importaciones.

Como parte del nuevo régimen, se creó un mecanismo de promoción del intercambio bilateral de autopartes a través de programas compensados, orientado a las empresas terminales, cuyo atractivo era la desgravación arancelaria. Aunque este instrumento no alcanzó gran desarrollo, resultó de extraordinaria potencia en el caso de Brasil, circunstancia que coincidió con una fase de consolidación en el proceso de desarrollo de la industria automotriz en dicho país.

La salida del país en 1978 de la filial del mayor productor de automóviles en el mundo, General Motor, acompañado por el desmantelamiento, fusión y retiro de otros productores, fue la evidencia de un punto de quiebre del modelo automotriz. A partir de allí la industria ha transitado por un período de crisis, transición y reestructuración que aún no está totalmente consolidado.

En la década de los 90 nos enfrentamos con una organización productiva en la industria automotriz con patrones estructurales y funcionamiento que nada tienen que ver con el vigente durante el período sustitutivo. Los niveles de actividad, la concentración de productores, las relaciones sindicales, los esfuerzos tecnológicos, la especialización productiva, la inserción externa, el marco regulatorio, la gama de modelos, la integración nacional, la articulación entre terminales y autopartistas y el parque automotor, son distintos.

En forma resumida pueden diferenciarse tres períodos desde la instalación del complejo hasta la actualidad: 1959-1990, 1991-2001 y 2002 en adelante.

El primer período presenta rasgos centrales, como la producción en reducidas escalas de modelos que en general se habían discontinuado en los países de origen y con muy débil o inexistente integración regional con las filiales que operaban en Brasil. Entre 1959 y 1975 se caracterizó por una muy elevada protección, un excesivo número de terminales y una fuerte demanda insatisfecha. Entre 1976 y 1982 el sector es afectado por la crisis del modelo sustitutivo y por el proceso de apertura. Finalmente, entre 1983 y 1990 el sector entra en una fase de estancamiento pero se beneficia de las políticas orientadas a generar una creciente integración con Brasil, que se termina de concretar a partir de los años noventa.

El segundo período, 1991-2001, se corresponde con el régimen de convertibilidad, caracterizado por la integración con Brasil, la reestructuración del sector desde una perspectiva global y la puesta en marcha del régimen automotriz.

El tercer período, se inicia con la devaluación de fines del 2001 y constituye el de mayor crecimiento sostenido del complejo en términos de empleo, producción, productividad y monto exportado. Esto se manifiesta en un aumento significativo del peso del complejo tanto en la estructura industrial como en la economía en su conjunto. En este período, una de las principales características es que Argentina comienza a producir autos de gama internacional, se vuelven a instalar las empresas que se habían retirado y entran nuevas terminales y proveedores globales.

CAPÍTULO III

POLÍTICAS APLICADAS A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Como se mencionó anteriormente en este trabajo, en este capítulo describiremos las políticas aplicadas a la industria en dos períodos: 1990-2000 y 2001-2014.

1. Período 1990 - 2001

Durante la década del '90 se produjo un quiebre en cuanto a la forma de hacer política industrial en Argentina, se dejaron de lado las políticas verticales o sectoriales para dar paso a políticas más generales.

La estrategia industrial aplicada se basó en la aplicación de un tipo de cambio que sobrevaluaba el peso, en la reducción sistemática de los aranceles de importación sumado al desmantelamiento de todas las trabas al ingreso de la competencia externa, la escasez de crédito a tasas razonables (que exceptuaba de sus efectos a las grandes empresas con posibilidades de endeudarse en el exterior) y la ausencia deliberada de demandas específicas de parte del gobierno que tendieran a fortalecer la producción local, efecto que se verificó en la notable escasez de políticas fabriles activas y positivas para el sector.

Las principales políticas destinadas al sector no respondieron a la lógica de corrección de fallas de mercado, sino fundamentalmente a las de desarrollo del sector, como palanca para el crecimiento. Siendo las políticas industriales específicas más importantes dirigidas al sector automotriz el Régimen Automotriz, y su versión actual, la Política Automotriz Común (PAC).

1.1. Acuerdo Automotriz del Mercosur

El Acuerdo Automotriz Mercosur (1990) consiste en la fijación de reglas comunes para los cuatro países miembros, según los siguientes puntos:

- Arancel externo común para la importación de vehículos de cualquier tipo

- Cuotas de mercado y acuerdo de balanza comercial sectorial
- Arancel externo común para la importación de autopartes
- Mínimo de contenido regional
- Mínimo de contenido nacional

Previamente a este acuerdo, Argentina y Brasil tenían preestablecido un Régimen de Intercambio que consistía en la ausencia de imposiciones aduaneras para la importación de automotores entre ambos países, con la condición de que el fabricante compensara dicha operación con una exportación equivalente hacia el otro país.

1.2. Régimen automotriz

El gran crecimiento de la industria automotriz en los años noventa se sustentó, fundamentalmente, en el régimen específico que rigió sobre la misma. Las disposiciones establecidas tendían a lograr una mayor especialización y, por ende, economías de escala tal que le permitieran lograr al sector una mayor competitividad.

El proceso de especialización, necesario para obtener las deseadas economías de escala en la producción, implicaba una reducción del número de modelos fabricados en el país; de allí se deduce que la mayor variedad esperada de la oferta debería ocurrir a través de las importaciones, facilitadas por las nuevas normas. En ese recorrido podría discontinuarse la producción de algunos modelos, ya claramente obsoletos en función de la renovación de la oferta en los mercados más desarrollados, que a comienzos de los noventa se seguían fabricando en la Argentina. En consecuencia, se esperaba una combinación de nuevas inversiones con cambios en las funciones de producción de las empresas

Los criterios centrales de la política estaban basados, al menos en su expresión formal, en la expectativa de que bastaría con un aumento de la competencia para dar lugar a mejoras en la eficiencia y la competitividad de las firmas; estas deberían buscar por sí solas la manera de obtener esos resultados. Las prioridades consistían en lograr tres objetivos básicos: que los precios de los vehículos se acercasen lo más posibles a los precios internacionales, que los modelos ofrecidos en el mercado tuvieran un mínimo desfase de tiempo con los que se presentaban en los mercados de los países de origen de esas firmas y que la oferta fuera lo más amplia posible en términos de variedad de modelos en el mercado local.

En resumen, la política industrial, se hizo presente a través del objetivo de especialización y reducción del número de modelos producidos mediante el abandono de los modelos más antiguos y la

adopción de tecnologías más cercanas al estándar internacional como así también de algunas reglamentaciones relacionadas con el contenido local. Por último, la política comercial resultaba esencial para hacer posible el financiamiento de la masa de inversiones que demandaba la reconversión productiva.

1.2.1. Política industrial

A través del Decreto 2.677 del año 1991 se les exigió a las terminales la presentación de un plan de reconversión en un período de tres años, monitoreado a través de informes trimestrales sobre sus avances. El objetivo buscado era la especialización de las terminales locales en unos pocos modelos, ofrecidos tanto en el mercado interno como externo, complementando sus ventas en el país con modelos importados.

El régimen contaba con tres tipos de instrumentos: los referidos a la protección del sector, los relacionados con el intercambio compensado y los requerimientos de contenido local.

Protección:

El sistema establecía aranceles diferenciales para la importación de vehículos, sustancialmente superiores a los que regían en el resto de la economía, combinado con un sistema de cuotas a la importación para empresas no radicadas en el país. Las empresas nacionales firmaron acuerdos con automotrices extranjeras para ser sus representantes oficiales en el país.

Para preservar la competencia los particulares también fueron autorizados para la libre importación de vehículos homologados, bajo un sistema de cupos asociados al nivel de producción nacional.

Más adelante, en 1994 se introdujeron modificaciones, disminuyendo la definición de vehículo homologado, cuya importación era libre, a aquellos que eran similares a los producidos por las terminales radicadas en el país. Los usuarios finales debían pagar los aranceles correspondientes. Esta presencia simultánea de más de un oferente para un mismo producto tenía la finalidad de establecer un techo al precio que recibía el fabricante.

Intercambio compensado:

Se estableció un sistema de aranceles especiales a las importaciones de las terminales, siempre y cuando éstas sean compensadas por exportaciones dentro del mismo capítulo de la nomenclatura arancelaria. Este capítulo incluye tanto, vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, como sus partes y accesorios.

Es decir que por ejemplo, se podía compensar la importación del bien con nomenclatura arancelaria 8702.90.10 con la exportación del bien con nomenclatura arancelaria 8703.21.00, ya que ambos pertenecen al capítulo N° 87 de la nomenclatura arancelaria.

En Anexo IV se puede encontrar el capítulo 87 completo.

87.02 Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, incluido el conductor.

8702.10.00 - Con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión

8702.90 - Los demás

8702.90.10 *Trolebuses*

8702.90.90 Los demás

87.03 Automóviles para turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para el transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras.

8703.10.00 - Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para el transporte de personas en campos de golf y vehículos similares - Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa:

8703.21.00 - - *De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm³*

8703.22 - - *De cilindrada superior a 1.000 cm³ pero inferior o igual a 1.500 cm³*

8703.22.10 Con capacidad para el transporte de personas sentadas inferior o igual a 6, incluido el conductor.

En el año 1996 se introdujo una serie de modificaciones, las cuales pueden ser resumidas en: incorporación del sector autopartista de manera independiente a los programas de intercambio compensado, modificación de la forma de contabilización del componente importado (se pasa del criterio denominado aforo al valor FOB antes de impuestos y comienza a calcularse por modelo, en lugar de producción total), y disminución gradual del contenido importado. Además, por cada dólar exportado se consideraría un dólar con veinte centavos, al mismo tiempo que podía computarse como

ventas externas la compra de bienes de capital y el valor de las piezas nacionales incorporadas por encima del 60% requerido.

Contenido local:

Como contrapartida a la reserva de mercado, las terminales debían mantener un tope máximo de contenido importado (40% para los vehículos livianos), compensar su balanza comercial (la cual también incluía autopartes) y cumplir con una exigencia mínima de participación del sector autopartista independiente en las exportaciones (al menos el 25% del valor de las exportaciones de la terminal debía haberse adquirido a proveedores locales independientes).

Con la consolidación del Mercosur, a mediados de la década del '90, se generalizó el tratamiento nacional a las autopartes brasileñas, siempre que sean compensadas con exportaciones hacia ese país. Por su parte, el Protocolo 21 (norma que formó parte del acuerdo con Brasil, en vigencia hasta 1994), consideraba una cuota anual de vehículos a intercambiar entre nuestro país y Brasil. Los bienes intercambiados al amparo del Protocolo 21 estaban exentos de aranceles y se trataban como vehículos nacionales en los países de destino. Algo similar ocurría con las autopartes, si bien no entraban en el cómputo del contenido importado máximo que establecía el régimen automotor.

1.2.2. Producción Intra-Mercosur.

El régimen del Mercosur dio lugar a una creciente y estrecha integración de las terminales que dependían de una misma multinacional a uno y otro lado de la frontera. Obligó, asimismo, a todas las terminales a establecerse en ambos mercados centrales (además de algunas radicaciones menores en Uruguay y Paraguay) para llevar a cabo esos intercambios compensados que les permitían especializarse al interior del Mercosur. Por esas razones, volvieron a instalarse en la Argentina empresas como Fiat y General Motors (que habían permanecido en Brasil luego de retirarse de la producción local) y se incorporó Toyota con la radicación de una planta en Zárate; análogamente, Renault, que estaba solamente en la Argentina desde hacía un par de décadas, se vio impulsada a instalar otra planta en el país vecino. En consecuencia, la mayor parte de los flujos de automóviles y partes en el Mercosur, que las estadísticas registran como exportaciones o importaciones, responden a intercambios intrafirma, basada en la especialización regional asumida a partir de este Régimen.

El efecto que este arancel impuesto en la industria automotriz argentina a los vehículos importados extra zona, ha elevado el precio de los mismos. Esto ha ocasionado un menor consumo al esperado del producto importado, y por lo tanto se han reducido las importaciones, lo cual ha

favorecido a la industria nacional. Con esta medida se crea una protección contra las prácticas desleales del comercio exterior que sin dudas es lo primordial en el establecimiento de un arancel a un producto.

2. Período 2001 - 2014

2.1. Política Automotriz Común (PAC)

A fines del año 2000, después de intensas negociaciones, se llegó a un nuevo acuerdo con Brasil el cual tendría en teoría un período de duración de cinco años. El nuevo régimen generó disputas con el principal socio comercial de nuestro país sobre la definición del contenido local de autopartes. Las disposiciones establecidas por la PAC, a través del Decreto 660 del año 2000, se aplicarían a la fabricación y al intercambio comercial de los productos automotores listados en la norma.

Esta medida alcanzaba a automóviles y vehículos utilitarios livianos (aquellos de hasta 1.500 kilogramos de capacidad de carga); ómnibus; camiones; camiones tractores; chasis con motor; remolques y semirremolques; carrocerías; tractores agrícolas, cosechadoras y maquinaria agrícola autopropulsada; maquinaria vial autopropulsada; y autopartes, definidas como aquellas partes y piezas, conjuntos y subconjuntos (comprendiendo neumáticos) necesarias para la producción de los vehículos anteriormente citados, como así las necesarias para la producción de los bienes indicados como autopartes, incluso las destinadas al mercado de reposición.

Los puntos centrales de la PAC pueden ser resumidos en las mismas categorías que el régimen anterior.

Protección:

El decreto enunciaba el cronograma de incrementos del Arancel Externo Común (AEC) con vistas al año 2006, mientras que establecía excepciones en algunas importaciones de autopartes, desde países no miembros del Mercosur.

Intercambio compensado:

Las exportaciones a valores FOB realizadas a Brasil darían derecho a importar desde ese mismo país por un monto FOB equivalente en dólares.

Las empresas, previamente inscriptas en un registro, debían presentar programas de producción, importaciones y exportaciones anuales. En este contexto, los bienes originarios y provenientes de Brasil ingresarían a nuestro país sin tributar derechos de importación, siempre que cuenten con un certificado que acredite las exportaciones pertinentes o bien cuenten con crédito cedido por otra empresa inscripta. Una diferencia sustancial se introducía en relación a las piezas para el mercado de reposición. La PAC establecía que podrían comercializarse entre los dos países libres de aranceles, sólo en el marco de un sistema compensando en el que cada dólar importado tenga como contrapartida un dólar exportado, de otra forma se pagaría una multa y los correspondientes aranceles. En el régimen anterior este segmento quedaba fuera de la compensación.

Contenido local:

El acuerdo firmado con Brasil establecía el porcentaje del vehículo que debía ser fabricado regionalmente para poder ser considerado “hecho en el Mercosur” y beneficiarse, por tanto, de las exenciones arancelarias del mercado común.

Además, se determinaría un contenido nacional, medido por firma y por año, donde las empresas podrían optar por cumplir el requisito a través de dos mecanismos:

i) Medición en proceso: computaría el porcentaje nacional por conjuntos de piezas (por ejemplo, una rueda armada) y no por pieza. En ese caso, el porcentaje local debía alcanzar al 44% para automóviles y utilitarios livianos y a 37% para el resto de los vehículos. Cada conjunto se consideraría nacional cuando el contenido importado incorporado a los mismos no supera el 32,5%.

ii) Medición por contenido neto: contabilizaría el porcentaje por piezas, no conjuntos. El contenido nacional debía ser mayor al 30% de las piezas para automóviles y utilitarios livianos, y de 25% para el resto.

Sin embargo, las negociaciones con Brasil continuaron y hacia fines del año 2002 se firma el Acuerdo de Complementación Económica N°14. Mediante el Decreto 939 del año 2004 el gobierno argentino formalizó la aplicación de dicho acuerdo, permitiendo avanzar en la resolución de las

asimetrías existentes entre ambos mercados. De este modo, la norma establece un nuevo acuerdo de Política Automotriz Común entre ambas naciones y deroga a su antecesor (Decreto 660 del año 2000).

2.2. Medidas aplicadas luego de la crisis de 2008

Luego de la crisis de 2008, en líneas generales, se distinguen dos grandes tipos de medidas:

1. las que ayudan a la oferta,
2. las que estimulan la demanda.

Las primeras han sido utilizadas fundamentalmente por los países desarrollados. Su aplicación ha generado grandes controversias, desde la legalidad de las ayudas en el ámbito de la OMC, la presencia de conflictos entre países de la Unión Europea por las posibles consecuencias, hasta si se debería o no subsidiar a la industria. Las segundas fueron implementadas principalmente por los países en desarrollo.

Los países en desarrollo han intentado fundamentalmente utilizar mecanismos que permitan estimular la demanda interna de automóviles. Como se aprecia en el Cuadro 1, las principales medidas aplicadas fueron: reducción de impuestos al consumo, préstamos y garantías para consumo final, subsidios y descuentos para la compra de unidades, incentivos a “autos limpios”, préstamos a la cadena productiva automotriz y licencias no automáticas.

Cuadro N° 1 - Medidas

Tipo de Medida en Argentina	Medida
Créditos y garantías para consumo final	Se podrán adquirir 0 km mediante tres esquemas: plan de ahorro previo, crédito prendario a tasa fija y crédito prendario con tasa mixta.
Licencias no automáticas a la importación	Neumáticos, cosechadoras trilladoras, tractores, asientos.

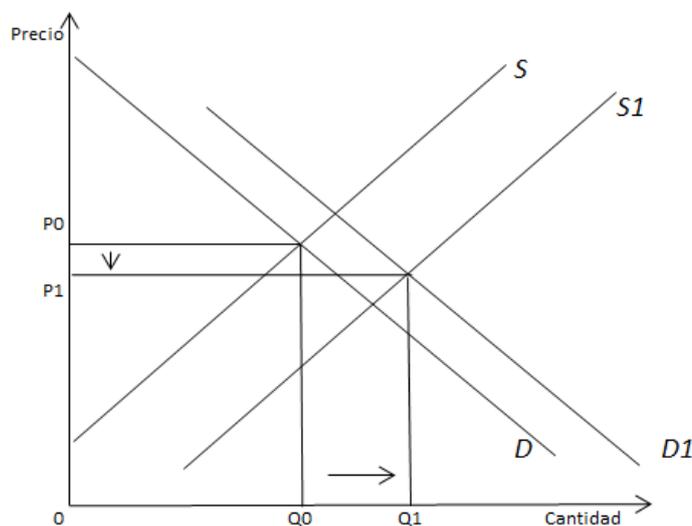
Fuente: Elaboración propia en base a bibliografía consultada

Una de las medidas más resonantes en esta etapa fue el lanzamiento del programa PROCREAUTO en 2013, el cual permitía acceder a una línea de créditos personales blandos para la compra de 26 modelos de vehículos de fabricación nacional con precios rebajados. Ocho terminales se adhirieron al programa, bajando el precio de modelos que fabricaban en el país, estas fueron General Motors, Volkswagen, PSA (Peugeot-Citroën), Renault, Toyota, Ford, Honda y Fiat.

Este programa consistía en una línea de préstamos personales, a través del Banco Nación, para la compra de autos y pick ups 0 km. de fabricación nacional, con rebajas de hasta el 13% en sus precios. El Banco Nación otorgaba financiamiento a 60 meses y hasta el 90% del valor del vehículo, con un tope de 120.000 pesos, a una tasa anual de 17% para los clientes del banco y 19% para los no clientes. El programa contaba con tres variantes de vehículos a comprar: auto económico, auto mediano y camionetas. En función del valor del automóvil, quien solicitara el crédito debería realizar un pago inicial para luego continuar con el pago de las cuotas. La cuota no podía superar el 30% del salario neto. Los requisitos para acceder a este programa eran sencillos, el ingreso familiar mínimo requerido para la compra de un auto de la línea económica debía ser entre \$8.400 y \$8.800. Para el caso de querer un automóvil de la línea media o una camioneta, el rango de ingreso familiar iba de los \$11.930 a los \$12.500.

Procreauto, provocó un efecto positivo sobre la demanda y la oferta, lo cual se puede observar en el siguiente gráfico.

Gráfico N°2 – Efectos del Plan Procreauto sobre oferta y demanda de automóviles



Fuente: elaboración propia

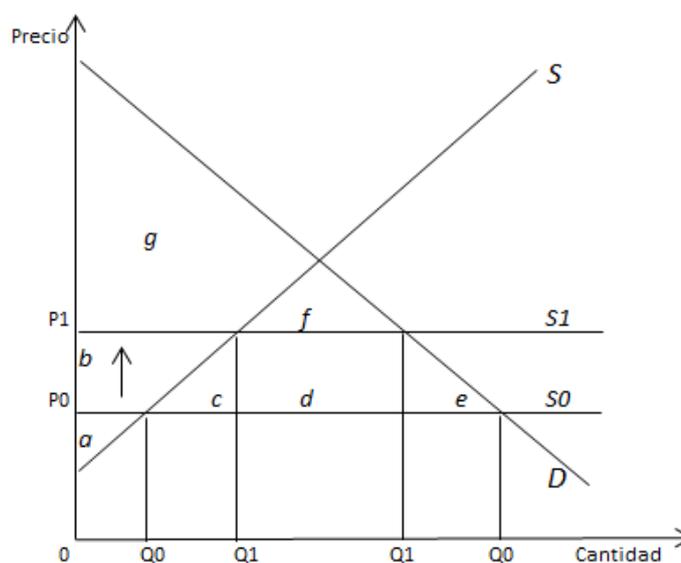
Las consecuencias del préstamo personal para la compra de automóviles sobre el bienestar, fueron las siguientes:

- Aumenta la cantidad consumida de vehículos automotores
- Disminuye el precio de los automotores de fabricación nacional

Otras de las políticas que se implementaron recientemente y que afectaron directamente a la industria automotriz es la restricción a la compra de divisas para pagar importaciones, la mega devaluación del tipo de cambio (cercana al 50% si se compara el promedio de 2013 y de 2014) y la reciente modificación a la ley número 24674 de impuestos internos orientada a restringir la compra de vehículos importados y que además, hizo lo propio con las autopartistas, e impactó directamente sobre las empresas de producción local al restringirles la demanda de insumos. La Ley 24674, establecía que los autos cuyo precio de venta sin impuestos fuese de entre \$ 170.000 y \$ 210.000 pagaran un 30% de impuestos internos; mientras que si superan esos topes pagaran un 50%. Además del objetivo recaudatorio, la modificación apuntaba a encarecer la compra de autos importados, y, así, desalentar su importación. Esta modificación si bien data de fines del año 2013, no fue hasta enero de 2014 que se efectivizó y promulgó en el Boletín Oficial.

El efecto provocado por la Ley 24674, puede observarse en el siguiente gráfico, donde la aplicación del arancel a la compra de autos importados lleva a una disminución del consumo y de la cantidad de importaciones.

Gráfico N°3 – Arancel a la compra de automóviles importados



Fuente: elaboración propia

Las consecuencias de este arancel sobre el bienestar, han sido las siguientes:

- El excedente del consumidor, representado por la superficie $g+f+b+c+d+e$ antes de la imposición del arancel, se reducirá hasta abarcar solamente la superficie $g+f$. Por tanto, se producirá una pérdida del bienestar de los consumidores equivalente a la superficie $b+c+d+e$;

- El excedente del productor, correspondiente a la superficie "a" antes de la imposición del arancel, será ahora $a+b$. Por tanto, se producirá un mejoramiento del bienestar de los productores cuyo valor corresponde a la superficie "b";
- El arancel generará ingresos para el gobierno cuyo valor corresponde a la superficie "d"; y
- La pérdida de bienestar de los consumidores, $b+c+d+e$, se compensa en parte por la recaudación de ingresos por el gobierno "d" y el mejoramiento del bienestar de los productores "b", pero hay una parte, $c+e$, que no se compensa y representa una pérdida neta de bienestar. A estos dos triángulos se les denomina a menudo como la pérdida de bienestar debida a las medidas de política.

La magnitud monetaria de los aumentos y las pérdidas de bienestar de los diferentes grupos y el efecto neto sobre el bienestar de la sociedad dependerán de la elasticidad de las curvas de oferta y demanda, el precio de importación del bien, las cantidades producidas, consumidas e importadas y la magnitud del arancel.

CAPITULO IV

SITUACIÓN ACTUAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Actualmente el término industria automotriz en su acepción más amplia incluye, además de la producción de automotores, a la industria autopartista, los fabricantes de carrocería y remolques, e incluso también a tractores y maquinaria agrícola⁵.

A pesar de esto último, en este trabajo cuando se ha referido a la industria automotriz el análisis se ha remitido a las empresas productoras de automotores, las cuales suelen definirse como “terminales”.

Hoy en día, la producción automotriz continúa bajo el dominio de unas pocas empresas multinacionales, y presenta un grado moderado de concentración. Tanto la producción como el comercio internacional del sector automotriz tiende a ordenarse por regiones, con países productores de ciertos modelos que abastecen a toda una zona con similares preferencias de los consumidores. Es decir, se aprovechan las economías de escala a nivel regional más que a nivel mundial. De este modo, la globalización adquiere forma de regionalización, donde las empresas establecen una base de producción en cada una de las zonas que abastecen⁶.

En los últimos años las cinco principales (General Motors, DaimlerChrysler, Toyota, Ford y Volkswagen) han representado el 65% de la producción total. Las subsidiarias de algunas de estas empresas comenzaron su producción en América del Sur (Argentina y Brasil) en la década de 1950, motivadas principalmente por el incremento de los mercados internos de estos países, que se encontraban muy protegidos como suele ocurrir en general con el mercado automotor de los países productores⁷.

⁵ IERAL de Fundación Mediterránea, (2006), “Los últimos 40 años de producción automotriz ¿Radiografía de una industria argentina?”, Córdoba, Argentina.

⁶ Argentina, Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires (2005), “Cuaderno de Economía N°70 Clusters productivos en la provincia”. La Plata: Imprenta del Ministerio de Economía de la Provincia.

⁷ HERRERA, German y TAVOSNANSKA, Andrés, (2011), “La industria argentina a comienzos del siglo XXI”, Revista de la CEPAL.

1. Tendencias mundiales de la industria⁸

Durante la última década el panorama mundial de producción automotriz ha ido cambiando, y ha tenido un desempeño bastante dispar entre países. El eje central de esta industria, que en 2013 superó las 87 millones de unidades producidas, se ha desplazado de la histórica industria norteamericana y la tradicional europea, hacia una floreciente asiática.

En el periodo transcurrido entre 1999 y 2013, los autos producidos en China se han visto multiplicados por 10, alcanzando los 22 millones de unidades en 2013: un cuarto de la producción mundial. Esto se contrasta con el desempeño de la producción automotriz estadounidense y europea que, particularmente golpeadas por la crisis de 2009, han visto decrecer su producción en 15% y 19% respectivamente, durante el periodo considerado. Principalmente Holanda y Finlandia han sido los más afectados (-15% y -13% respectivamente).

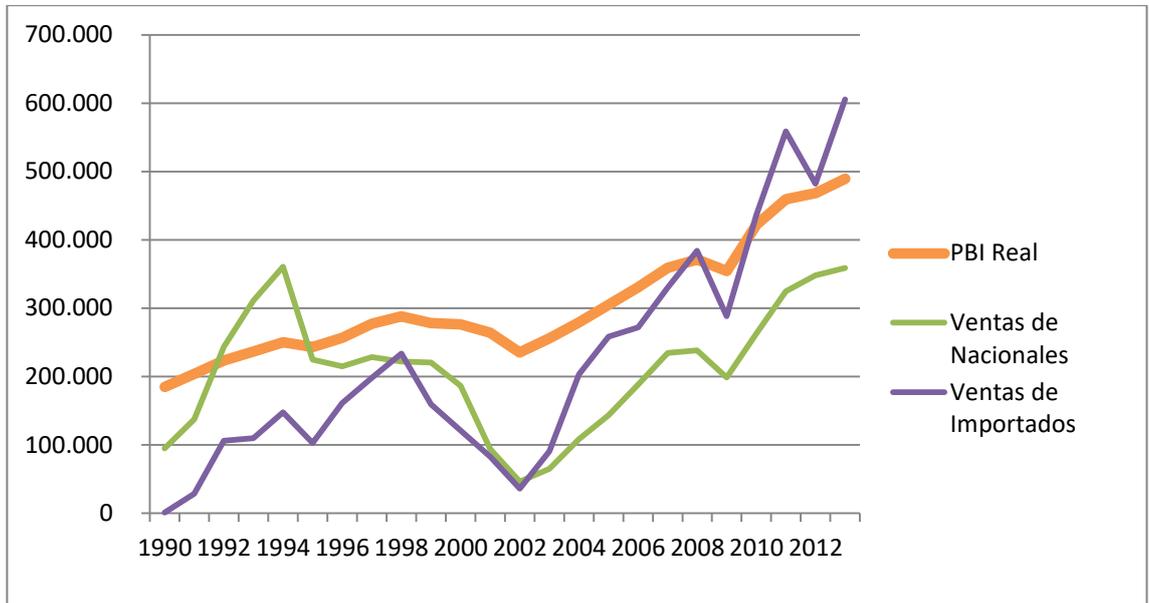
Mientras tanto, el grupo líder latinoamericano (Argentina, Brasil y México) ha mostrado un aceptable crecimiento promedio, de entre el 5% y el 7% anual en el período. Sin embargo, frente al desempeño del resto del mundo su variación positiva es poco relevante.

Esta diferencia, se da ya que muchos países asiáticos no sólo fueron receptores de inversiones extranjeras a lo largo de los años, sino que promovieron fuertemente el desarrollo del sector automotriz a partir de políticas que, a diferencia de América Latina, apoyan a empresas de capitales nacionales, ayudando a las mismas a saltar la barrera regional y posicionarse globalmente. Los casos sobresalientes son KIA Motors y Hyundai.

Argentina, particularmente, ha tenido un comportamiento poco relevante respecto de otros países ya que su proceso de crecimiento ha estado dominado por una gran volatilidad. Este comportamiento se refleja en la evolución del PIB nacional, el cual ha sido determinante del patrón de crecimiento de la industria automotriz. Esto se puede observar en el siguiente gráfico, donde se muestra la evolución de las ventas y producción de automóviles, y de la variación porcentual de los puestos de trabajo en la industria.

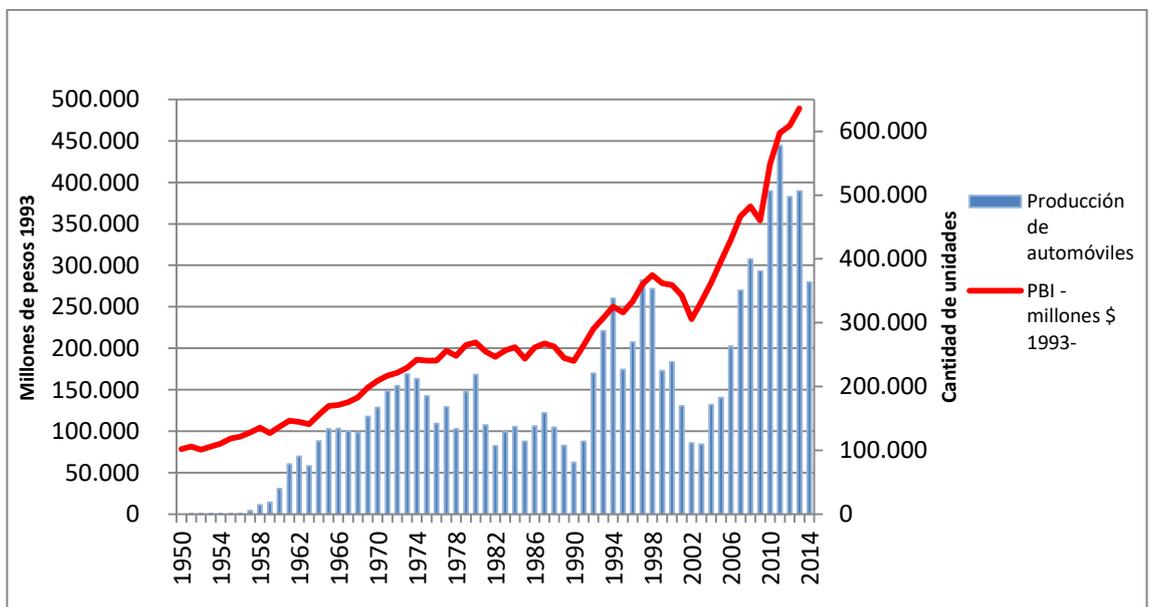
⁸ IERAL de Fundación Mediterránea, (2014), “Tendencias mundiales en el sector automotriz”, Córdoba, Argentina.

Gráfico N° 4 – Evolución PBI y Ventas de automóviles



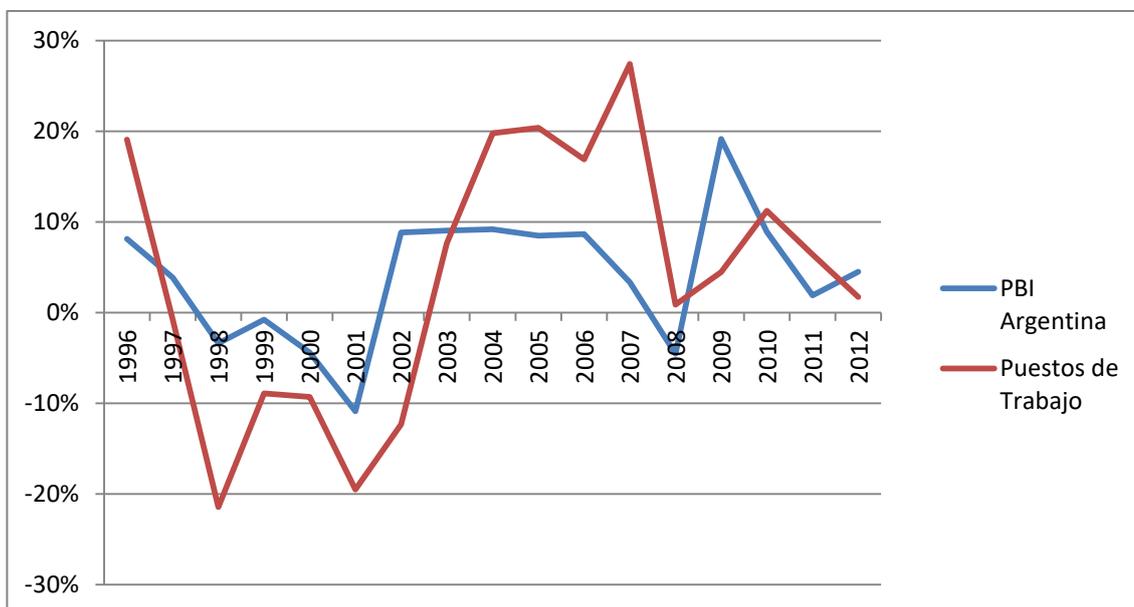
Fuente: elaboración propia en bases a datos de INDEC y ADEFA

Gráfico N° 5 – Evolución PBI y Producción de automóviles



Fuente: elaboración propia en bases a datos de INDEC y ADEFA

Gráfico N°6 – Variación PBI vs. Variación de puestos de trabajo en la industria



Fuente: elaboración propia en bases a datos de INDEC y ADEFA

Al ser la industria en los últimos años mercado interno dependiente y Brasil dependiente, esta volatilidad la ha afectado, ya que los automotores cuentan con una demanda más sensible al cambio en las condiciones de ingresos que la que tienen la mayoría de los productos que conforman la canasta básica de consumo de todo individuo. Como se observa, en los momentos donde el PIB ha decrecido, tanto las ventas de automóviles, como la creación de puestos de trabajo han decrecido más fuertemente.

2. Descripción y situación actual de la industria en Argentina

2.1. Localización de las terminales automotrices y tipo de unidades producidas

En Argentina se ha desarrollado desde mediados de siglo pasado la industria automotriz con políticas específicas vinculadas al proceso de sustitución de importaciones (ISI). Estas políticas han generado condiciones que permitieron la instalación y reproducción de un entramado de empresas vinculadas al sector.

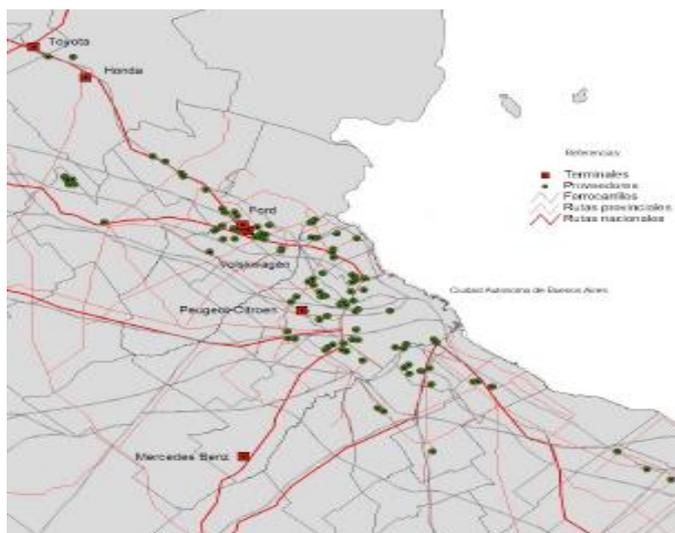
Históricamente las terminales automotrices se concentraron en las ciudades de Córdoba, Buenos Aires y sus alrededores pero, en los últimos años, una parte importante de la inversión de

capital extranjero se ha establecido en el eje fluvial Buenos Aires-Rosario, con localizaciones puntuales en el norte de la región metropolitana. Fundamentalmente, esta parte de la región constituye un lugar atractivo y de abrigo para la localización de empresas terminales como son los casos de Toyota y Honda en las ciudades de Zarate y Campana, Ford y Volkswagen en General Pacheco, y Peugeot Citroën en la ciudad de Tres de Febrero⁹.

Actualmente, en el territorio nacional se encuentran diez terminales ensambladores de automóviles y utilitarios, siete de ellas se localizan en el dinámico eje fluvial que abarca la Región Metropolitana de Buenos Aires y la Región Metropolitana de Rosario, mientras que en la Región Metropolitana de Córdoba se encuentran las tres restantes.

A su vez, este entramado de empresas también está integrado por unos 400 proveedores que se localizan en varias provincias del país.

Figura N°1 – Localización de terminales



Hoy, las diez empresas automotrices que se encuentran instaladas en el país son de diversos orígenes, están en distintas ubicaciones y produciendo distintos modelos. En detalle¹⁰:

1. Ford

Origen: Estados Unidos. Ubicación: Gran Buenos Aires Norte.

A. Focus – Sedan segmento C

B. Ranger – Pick Up

⁹ DONATO LABORDE, Matías, “Neodesarrollismo e industria automotriz argentina, espacial de la producción y dispersión del consumo”, (Argentina, Universidad Nacional de Córdoba, 2014).

¹⁰ El futuro del mercado automotriz, Universidad de San Andrés, 2012.

2. Volkswagen.

Origen: Alemania. Ubicación: Gran Buenos Aires Norte / Córdoba

- A. Amarok – Pick Up
- B. Suran – Sedan segmento B
- C. Transmisiones Manuales

3. Toyota

Origen: Japón. Ubicación: Gran Buenos Aires Norte

- A. Hilux – Pick Up

4. Honda

Origen: Japón. Ubicación: Gran Buenos Aires Norte

- A. City – Sedan segmento B+

5. PSA

Origen: Francia. Ubicación: Gran Buenos Aires Oeste

- A. Peugeot 308/408 – Sedan segmento C
- B. Peugeot 207 – Sedan segmento B
- C. Peugeot Partner / Citroën Berlingo – Utilitario
- D. Citroën C4 – Sedan segmento C

6. Mercedes Benz

Origen: Alemania. Ubicación: Gran Buenos Aires Sur

- A. Sprinter – Utilitario
- B. OH1618/1718 – Ómnibus
- C. OF1418 – Ómnibus

7. General Motors

Origen: Estados Unidos. Ubicación: Rosario

- A. Corsa – Sedan segmento A
- B. Agile – Sedan segmento B

8. Fiat / Iveco

Origen: Italia. Ubicación: Área Metropolitana de Córdoba

- A. Siena – Sedan segmento B

B. Stralis / Tector – Camiones

C. 170 E22 – Ómnibus

9. Renault

Origen: Francia. Ubicación: Córdoba

A. Clio – Sedan segmento B

B. Symbol – Sedan segmento B

C. Fluence – Sedan segmento C

D. Kangoo – Utilitario

10. Scania

Origen: Suecia. Ubicación: Tucumán

A. Transmisiones

2.2. Descripción de tipos de vehículos

Se debe aclarar que el segmento al que los vehículos pertenecen es ciertamente subjetivo en los sedanes y depende de la interpretación del mercado, precio, competidores y decisión del fabricante.

- Sedanes

- A: son autos de baja cilindrada y los de menor tamaño que se fabrican. No es la especialidad de Argentina, ya que son de producción a gran escala, pero hay algunos casos, como el Chevrolet Corsa.

Este segmento es por excelencia el fuerte de Brasil, ya que la escala y el nivel de precios que aquel mercado opera, es ideal para estas plataformas.

- B: son autos de tamaño medio, que en oportunidades comparten motores con los del segmento A. Estos son autos que normalmente se producen para varios mercados y no son tan económicos como los del segmento A.

- C: es el segmento es la especialidad del mercado Argentino por excelencia, ya que no son autos de producción tan masiva y que requieren un nivel de tecnología en sus partes y terminaciones superiores a los anteriores.

Existen otros segmentos (D, E y Full size) que en Argentina no se producen.

- **Pick Ups:** son vehículos mixtos, tanto para uso recreativo como para uso comercial. Pueden ser de tracción simple o doble y en general el esquema de ellos es chasis de acero estampado, esquema mecánico longitudinal a lo largo del chasis y la carrocería montada por sobre el conjunto.

Este segmento es en el que Argentina tiene la mayor especialización, debido a la tecnología necesaria para construir los vehículos y porque por la geografía y tradición de nuestro país, es un vehículo muy demandado.

En Brasil las automotrices han optado por versiones livianas de las pick ups, que comparten la plataforma con vehículos del segmento B.

- **Camiones:** solamente Iveco produce camiones en Argentina, pero es una particularidad de pocos mercados a nivel mundial. Fuera este caso, todos los otros camiones que existen en el mercado local, son producidos en Brasil.

- **Utilitarios:** son vehículos de caja cerrada, para ser utilizados como vehículos de trabajo. Los hay pequeños, como los de PSA y grandes como los de Mercedes Benz.

- **Ómnibus:** este tipo de vehículos, es la única plataforma que no ha sido estandarizada a nivel mundial, ya que cada país se ha reservado sus especificaciones particulares de tamaño, potencia y prestaciones de acuerdo a las ciudades y sistemas de transporte que ofrezcan. Estos vehículos poseen un chasis o bastidor de acero estampado, motores traseros o delanteros, dependiendo de la ciudad donde se vayan a utilizar.

En particular los ómnibus producidos en Sudamérica, son solo los chasis de los mismos, o sea la plataforma con todo el equipamiento mecánico. Las carrocerías son producidas por otras empresas y son montadas en forma separada, adaptadas a la necesidad de cada cliente.

- **Transmisiones:** los casos de Scania y Volkswagen son particulares en este punto, pero muy satisfactorios. En ambos casos se producen transmisiones manuales, casi exclusivamente para exportación, como forma de intercambio compensando para importación de vehículos. También se eligieron al comienzo de las operaciones, las ciudades de Córdoba y Tucumán, debido a la calidad de las fundiciones y los mecanizados de metales ferrosos que en ambos lugares se encuentran.

Descriptos los vehículos y los fabricantes presentes en el mercado, Argentina presenta una muy variada oferta de producción, pero más allá de eso, hay algunos segmentos en donde nuestro país

se especializa: pick ups y sedanes del segmento C. Aproximadamente el 65% de la producción Argentina está incluida en estos segmentos.

Por otro lado, actualmente en nuestro país se producen autopartes de mayor valor agregado y de mayor complejidad logística:

- Asientos
- Equipamiento interior
- Equipamiento Exterior
- Piezas de acero estampado
- Vidrios
- Sistemas de escape
- Neumáticos y llantas

Esto permite que se disponga de una integración local mínima para cumplir con la ley de contenido local (Ley N° 26.393).

Esta ley parte de la necesidad que los países y regiones tienen de considerar a los vehículos de propia producción. Para esto, exigen un contenido mínimo de partes, conjuntos y subconjuntos de fabricación local. Para su cómputo existen dos métodos. Uno el de valor de transacción y el otro de costo neto. Cada país o región aplica diversos porcentajes de contenido local, siendo más altos en los países en desarrollo y viceversa, oscilando entre un cero y sesenta por ciento.

En Argentina la Ley N° 26.393 ha instituido el Régimen de Fortalecimiento del Autopartismo Argentino, mediante el que se acuerda un beneficio de reintegro sobre el valor de las compras de las autopartes, matrices y moldes locales que sean adquiridos por empresas fabricantes de automóviles y utilitarios, camiones, chasis con y sin cabina, ómnibus y ejes con diferencial. Asimismo ha creado el Régimen de Consolidación de la Producción Nacional de Motores y Cajas de Transmisión, que también prevé un beneficio de reintegro por la compra de autopartes, matrices y moldes locales destinados a la producción de aquellos bienes.

Los regímenes mencionados en la ley procuran consolidar e incrementar la integración industrial del sector automotriz, mediante incentivos al incremento de la participación de la producción autopartista nacional en los modelos que se desarrollen en el país¹¹.

¹¹ Ley 26393, Ley de desarrollo y consolidación del sector autopartista nacional.

En la práctica para ser considerados vehículos libres de arancel, en el acuerdo bilateral con Brasil), deben contener un mínimo de 60% de autopartes fabricadas en el Mercosur. La Argentina por su parte fija que los vehículos fabricados en el país deben contener un 30% de contenido local para automóviles y un 25% de contenido para camiones¹².

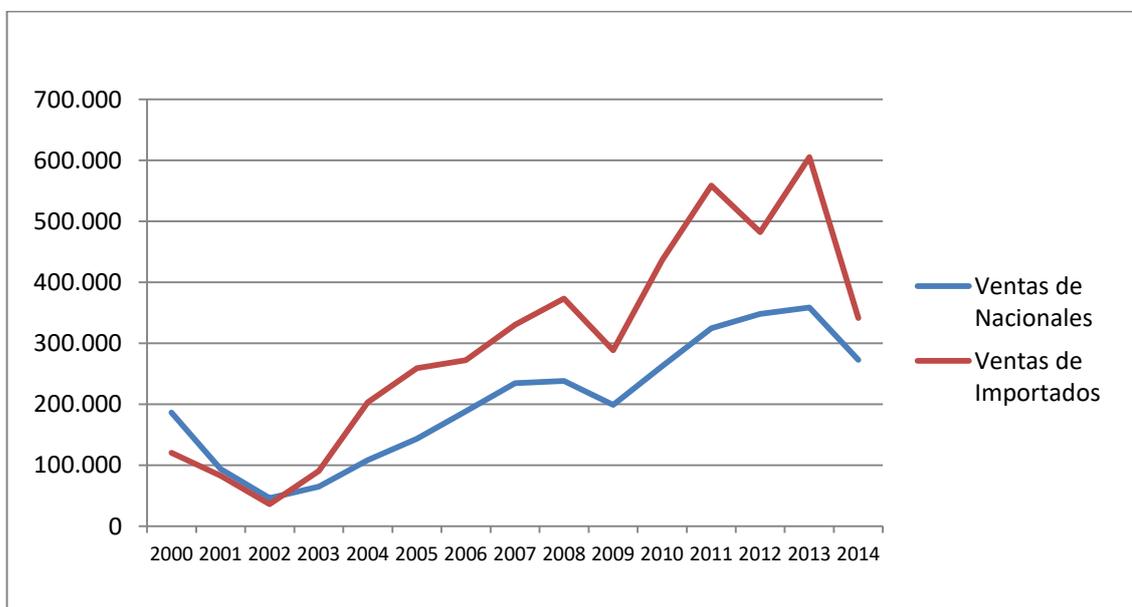
3. Situación actual del mercado¹³

3.1. Ventas al mercado interno

Actualmente, las ventas en el mercado interno argentino se dividen en dos grandes grupos, ventas de automóviles Okm, dentro del cual se distingue a los de producción nacional y las unidades importadas, y sistemas de ahorro. En ambos grupos, tal como se muestra en los gráficos a continuación, se ha presentado un importante crecimiento de las ventas hasta el año 2013. Sin embargo durante el pasado año se ha comenzado a registrar un importante descenso de las mismas.

- Cantidad de unidades Okm vendidas

Gráfico N° 7 – Ventas de automóviles Okm



Fuente: elaboración propia en bases a datos de ADEFA

¹² Rial Alejandro, (2001), Análisis de competitividad del sector automotriz argentino, Departamento de investigaciones, Universidad de Belgrano.

¹³ Elaboración propia en base a los datos de ADEFA

El aumento observado de las ventas de la industria en el período 2002-2013, encuentra explicación en varios factores. Entre estos pueden destacarse el crecimiento económico, las políticas de incentivos al consumo impulsadas por el gobierno nacional, la recomposición gradual del empleo y los mejores salarios, y mayores posibilidades de financiación. No obstante, a estos deben sumarse la inflación, las restricciones cambiarias para el ahorro y la falta de confianza en el sistema financiero, ya que funcionaron como mecanismos que fomentaron o redirigieron el gasto y el ahorro de las personas hacia la compra de bienes durables.

Es destacable la composición de las ventas al mercado interno, ya que el aumento observado en las ventas de automóviles y otras categorías durante el período, ha favorecido claramente al segundo término del binomio nacional-importado. Alrededor de un 60% del total de vehículos colocados en el mercado interno fue de origen importado. Tal condición es explicada por una economía en crecimiento, abierta al comercio y con bonanza internacional que le permite exportar un importante volumen de dólares y formar un sustancial colchón de reservas.

Sin embargo, a partir de 2012 comienza a observarse un estancamiento de los precios internacionales de los commodities, principales exponentes de las exportaciones nacionales, y que impactan negativamente sobre el ingreso actual de divisas. Debido a esta situación y siendo grande el impacto que representan las importaciones del sector automotriz sobre las reservas internacionales, comienzan a tomarse medidas que apuntan a desalentar la demanda de este sector. Dentro de las políticas que se implementaron recientemente y que afectaron directamente la industria automotriz se encuentran las restricciones a la compra de divisas para pagar importaciones, la mega devaluación del tipo de cambio y la reciente modificación a la ley de impuestos internos orientada a restringir la compra de vehículos importados.

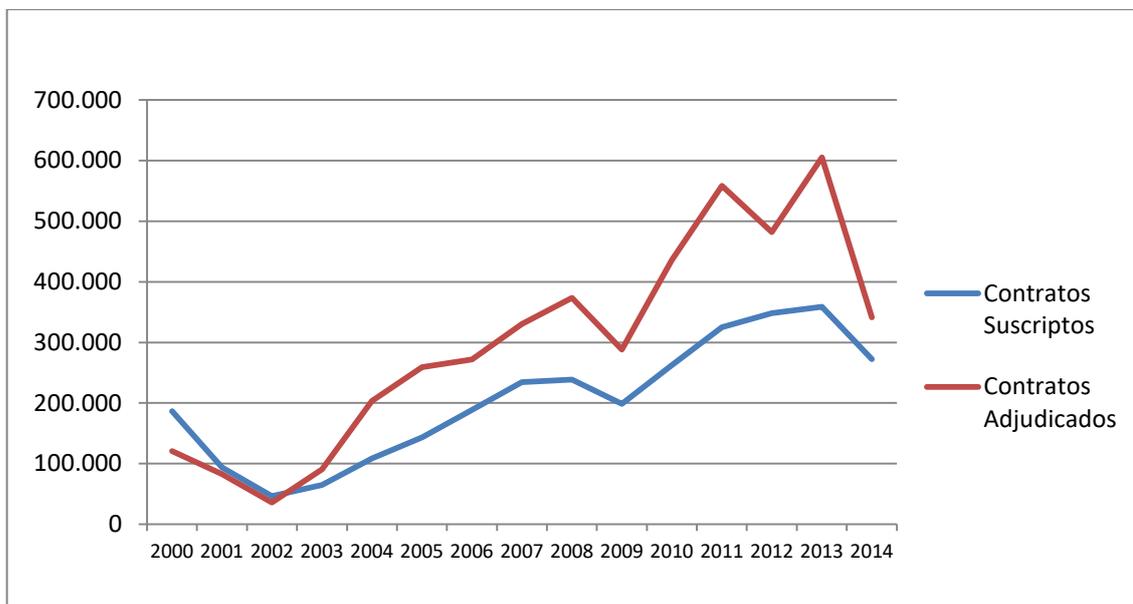
El resultado de estas medidas quedó expuesto en 2013-2014 cuando las ventas del sector automotriz en el mercado local se desplomaron, siendo la venta de importados el componente más afectado¹⁴.

- Sistemas de ahorro

Estos sistemas son un método de compra muy utilizado Argentina desde hace muchos años, se sustenta en un ahorro previo para la adquisición de un vehículo 0km. Para ello, los clientes se suscriben, forman grupos y aportan fondos mensualmente.

¹⁴ Bussines Inteligence KPMG Argentina, (2015). “El aumento del impuesto a los bienes suntuarios sobre el desempeño de la industria automotriz”. <https://www.kpmg.com/AR/es/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Informes-KPMG-Argentina/Documents/El-impacto-Industria-Automotriz.pdf>

Gráfico N° 8 – Cantidad de contratos de ahorro

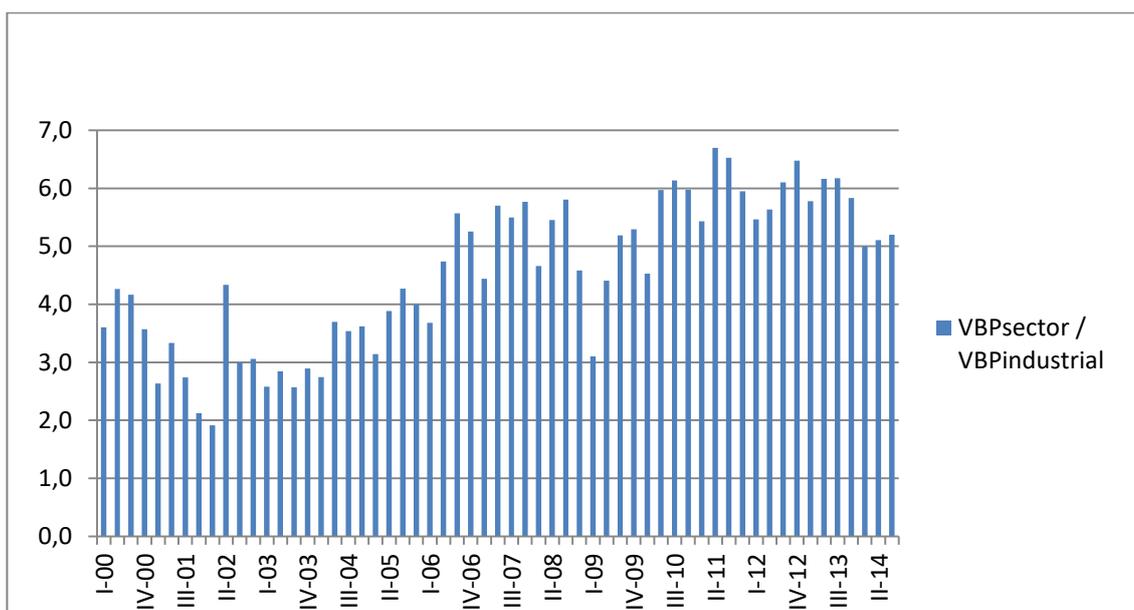


Fuente: elaboración propia en bases a datos de ADEFA

3.2. Producción

A partir del cambio de condiciones macroeconómicas desde 2002 y de la implementación de políticas de estímulo sectoriales, la industria automotriz lideró el crecimiento industrial de Argentina, mostrando un fuerte ritmo de crecimiento de la producción interna y las exportaciones.

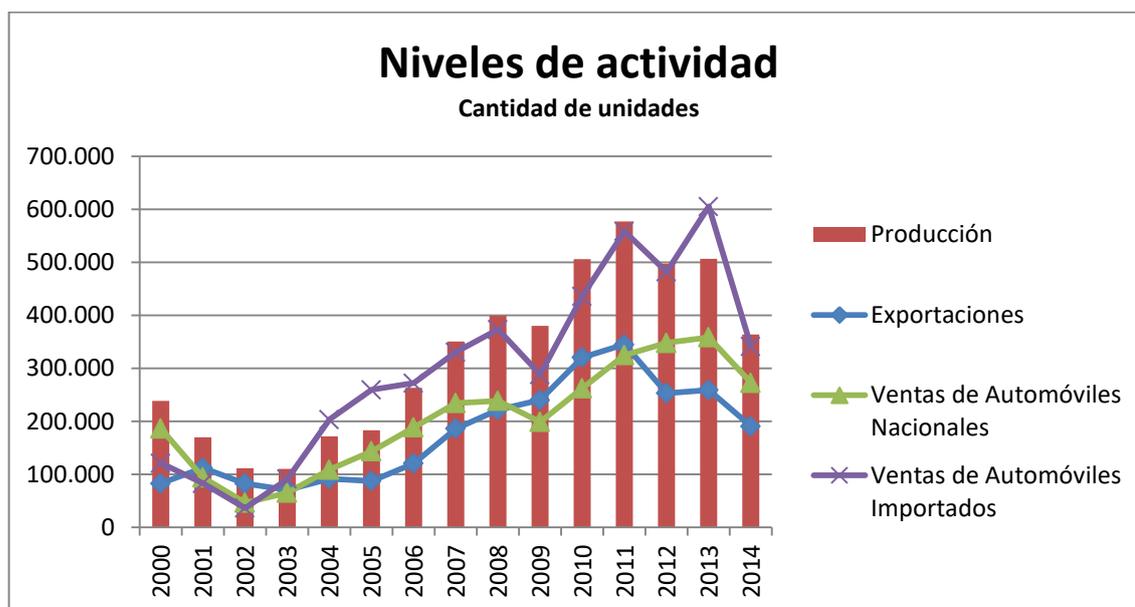
Gráfico N° 9 – VBP Industria Automotriz sobre VBP Industria Manufacturera



Fuente: elaboración propia en bases a datos de INDEC

El principal factor que explica el dinamismo de la trama en este período es la fuerte recuperación de la demanda interna, sumado al sostenimiento de un tipo de cambio alto y competitivo y a la continuidad de los mecanismos regulatorios existentes, como el renovado el régimen especial automotriz entre Argentina y Brasil.

Gráfico N° 10 – Niveles de actividad



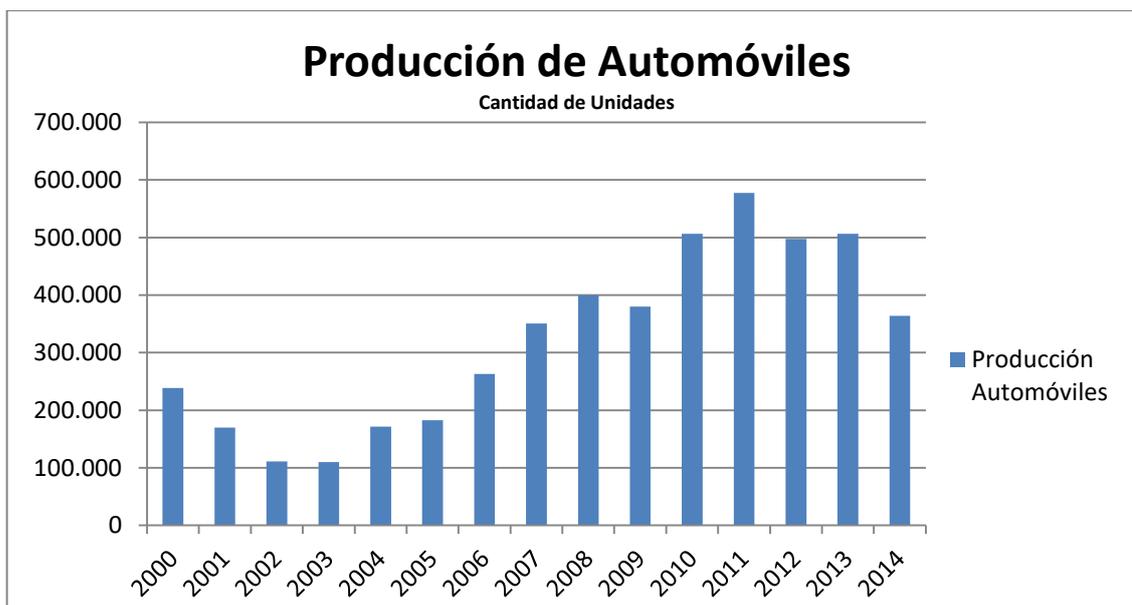
Fuente: elaboración propia en bases a datos de INDEC y ADEFA

Esta industria tiene tres categorías para definir sus productos, la de mayor crecimiento en los últimos 5 años, y la que se muestra en el gráfico, es la fabricación de automóviles, que se incrementa el 301%, seguido de utilitarios con 267% y por último camiones y transporte de pasajeros con 186%.

La mayor producción de automóviles que se observa en Argentina durante los últimos años obedece a una mayor demanda interna como bien de consumo y el mercado de exportación. Las otras dos categorías se relacionan principalmente como bien de capital (inversión), además de las ventas al exterior.

Sin embargo, y como se puede observar en el gráfico n°10, durante 2014-2015, se presenta una fuerte contracción de la industria automotriz, la cual puede encontrar explicación en varios factores, entre ellos, restricciones a la importación de autopartes, el impuestazo a los automotores y el incremento de los precios a raíz de la devaluación que impactaron en la demanda interna, y la menor demanda de Brasil, principal destino de la producción automotriz argentina.

Gráfico N° 11 – Producción de Automóviles



Fuente: elaboración propia en bases a datos de ADEFA

En 2014, la producción cae, encontrando explicación principalmente en la ley de impuestos internos, que además de estar orientada a restringir la compra de vehículos importados, se extendió a las autopartistas, e impactó directamente sobre las empresas de producción local al restringirles la demanda de insumos. Esta medida sobre la importación de piezas y partes utilizadas para la producción local de vehículos, con una industria local de insumos casi inexistente, trajo graves problema para continuar con la producción en las terminales¹⁵.

Además, luego de la devaluación de enero 2014, la demanda interna se vió afectada con precios en alza que, según fuentes consultadas, superó el 98% en autos de gama baja, con un Banco Central que endureció su política monetaria, elevando las tasas de referencia con el objetivo de absorber pesos del mercado. Esto, llevó a una disminución de los créditos prendarios, principal fuente de financiamiento para la adquisición de vehículos, en un contexto menos líquido. En cuanto a la demanda externa, Brasil, principal socio comercial, se encuentra en una situación interna similar, lo cual hace que su demanda por producción argentina disminuya.

¹⁵ 'Op Cit'

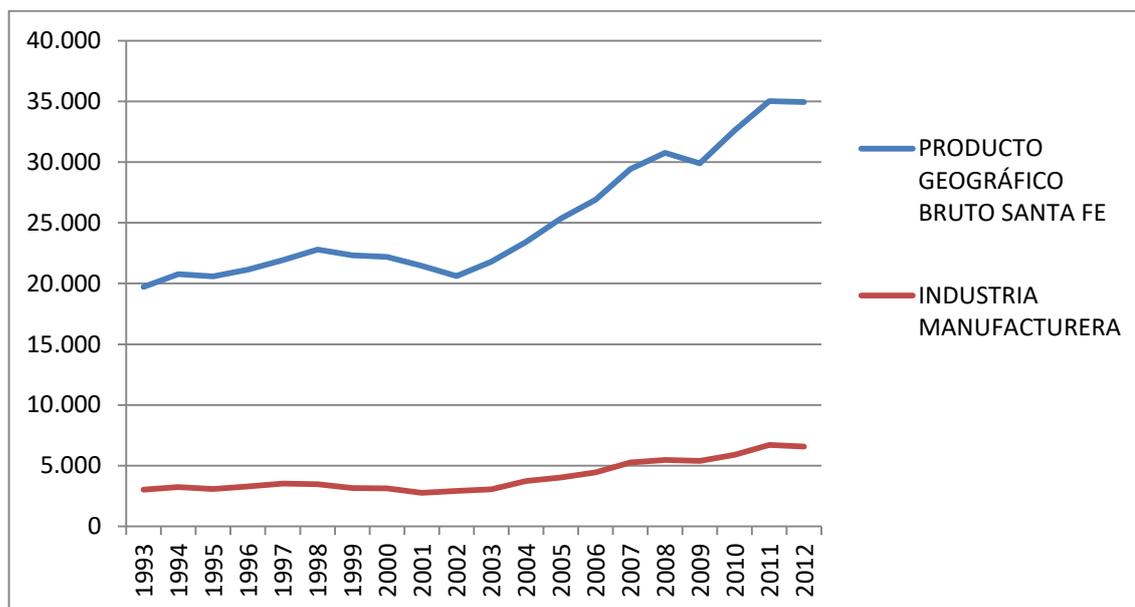
Tabla N° 1 – IPC Nacional Urbano

		Variación % respecto del mes anterior
2014	Enero	3,49
	Febrero	4,11
	Marzo	2,59
	Abril	1,27
	Mayo	5,49
	Junio	0,77
	Julio	1,12
	Agosto	2,60
	Septiembre	2,47
	Octubre	0,93
	Noviembre	0,97
	Diciembre	2,11

Este comienzo de disminución también puede ser observado en la evolución del PBG de Santa Fé y Córdoba, donde la industria automotriz tiene una alta participación en el mismo, reflejada en la categoría Industria Manufacturera.

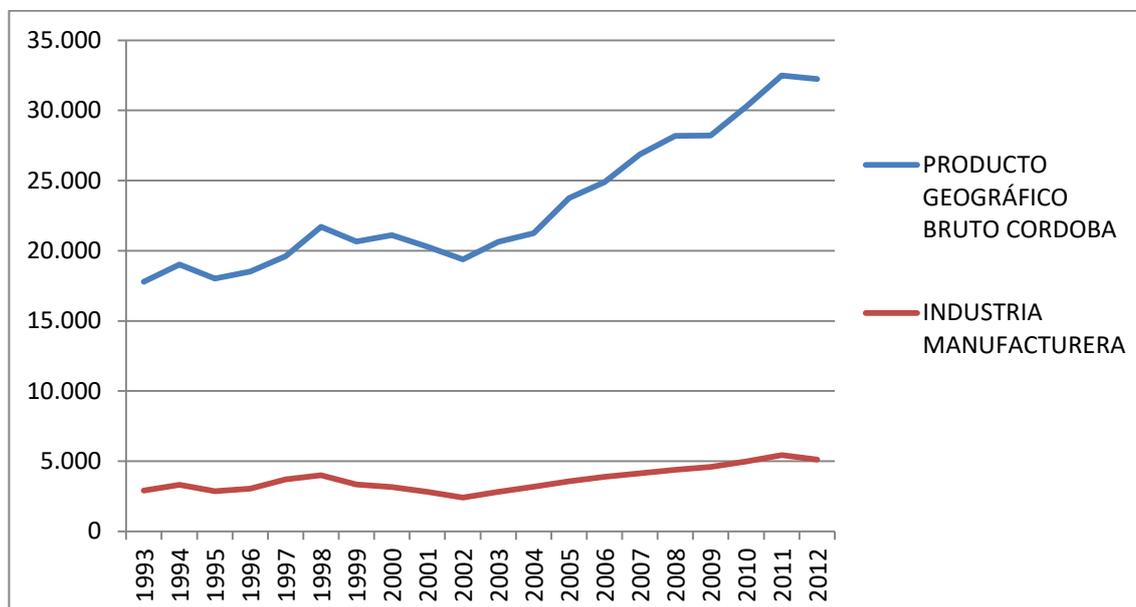
Gráfico N° 12 – Evolución PBG e Industria Manufacturera Santa Fé

-en millones de pesos de 1993-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de Instituto Provincial de Estadísticas Santa Fé

Gráfico N° 13 – Evolución PBG e Industria Manufacturera Córdoba
-en millones de pesos de 1993-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de Dirección General de Estadísticas de Córdoba

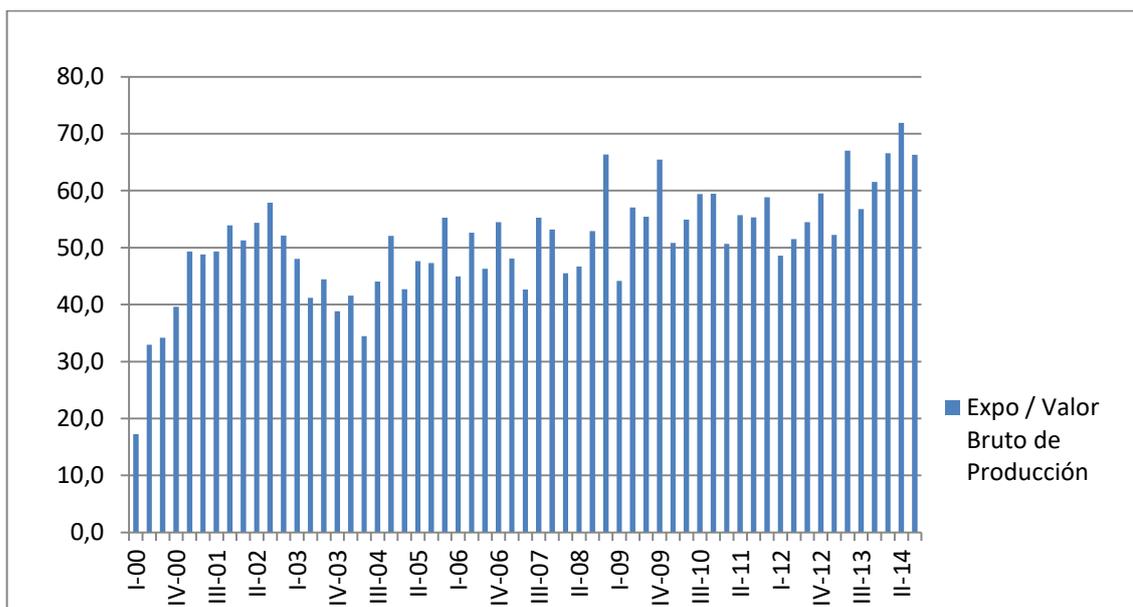
3.3. Exportaciones

El intercambio comercial es una parte relevante de la actividad del sector en los últimos años, ya que en promedio supera el 50% del total de automotores producidos en el país. En automóviles y en vehículos de carga supera ligeramente el 50% la producción exportada, mientras que en los utilitarios es casi dos tercios de la producción¹⁶. En el gráfico n° 14 se puede observar que, en algunos períodos, las exportaciones han superado el 60% del valor total de la producción.

Luego, en el gráfico n°15 se observa el importante crecimiento en las exportaciones, tanto en cantidad de unidades como en millones de dólares, que ha presentado Argentina en la última década, presentando su punto de inflexión a partir del año 2004.

¹⁶ Escuela de Economía y Negocios, (2014), “Impacto de la industria automotriz en la economía argentina”. Universidad Nacional de San Martín, San Martín, Argentina.

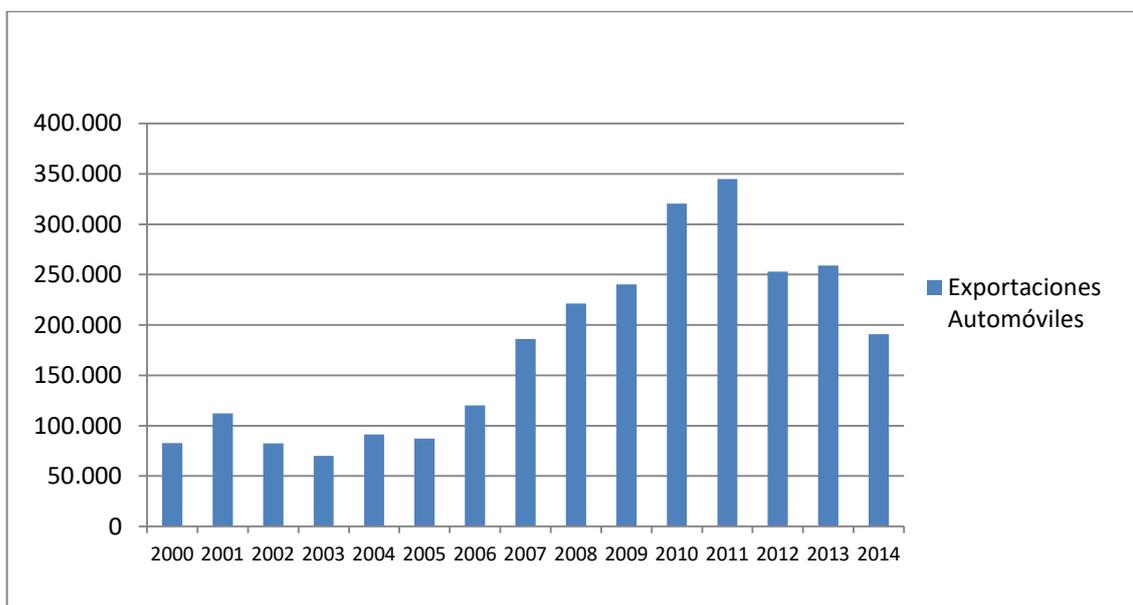
Gráfico N° 14 – Participación de las expo en el VBP Automotriz



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de Centro de Economía Internacional

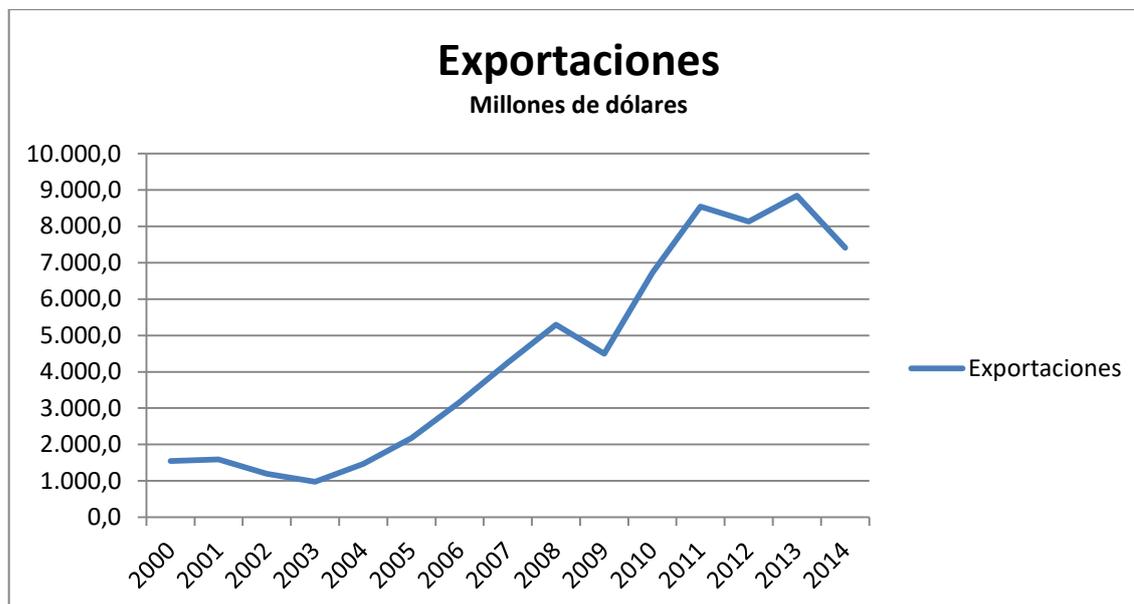
Gráfico N° 15 – Exportaciones de automóviles

-cantidades-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

Gráfico N° 16 – Exportaciones de automóviles
-millones de dólares-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

En los últimos años, las exportaciones han diversificado considerablemente su destino, disminuyendo la “Brasil dependencia”. Por ejemplo, las exportaciones a México fueron más importantes que a Brasil en el año 2004 y Chile representó también un mercado importante, con el 14% de las ventas externas. Esta es una buena señal de competitividad (indicador de competitividad revelada), dado que no hay “régimen de intercambio compensado” ni con México ni con Chile.

Como se ha señalado anteriormente en este trabajo, se entiende por Régimen de intercambio compensado, al establecimiento condicional entre determinadas operaciones de importación y exportación, entendida la condicionalidad en términos de que una determinada exportación o importación solo puede efectivizarse si se produce la exportación o importación compensatoria.

El programa de régimen de intercambio compensado en Argentina, que fue instrumentado durante 1992, con el fin de evitar que las terminales aprovecharan las rebajas arancelarias para incrementar sus importaciones de vehículos y de autopartes, consistía básicamente en obligar a las terminales instaladas a acreditar exportaciones que por lo menos compensaran el valor de las importaciones que se hubieran realizado en condiciones preferenciales. Además se establecieron requisitos de contenido nacional, de acuerdo a los cuales los productos exportados debían contener como mínimo un 25 por ciento de piezas fabricadas localmente¹⁷.

¹⁷ BERRETONI, Daniel y CICOWIEZ, Martin, (1999), “LA economía bonaerense frente al proceso de integración continental: Posibles impactos de la conformación del ALCA”, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina, 72 pág.

Respecto a la participación de las exportaciones del complejo automotriz, y de automóviles en particular, se puede observar la misma en el siguiente cuadro en los últimos años. Además se observa la importante participación que tiene la exportación de automóviles en el total de exportaciones del complejo automotriz.

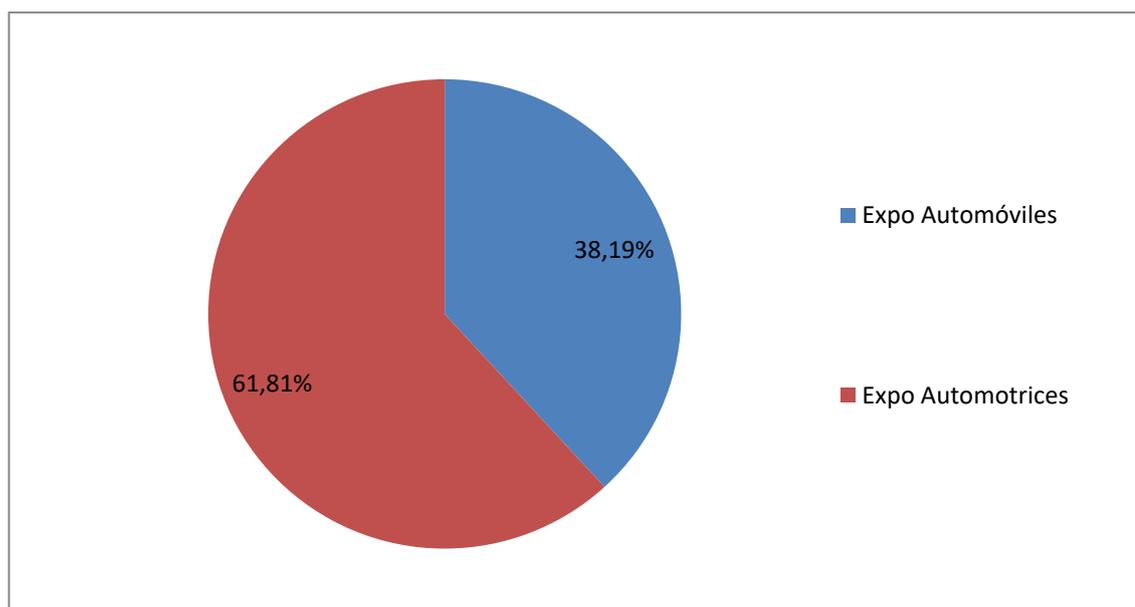
Cuadro N° 2 – Participación en las exportaciones totales

Participación en las Exportaciones					
	2009	2010	2011	2012	2013 ^e
	Millones de dólares				
Total Exportaciones	55.672	68.134	83.950	80.246	81.660
Exportaciones Complejo automotriz	5.982	8.618	10.627	10.169	11.628
Participación Complejo automotriz	10,75%	12,65%	12,66%	12,67%	14,24%
Exportación Automóviles	2.760	3.923	4.712	3.958	4.441
Participación en el total del Complejo	46,14%	45,52%	44,34%	38,92%	38,19%
Participación Automóviles	4,96%	5,76%	5,61%	4,93%	5,44%

Fuente: Elaboración propia en base a datos INDEC

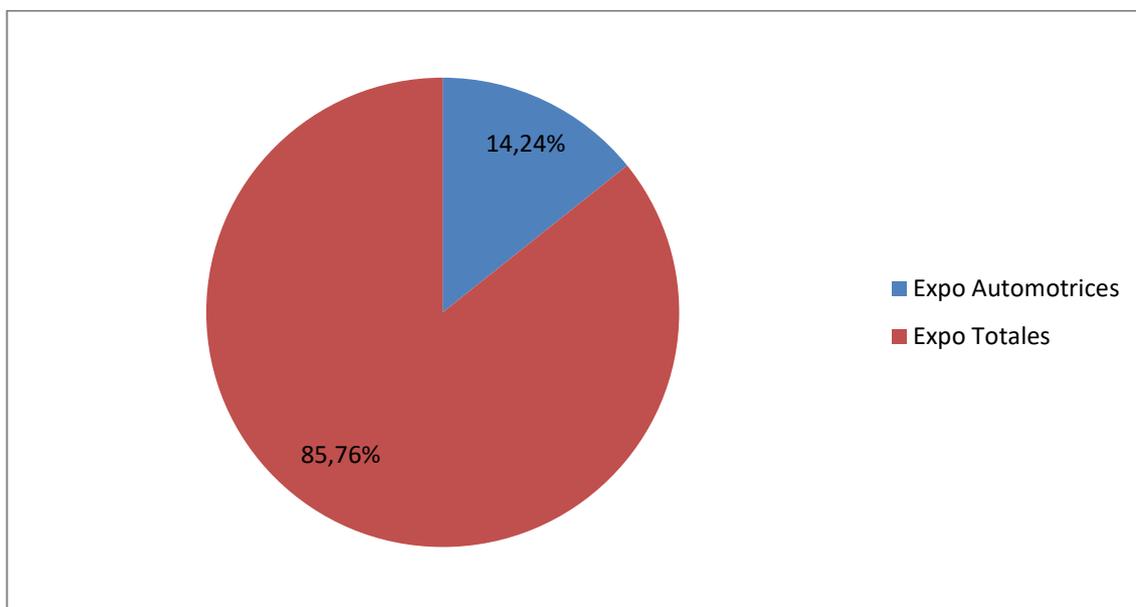
Visualmente, en 2013,

Gráfico N° 17 – Participación de las exportaciones de automóviles en el total de las automotrices



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

Gráfico N° 18 – Participación de las exportaciones automotrices en el total de las exportaciones

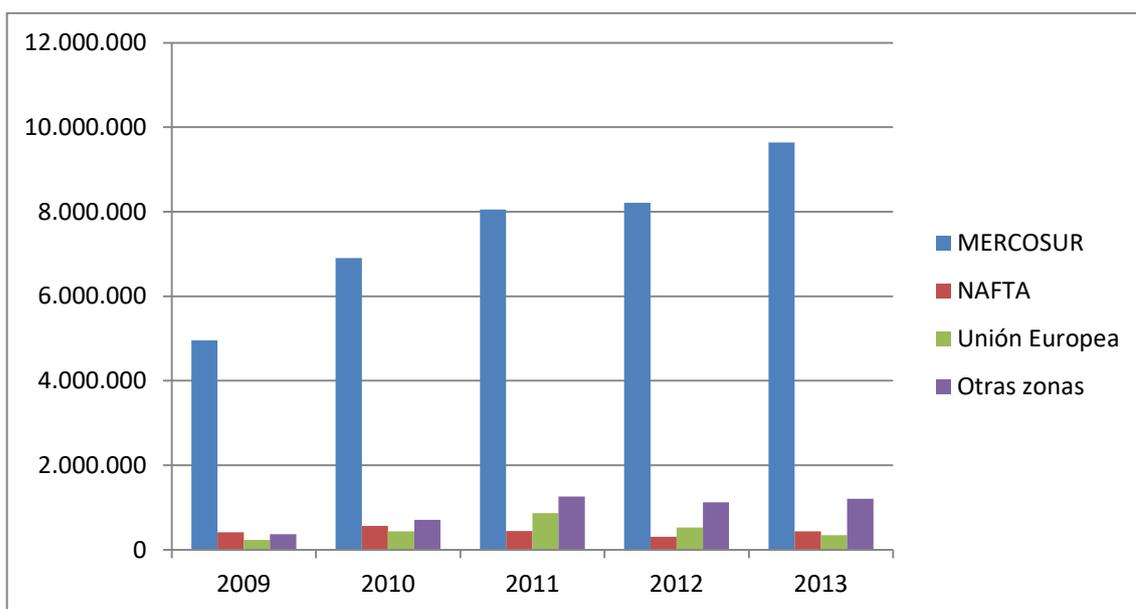


Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

También es necesario observar los destinos de las exportaciones por zona económica, tanto del complejo automotriz en su conjunto, como de automóviles en particular. Como se observará, en ambas distinciones, prevalece el destino Mercosur.

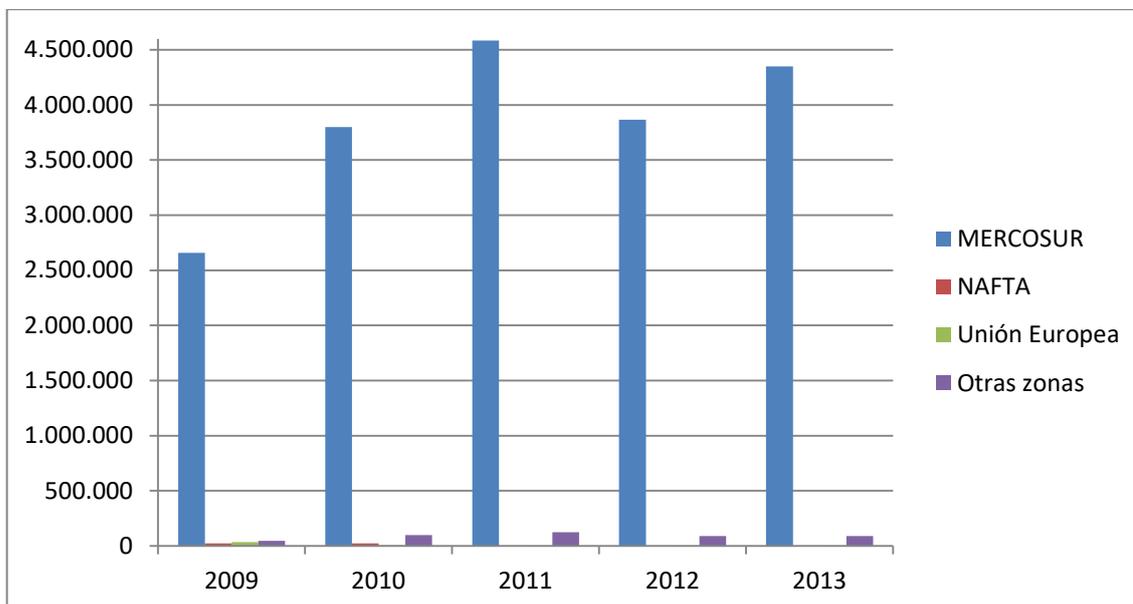
Gráfico N° 19 – Exportaciones del complejo automotriz por destino

-millones de dólares-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

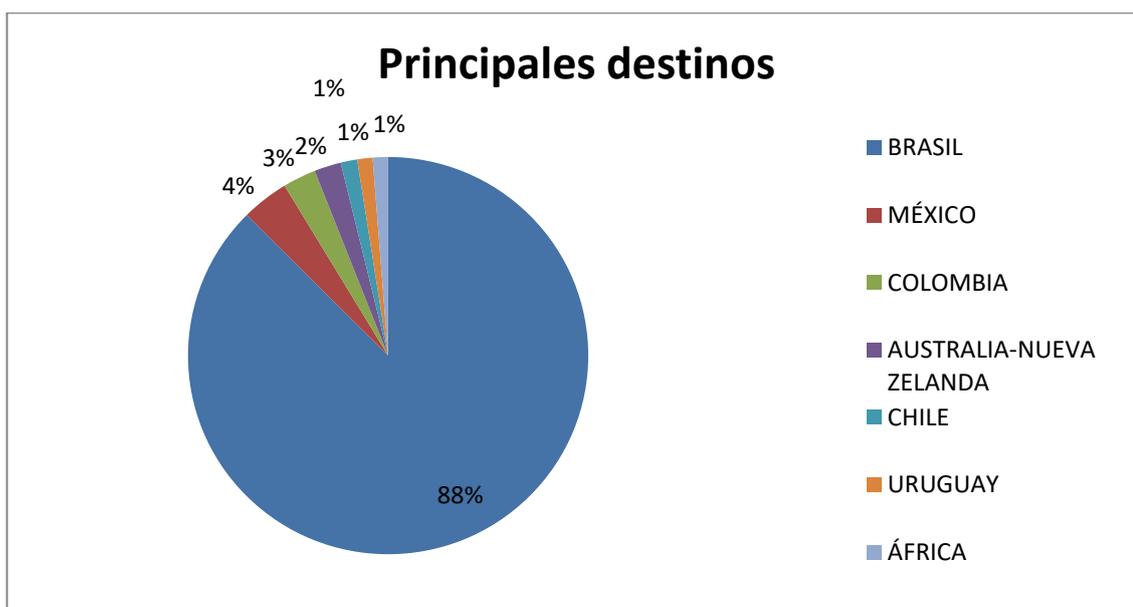
Gráfico N° 20 – Exportaciones de automóviles por destino
-millones de dólares-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

En el año 2014, los principales destinos de las exportaciones por países de la industria en 2014 fueron:

Gráfico N° 21 – Principales destinos de las exportaciones de automóviles



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

El Complejo Automotriz efectuó una importante contribución a la dinámica exportadora, a partir de la tasa de crecimiento acumulativa anual más alta de la región. El nuevo contexto vigente en Argentina desde la salida de la crisis de 2002 estimuló fuertemente la producción y las exportaciones de este complejo cuyo desenvolvimiento se enmarca en el Régimen Automotriz Común con Brasil. Las provincias de Buenos Aires, Córdoba y Santa Fe concentran la mayor parte de las actividades del complejo.

Tal como se muestra, el complejo automotriz es el segundo complejo de mayor participación en las exportaciones de la Región Centro y Buenos Aires, compuesta por Santa Fé, Córdoba, Entre Ríos y la Provincia de Buenos Aires. Cabe aclarar que en la provincia de Entre Ríos no se localiza ninguna terminal automotriz.

Cuadro N° 3 – Exportaciones regionales por complejo – Región Centro y Buenos Aires

	2008	2009	2010	2011	2012
Oleaginoso	36%	37%	36%	37%	33%
Automotriz	13%	15%	18%	18%	17%
Cerealero	13%	9%	10%	14%	16%
Petroquímico	11%	8%	7%	7%	6%
Ganadero	7%	8%	7%	6%	6%
Otros	20%	23%	22%	18%	19%

Fuente: Elaboración propia en base a Ministerio de Economía

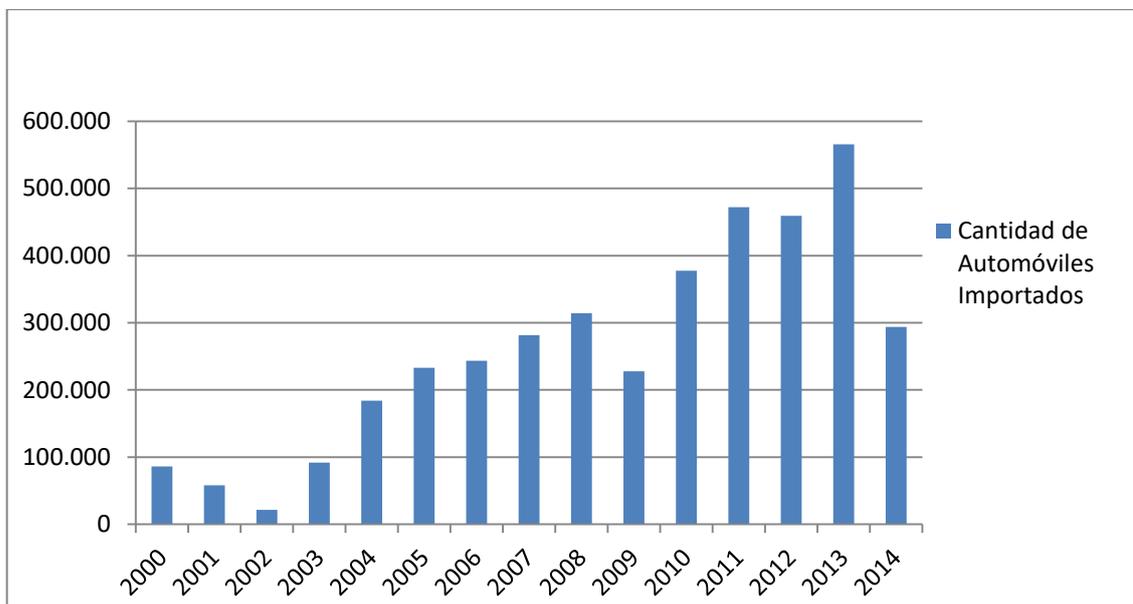
3.4. Importaciones

A continuación, en el gráfico n°22, se presenta la evolución en la cantidad de automóviles importados en el país. Se observa un importante incremento entre los años 2010 y 2013.

La caída de las mismas observadas a partir de 2014, como ya se ha mencionado anteriormente en este capítulo, obedecen a la política aplicada a partir de la necesidad de revertir la caída de reservas del Banco Central de la República Argentina. Por esto, se acordó con los fabricantes e importadores de autos reducciones de entre 20 y 27,5% en sus importaciones en el primer trimestre de 2014. Dicha reducción puede observarse en el gráfico que se presenta más abajo.

Gráfico N° 22 – Importación de automóviles

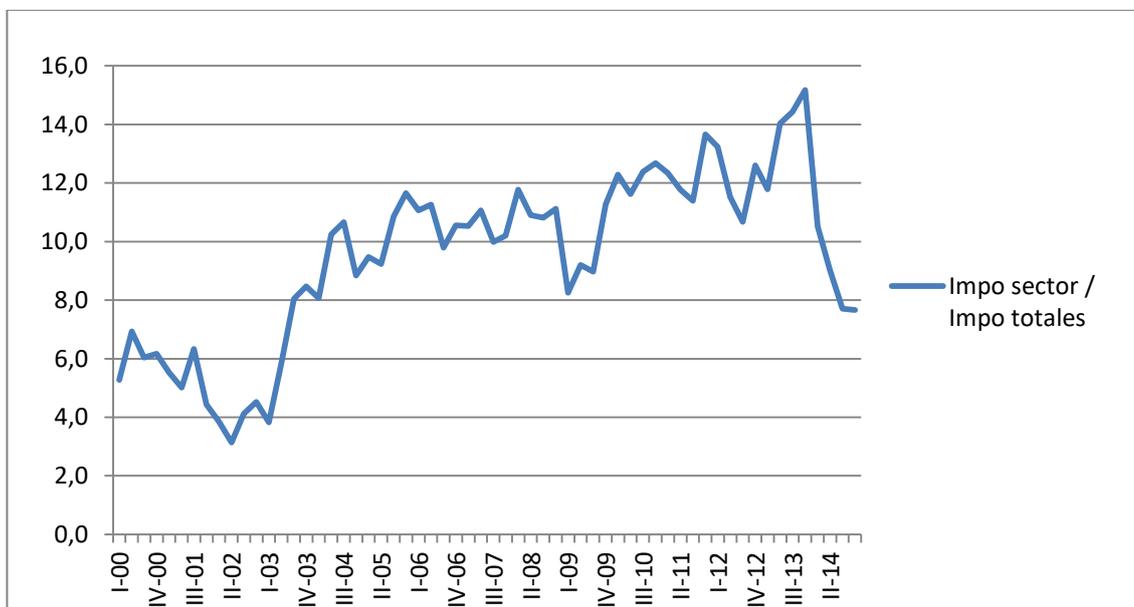
-cantidades-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

Gráfico N° 23 – Participación de la importación de automóviles en las importaciones totales

-en porcentaje-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

Los principales orígenes de estas importaciones de la industria en 2014 fueron:

Cuadro N° 4 – Principales orígenes de las importaciones en 2014

Orígen	Total de unidades	Share
Brasil	273.426	79,90%
México	29.988	8,80%
China	12.693	3,70%
República De Corea	6.577	1,90%
Turquía	5.304	1,60%
Alemania	2.289	0,70%
Japón	1.951	0,60%
Estados Unidos	1.908	0,60%
Francia	1.893	0,60%
Uruguay	1.588	0,50%
Otros	4.431	1,30%
Total	342.048	100,00%

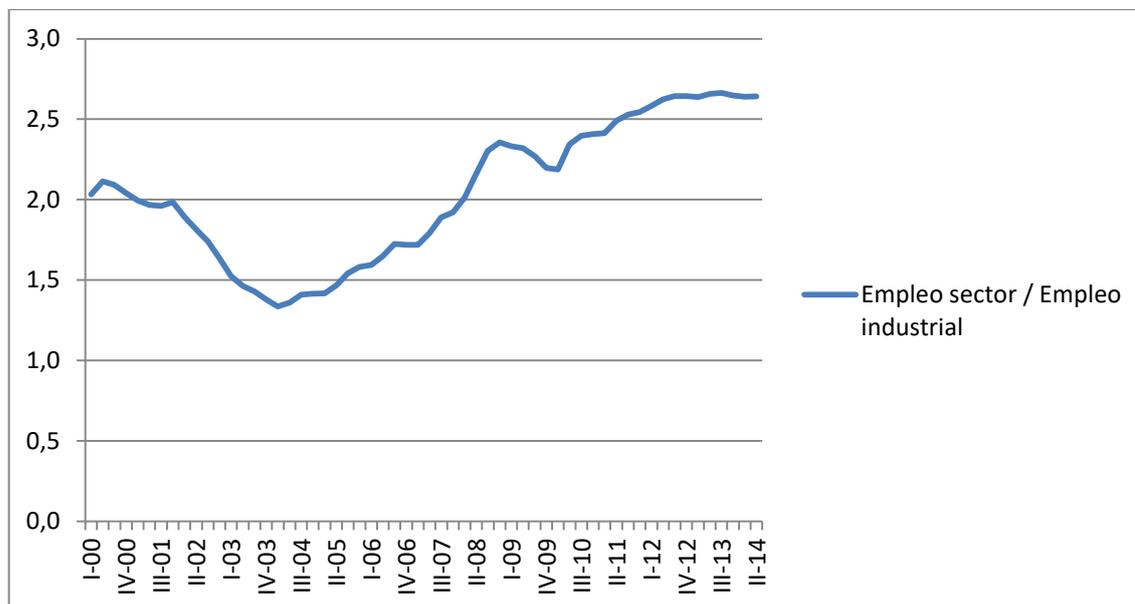
3.5. Empleo

La industria automotriz es una actividad que, en relación a la industria manufacturera en su conjunto, puede definirse como capital intensiva, en el sentido que utiliza una tecnología de producción que requiere respecto a otras más capital (o menos trabajo) por unidad de producto.

Esto lleva entonces a que la fabricación de automotores no sea una rama determinante del nivel de empleo industrial del país.

En el cuadro n°5 se puede observar, para los años seleccionados como muestra, la participación de la misma en el total de puestos de trabajo registrados en la fabricación de automotores.

Gráfico N° 24 – Participación del empleo en el sector automotriz sobre el total del empleo industrial
-en porcentaje-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de Centro de Economía Internacional

Cuadro N° 5 – Cantidad de puestos de trabajo y participación del empleo por rama de actividad

Rama de actividad	1998	2002	2010	2014
INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	968.445	745.289	1.211.936	1.272.517
Fabricación de vehículos Automotores, remolques y semirremolques	64.063	38.902	80.101	85.420
Fabricación de vehículos automotores	25.315	13.221	28.216	32.735
Participación en la Industria Manufacturera	2,61%	1,77%	2,33%	2,57%
Participación en la Industria Automotriz (Fabricación Automotores)	39,51%	33,98%	35,23%	38,32%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de INDEC

Sin embargo, la industria en Argentina, representada principalmente por las terminales, si traccionan en forma indirecta a la creación de muchos puestos de trabajo en otras industrias, como lo es la autopartista y fabricación de neumáticos, con las cuales se entiende la existencia de un vínculo directo. Además, también lo hace con una gran variedad de sectores que le proveen, como la industria metalmecánica, textil y plástica. Con esto, variaciones en el nivel de actividad y por consiguiente en el empleo en la industria analizada, impacta en otros sectores económicos.

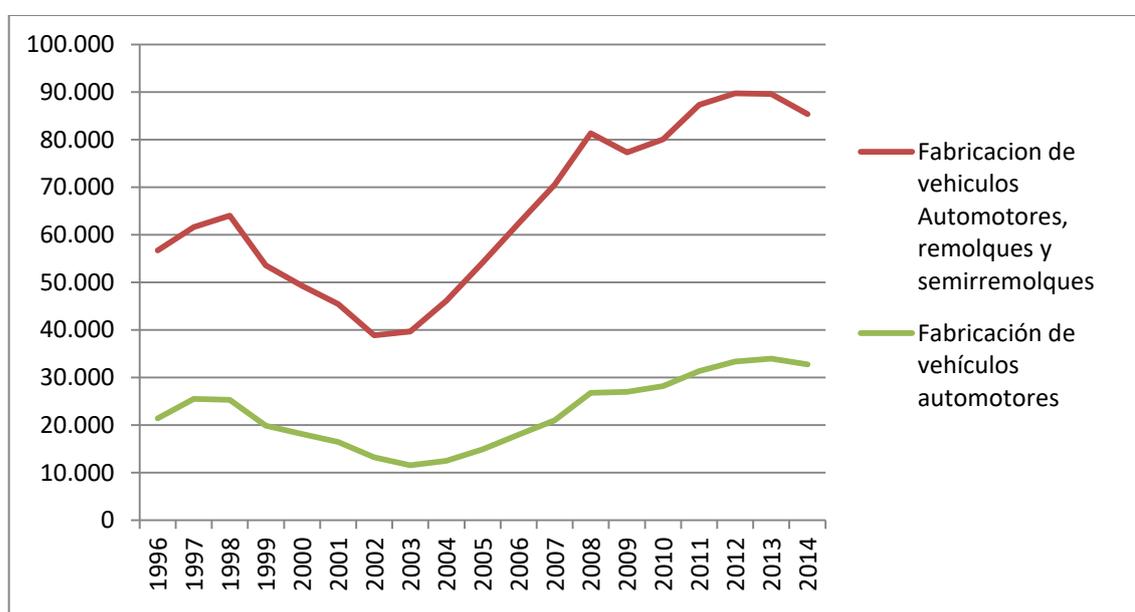
Cuadro N° 6 – Estructura del complejo automotriz

Actividades	Participación en el valor agregado total	Participación en el empleo total
<i>Actividades relacionadas hacia atrás</i>	25,10%	30,70%
Fundición de metales	2,10%	2,60%
Productos metálicos	3,40%	5,30%
Maquinarias de uso general	2,50%	2,80%
Conductores, acumuladores y otros equipos eléctricos	2,00%	2,40%
Máquinas y aparatos electrónicos	1,00%	0,80%
Productos minerales no metálicos	2,40%	2,50%
Madera y sus productos	1,40%	2,70%
Prendas de vestir	2,10%	3,50%
Siderurgia	1,50%	1,70%
Otros productos químicos	3,10%	2,00%
Otra maquinaria de uso especial	0,90%	1,20%
Artículos textiles, excepto prendas de vestir	0,90%	1,30%
Manufacturas de plástico	1,80%	2,00%
<i>Actividades madre</i>	73,50%	67,50%
Vehículos automotores	33,70%	19,30%
Autopartes	39,70%	48,20%
<i>Actividades relacionadas hacia delante</i>	1,50%	1,80%
Tractores y maquinaria agrícola	0,40%	0,50%
Otro material y equipo de transporte	0,20%	0,30%
Maquinarias de uso general	0,50%	0,50%
Otra maquinaria de uso especial	0,40%	0,50%
Total	100,00%	100,00%

Fuente: Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires

De acuerdo al Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación, en 2013, la fabricación de vehículos automotores daba empleo a 33.966 asalariados, que no incluye el personal contratado y de agencia, que pueda estar desarrollando sus actividades en esta industria. En el gráfico a continuación se puede observar la evolución de los puestos de trabajo en la fabricación de automotores. Estos datos no incluyen, a otros empleos relacionados en el sector terciario como, el comercio minorista y mayorista, servicios profesionales y el transporte de carga y sus actividades conexas.

Gráfico N° 25 – Evolución de puestos de trabajo
-cantidad de empleo registrado-



Fuente: Elaboración propia en bases a datos de ADEFA

En cuanto a la importancia para las tres provincias en las cuales están asentadas las terminales automotrices, se puede observar en el siguiente cuadro, para los años seleccionados, la participación promedio en el empleo total provincial.

Cuadro N°7 – Promedios anuales de empleo asalariado registrado en la rama de actividad automotor

	Partidos GBA y Resto de BA	Santa Fé	Córdoba
1998	28.764	8.021	18.285
Participación en el Empleo Privado Provincial	2,20%	2,56%	5,52%
2002	18.831	8.070	5.987
Participación en el Empleo Privado Provincial	1,68%	2,72%	2,24%
2014	46.010	12.369	17.321
Participación en el Empleo Privado Provincial	2,26%	2,38%	3,34%

Fuente: Elaboración propia en base a Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social de la Nación

Otro punto importante en cuanto al empleo, es el cúmulo de actividades relacionadas, relación horizontal, el cual no se desarrollará en este trabajo.

3.6. Año 2015-2016: Nuevas normas económicas y sus efectos esperados

En el corriente año y en el marco de una nueva reunión del Comité Automotor Argentina-Brasil, los gobiernos de ambos países acordaron una prórroga del Pacto Automotor Común (PAC) hasta el 30 de junio de 2020, manteniendo por los próximos cuatro años, las condiciones actuales en el intercambio de vehículos y piezas.

Este acuerdo marca una diferencia sustancial con lo sucedido tanto en 2014 como en 2015, ya que a diferencia de las prórrogas por el plazo de 12 meses, se arribó esta vez a un acuerdo por cinco años.

Esto, según las agentes involucrados en la industria automotriz, es fundamental ya que les hace contar con previsibilidad y reglas estables, para continuar trabajando en el desarrollo y la mejora continua de la competitividad en el sector.

En nuestra opinión, el haber renovado el acuerdo hasta 2020 sin dudas brinda certezas al sector por los próximos 5 años. Continuar trabajando en un contexto de previsibilidad para la industria

es imprescindible para enfocarse en la asignación de nuevas inversiones y generación de empleo en toda la cadena de valor.

Diversas fuentes relacionadas al sector indican que, durante el año 2016 la situación externa continuará, al igual que en 2015, con muchas dificultades, ya que las perspectivas de que Brasil se recupere son bajas, y eso presiona al sector productivo de la industria automotriz argentina, tanto en su nivel de producción como en su nivel de ventas.

Otro punto importante a destacar, es la reciente publicación del gobierno en el Boletín Oficial donde prorroga el Impuesto interno a los automóviles, sin modificación en base y escalas.

A través de Decreto N° 825/2016 se prorroga la actual situación de impuestos internos hasta el 31 de diciembre próximo. De esta manera, las escalas y bases impositivas del tributo que vencieron el 30 de junio mantendrán el esquema impositivo: vehículos que superan los \$ 350.000 (antes de impuesto/ comisión) tributarán 10% (tasa efectiva del 11,1%) y vehículos cuya base antes de impuesto/ comisión es de más \$800.000, tributará 20% (tasa efectiva de 24%).

Con los dos tan importantes puntos nombrados anteriormente para el sector, representantes de empresas automotrices, de la Asociación de Empresas Fabricantes de Automotores (Adefa) y de la Asociación de Concesionarios de la República Argentina (Acara), coinciden en que hacia fines de 2016 la cifra de patentamientos de vehículos se ubicará cerca de las 650.000 unidades. Cifra que representaría un 3,5% de incremento comparado con las ventas del año pasado, que arrojaron 630.000 unidades, según estimaciones preliminares.

CONCLUSIONES

Para abordar las conclusiones se respetará el orden de planteamiento inicial que ha tenido este trabajo. Es decir, en primer lugar, se hará referencia a los objetivos, luego se dará respuesta a las preguntas de investigación que orientaron este trabajo, y finalmente nos enfocaremos en la hipótesis planteada.

El objetivo general de este trabajo fue determinar cuáles han sido las principales políticas aplicadas en la industria automotriz en las últimas dos décadas y sus resultados. A partir del estudio descriptivo y analítico realizado, y de la consulta a variada bibliografía, se pudieron detectar las mismas, y analizar sus respectivos resultados en sus principales variables económicas. Al mismo tiempo, se pudo cumplir también con los objetivos específicos planteados: detección de las políticas económicas aplicadas y su análisis correspondiente.

En segundo lugar vemos que se consiguió dar respuesta a las preguntas de investigación que fueron disparadoras de este trabajo. La primera de ellas hacía referencia a encontrar la principal política o conjunto de políticas aplicadas. En relación a esto se pudo establecer que las principales políticas aplicadas, y las que han ayudado en mayor medida al desarrollo de la industria en el país, han sido los regímenes firmados junto al Mercosur, en las cuales se establece una estrecha relación con Brasil. Esto se debe a que los mencionados acuerdos permitieron comenzar a llevar a cabo un proceso de especialización necesario para obtener las deseadas economías de escala en la producción. Además, dieron lugar a una creciente y estrecha integración de las terminales que dependían de una misma multinacional a uno y otro lado de la frontera ya que obligó, a todas las terminales, a establecerse en ambos mercados centrales para llevar a cabo los intercambios compensados que les permitían especializarse al interior del Mercosur. Por esas razones, volvieron a instalarse en la Argentina empresas como Fiat y General Motors (que habían permanecido en Brasil luego de retirarse de la producción local) y se incorporó Toyota con la radicación de una planta en Zárate.

Por medio de la segunda pregunta se cuestionaba la existencia o no de diferencias entre las políticas aplicadas en una y otra década. Mediante el exhaustivo análisis realizado se pudo comprobar que la raíz de las mismas ha sido muy similar, vemos como se han aplicado y promovido los mismos acuerdos y regímenes junto al Mercosur. Sin embargo vale la pena mencionar que existe una diferencia en la última década, y sobre todo a finales de la misma, luego de la crisis de 2008, que

consiste en la aplicación de políticas que han promovido una mayor demanda, como créditos y otras facilidades para la adquisición de vehículos.

En cuanto a la tercera pregunta se observa que la producción de automóviles ha presentado una tendencia creciente en todo el período analizado, con excepción del último año estudiado. Se pudo descubrir que el Valor Bruto de la Producción de automóviles ha llegado a representar casi un 7% del Valor Bruto Total de la Producción en el país durante el año 2011. El principal factor que explica esto es la fuerte recuperación de la demanda interna, sumado al sostenimiento de un tipo de cambio alto y competitivo y a la continuidad de los mecanismos regulatorios existentes, como el renovado régimen especial automotriz entre Argentina y Brasil. En el último año, 2014, la producción ha presentado una fuerte contracción de la industria automotriz, a la cual se le encontró explicación en varios factores, entre ellos, restricciones a la importación de autopartes, el impuestazo a los automotores y el incremento de los precios a raíz de la devaluación que impactaron en la demanda interna, y la menor demanda de Brasil, principal destino de la producción automotriz argentina.

En cuanto a la cuarta y última pregunta de investigación, se logró demostrar que el intercambio comercial es una parte relevante de la actividad del sector en los últimos años, ya que en promedio supera el 50% del total de automotores producidos en el país. Por lo tanto si se observa el importante crecimiento en las exportaciones, tanto en cantidad de unidades como en millones de dólares. A esto se le suma que, a pesar que Brasil ha sido y sigue siendo el principal destino de nuestras exportaciones, se ha logrado una considerable diversificación. Por ejemplo, las exportaciones a México fueron más importantes que a Brasil en el año 2004 y por su parte Chile también se ha logrado destacar representando un mercado importante, con el 14% de las ventas externas. Esto significa una buena señal de competitividad (indicador de competitividad revelada), dado que no hay “régimen de intercambio compensado” ni con México ni con Chile.

Finalmente y luego de todo el trabajo desarrollado, se puede concluir que la hipótesis de este trabajo, *“Las políticas aplicadas en la industria automotriz argentina, durante la última década, han jugado un rol fundamental en el crecimiento y desarrollo de la misma”*, se cumplió. Esto se comprueba a través de las respuestas a las preguntas de investigación formuladas, en donde se observa el crecimiento y desarrollo que ha tenido la industria a partir de las políticas aplicadas en los últimos años. Sin embargo se reitera la existencia de una retracción tenida en el sector en el último año, la cual fue explicada en el desarrollo del trabajo.

Es importante agregar, pensando en el futuro, que en el corriente año y en el marco de una nueva reunión del Comité Automotor Argentina- Brasil, los gobiernos de ambos países acordaron una

prórroga del Pacto Automotor Común (PAC) hasta el año 2020. En nuestra opinión, el haber renovado el acuerdo hasta 2020 sin dudas brinda certezas al sector por los próximos 5 años ya que permite trabajar en un contexto de previsibilidad para la industria lo cual es imprescindible para enfocarse en la asignación de nuevas inversiones y generación de empleo en toda la cadena de valor.

BIBLIOGRAFIA

- Argentina, Ministerio de Economía de la Provincia de Buenos Aires (2005), “*Cuaderno de Economía N°70 Clusters productivos en la provincia*”. La Plata: Imprenta del Ministerio de Economía de la Provincia.
- Argentina, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (2008), “*El rol de las políticas públicas en la relación entre tramas locales y cadenas globales: el caso de la industria automotriz en Argentina*”. Dirección General de Estudios y Estadísticas Laborales.
- ARZA Valeria, (2011), “*El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz*”, Revista de la CEPAL, 26 pág.
- BERRETONI, Daniel y CICOWIEZ, Martin, (1999), “*LA economía bonaerense frente al proceso de integración continental: Posibles impactos de la conformación del ALCA*”, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, Argentina, 72 pág.
- Bussines Inteligence KPMG Argentina, (2015). “*El aumento del impuesto a los bienes suntuarios sobre el desempeño de la industria automotriz*”. <https://www.kpmg.com/AR/es/IssuesAndInsights/ArticlesPublications/Informes-KPMG-Arentina/Documents/El-impacto-Industria-Automotriz.pdf>
- COLOMA, Germán, (2005), “*Economía de la Organización Industrial*”, Buenos Aires: ed. Temas, 197 pág.
- COLOMA, Germán, (2012), “*Apuntes de Organización Industrial*”, Universidad del CEMA, 97 pág.
- Consejo Federal de Inversiones, (2013), “*Estudio para el desarrollo, fortalecimiento y modernización de la cadena de valor automotriz-autopartista de la región centro de la República Argentina*”. Instituto de Investigaciones Económicas, Bolsa de Comercio de Córdoba.
- DEPORTO MIGUEZ Ivana, FOSSATI Verónica y GALPERIN Carlos, (2009), “*Crisis y medidas comerciales, regreso al proteccionismo*”, Revista del CEI, Buenos Aires, 135 pág.

DONATO LABORDE, Matías, (2014), *“Neodesarrollismo e industria automotriz argentina, espacial de la producción y dispersión del consumo”*, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina, 13 pág.

Escuela de Economía y Negocios, (2014), *“Impacto de la industria automotriz en la economía argentina”*. Universidad Nacional de San Martín, San Martín, Argentina.
http://www.unsam.edu.ar/escuelas/economia/economia_regional/Industria%20automotriz.pdf

GORDILLO, Agustín, (2013), *“Tratado de derecho administrativo y obras selectas”*, Buenos Aires: FDA, Capítulo XV.

HERRERA, German y TAVOSNANSKA, Andrés, (2011), *“La industria argentina a comienzos del siglo XXI”*, Revista de la CEPAL, 76 pág.

IERAL de Fundación Mediterránea, (2006), *“Los últimos 40 años de producción automotriz ¿Radiografía de una industria argentina?”*, Córdoba, Argentina, 40 pág.

IERAL de Fundación Mediterránea, (2014), *“Tendencias mundiales en el sector automotriz”*, Córdoba, Argentina, 6 pág.

KOSACOFF, Bernardo, TODESCA, Jorge y VISPO, Adolfo, (1991) *“La transformación de la industria automotriz argentina, su integración con Brasil”*, Revista de la CEPAL, 20 pág.

LARRAIN Felipe, SACHS Jeffrey, (2002), *“Macroeconomía en la Economía Global”*, Argentina, Prentice Hall, 755 págs.

MUSGRAVE, Richard y MUSGRAVE, Peggy, (1992), *“Hacienda Pública teórica y aplicada”*, Madrid: Editorial McGraw-Hill, 591 pág.

Organización Internacional del Trabajo (2005), *“Informe para el debate de la Reunión tripartita sobre el empleo, el diálogo social, los derechos en el trabajo y las relaciones laborales en la industria de la fabricación de material de transporte”*. Ginebra, Suiza.

RIAL, Alejandro, (2001), *“Análisis de competitividad del sector automotriz argentino”*, Buenos Aires, Departamento de investigaciones de la Universidad de Belgrano, 48 pág.

SACHS, Jeffrey y LARRAÍN, Felipe, (1998), “*Macroeconomía en la economía global*”, 3ra edición, Argentina, Prentice Hall, 757 págs.

SCHVARZE, Jorge, ROJAS BREU, Mariana y PAPA, Javier, (2003), “*La industria automotriz en perspectiva. La reconversión de la década del noventa como prólogo actual*”. Centro de estudios de la situación y reconversión argentina de la Universidad de Buenos Aires.

SIERRA, Pablo y KATZ, Luis, (2002), “*La industria automotriz de cara a su futuro*”, Argentina, LITTEC, 59 pág.

STIGLITZ, Joseph, (1995), “*La economía del sector público*”, Barcelona: Antoni Bosch Editor.

STUMPO, Giovanni y RIVAS, Diego, (2013), “*La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI*”, CEPAL y Naciones Unidas Santiago de Chile, 402 pág.

TIROLE, Jean, (1990), “*La Teoría de la Organización Industrial*”, Barcelona: Ed. Ariel, 1ra. Ed.,

Sitios web consultados:

- Cámara Argentina de Comercio. www.cac.com.ar
- Dirección General de Estadísticas de Córdoba, www.estadistica.cba.gov.ar
- Instituto Provincial de Estadísticas y Censos de Santa Fé, www.santafe.gov.ar
- Estadísticas Públicas de la Región Centro,
http://web2.cba.gov.ar/actual_web/estadisticas/regioncentro/presentacion.htm
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. www.indec.gov.ar
- ADEFA, Asociación de Fábricas de Automotores, www.adefa.com.ar
- ACARA, www.acara.org.ar
- Cámara de Comercio Automotriz, www.cca.org.ar
- Ministerio de Economía y Producción Nacional. www.mecon.gov.ar
- Ministerio de Producción, www.industria.gob.ar
- CEPAL, www.cepal.org

ANEXOS

ANEXO I – Series de Datos Básicos Claves

Fuente: Producción propia en base a datos de ADEFA e INDEC.

1. Producción Nacional de Automotores. Cantidad de unidades.

Año	Automóviles	Comerciales
2000	238.706	100.540
2001	169.591	65.986
2002	111.299	48.057
2003	109.784	59.837
2004	171.400	89.002
2005	182.761	136.994
2006	263.120	168.981
2007	350.735	193.912
2008	399.236	197.850
2009	380.067	132.857
2010	506.342	210.198
2011	577.233	251.538
2012	497.376	267.119
2013	506.539	284.468
2014	363.711	253.618

2. Ventas al Mercado Interno. Cantidad de unidades.

Año	Nacionales	Importados
2000	186.283	120.662
2001	93.833	82.834
2002	46.294	36.051
2003	64.868	90.798

2004	108.572	203.389
2005	143.282	259.408
2006	188.479	271.999
2007	234.354	330.572
2008	238.465	373.305
2009	198.732	288.410
2010	262.532	435.872
2011	324.795	558.555
2012	347.997	482.061
2013	358.582	605.335
2014	272.605	341.243

3. Sistemas de Ahorro. Cantidad de contratos.

Año	Contratos Suscriptos	Contratos Adjudicados
2000	186.283	120.662
2001	93.833	82.834
2002	46.294	36.051
2003	64.868	90.798
2004	108.572	203.389
2005	143.282	259.408
2006	188.479	271.999
2007	234.354	330.572
2008	238.465	373.305
2009	198.732	288.410
2010	262.532	435.872
2011	324.795	558.555
2012	347.997	482.061
2013	358.582	605.335
2014	272.605	341.243

4. Exportaciones. A precios FOB.

Año	Unidades Completas	US\$ FOB
------------	---------------------------	-----------------

2000	135.760	1.358.158.200
2001	155.123	1.533.468.400
2002	123.062	1.350.803.000
2003	108.058	886.501.900
2004	146.236	1.371.919.000
2005	181.581	2.063.576.340
2006	236.789	3.044.316.524
2007	316.410	4.111.724.349
2008	351.092	4.911.708.195
2009	322.495	4.585.394.402
2010	447.953	6.960.780.639
2011	506.715	13.452.145.668
2012	413.472	8.264.458.262
2013	433.295	8.831.668.998
2014	357.847	8.733.012.317

5. Exportaciones. Cantidad de unidades.

Año	Cantidad de Automóviles
2000	82.779
2001	112.137
2002	82.369
2003	70.233
2004	91.391
2005	87.224
2006	120.335
2007	186.237
2008	221.259
2009	240.247
2010	320.609
2011	344.918
2012	253.030
2013	259.016
2014	190.785

6. Exportaciones. Principales destinos 2014.

Destino	Total	Share
BRASIL	303.786	84,90%
MÉXICO	13.070	3,70%
COLOMBIA	9.329	2,60%
AUSTRALIA-NUEVA ZELANDA	7.455	2,10%
CHILE	4.528	1,30%
URUGUAY	4.274	1,20%
ÁFRICA	4.301	1,20%
PARAGUAY	3.657	1,00%
EUROPA	2.966	0,80%
ASIA	1.670	0,50%
CENTROAMÉRICA	1.297	0,40%
PERÚ	810	0,20%
ECUADOR	441	0,10%
RESTO AMÉRICA	221	0,10%
VENEZUELA	42	0,00%
Total	357.847	100,00%

7. Exportaciones por Complejo

Complejos Exportadores	2009	2010	2011	2012	2013
	Millones de dólares				
Total general	55.672	68.134	83.950	80.246	81.660
Principales complejos	44.242	55.403	68.179	64.404	65.556
Complejos oleaginosos	13.964	18.079	22.014	18.645	20.985
Complejo automotriz	5.982	8.618	10.627	16.900	11.628
Complejos cerealeros	3.931		9.426	0.541	9.442
Complejos petrolero-petroquímico	6.772	7.201	7.388	0.661	6.462
Complejos de origen bovino	3.230	3.274	3.944	0.460	3.968
Complejos frutihortícolas	1.910	2.259	2.669	0.341	2.400
Complejo oro	1.042	2.010	2.327	0.255	1.994
Complejo siderúrgico	1.702	1.568	1.869	.820	1.656
Complejo pesquero	1.129	1.525	1.481	.340	1.633

Licenciatura en Economía

Complejo uva	860		1.202	.304	1.307
Complejo cobre	1.135		1.406	.526	966
Complejos de origen forestal	861	1.030	1.046	53	798
Complejo maní	499	991	852	.033	795
Complejo aluminio	572	748	844	13	768
Complejo tabacalero	379	308	399	00	378
Complejos de origen ovino	172	266	320	220	220
Complejos algodoneros	101		365	21	154
Resto exportaciones	11.430	12.731	15.771	5.842	16.104

8. Exportaciones por Zona Económica

	MERCOSUR	NAFTA	Unión Europea	Otras zonas	Total
2009	4.958.106	417.908	236.360	369.170	5.981.544
2010	6.906.113	567.693	437.709	707.992	8.619.508
2011	8.055.646	442.710	865.758	1.263.125	10.627.238
2012	8.213.335	306.835	524.134	1.124.712	10.169.016
2013	9.640.558	434.258	342.828	1.210.005	11.627.650

9. Importaciones. Cantidad de unidades.

Año	Automóviles
2000	86.199
2001	57.925
2002	21.566
2003	92.038
2004	184.005
2005	232.983
2006	243.726
2007	281.347
2008	314.345
2009	227.819
2010	377.383
2011	472.093

2012	459.386
2013	565.667
2014	294.055

10. Importaciones. Principales orígenes 2014.

Orígen	Total	Share
Brasil	273.426	79,90%
México	29.988	8,80%
China	12.693	3,70%
República De Corea	6.577	1,90%
Turquía	5.304	1,60%
Alemania	2.289	0,70%
Japón	1.951	0,60%
Estados Unidos	1.908	0,60%
Francia	1.893	0,60%
Uruguay	1.588	0,50%
Otros	4.431	1,30%
Total	342.048	100,00%

ANEXO II - Series de Datos: Regiones

Fuente: Dirección de Estadísticas de Córdoba, Centro de Estadísticas y Censos de Santa Fé.

1. Exportaciones Provincia de Córdoba

	2008	2009	2010	2011	2012*
TOTAL	9.631	7.026	8.305	10.635	10.100
Productos primarios	3.516	1.769	2.448	3.201	2.709
Manufacturas de origen agropecuario (MOA)	4.074	3.463	3.733	4.601	4.788
Manufacturas de origen industrial (MOI)	2.041	1.794	2.124	2.834	2.603
Partes y piezas de vehículos y tractores	697	604	829	924	882
Vehículos automóviles terrestres	535	576	664	1.120	876
Biodisel y sus mezclas (1)					149
Otras máquinas y aparatos, piezas y accesorios	89	64	77	93	115
Orgánicos	73	69	72	75	90
Motores de explosión o de combustión interna, de émbolos y sus partes.	123	79	59	35	81
Tractores	210	37	21	10	52

Máquinas y aparatos eléctricos y objetos destinado al uso electrónico y sus partes	40	31	49	47	47
Materias plásticas y artificiales	47	36	40	46	38
Instrumentos y aparatos de óptica, cine, fotografía y medicoquirúrgico y sus partes	27	30	30	26	36
Cauchos y sus manufacturas	32	25	32	40	35
Bombas, motobombas, turbobombas y sus partes	18	16	16	20	27
Tubos y caños	8	4	8	10	13
Resto de MOI	102	82	93	387	163

2. Producto Bruto Geográfico Desagregado de la Provincia de Santa Fe, a precios constantes 1993

Año	TOTAL	Industria Manufacturera	Fabricación de Vehículos Automotores, Remolques y Semiremolques
1993	19.565.262	3.039.839	188.396
1994	20.638.944	3.229.422	210.627
1995	20.433.507	3.072.409	168.180
1996	20.982.040	3.281.689	184.831
1997	21.763.587	3.538.135	225.361
1998	22.614.759	3.465.103	215.853

Licenciatura en Economía

1999	22.142.945	3.146.440	185.659
2000	22.020.768	3.132.726	185.397
2001	21.304.295	2.756.399	124.176
2002	20.448.192	2.915.732	115.660
2003	21.606.545	3.063.461	148.682
2004	23.226.603	3.747.867	169.564
2005	25.132.423	4.020.409	212.897
2006	26.684.125	4.454.251	250.722
2007	29.206.039	5.260.944	422.403
2008	30.563.738	5.465.862	429.584
2009	29.703.067	5.386.368	327.697
2010	32.202.940	5.754.644	429.814
2011	34.776.839	6.731.710	654.764
2012	35.086.149	6.853.182	647.545
2013	36.802.917	7.088.165	614.053

3. Producto Bruto Geográfico Córdoba y Santa Fe

Periodo	PRODUCTO GEOGRÁFICO BRUTO CORDOBA	INDUSTRIA MANUFACTURERA	PRODUCTO GEOGRÁFICO BRUTO SANTA FE	INDUSTRIA MANUFACTURERA
1993	17.785	2.912	19.708	3.040
1994	19.007	3.311	20.783	3.229
1995	18.006	2.870	20.585	3.072
1996	18.520	3.036	21.134	3.282
1997	19.619	3.710	21.923	3.538
1998	21.707	3.998	22.787	3.465
1999	20.654	3.329	22.314	3.146
2000	21.113	3.164	22.197	3.133
2001	20.293	2.817	21.448	2.756
2002	19.385	2.408	20.602	2.916
2003	20.636	2.813	21.787	3.063
2004	21.240	3.175	23.419	3.748
2005	23.751	3.566	25.345	4.020

Licenciatura en Economía

2006	24.876	3.880	26.905	4.455
2007	26.863	4.142	29.425	5.261
2008	28.179	4.382	30.757	5.466
2009	28.213	4.587	29.882	5.402
2010	30.265	4.987	32.593	5.899
2011	32.493	5.430	35.008	6.709
2012	32.227	5.114	34.928	6.567

ANEXO III – Serie de datos: Empleo

Fuente: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial

1. Puestos de trabajo registrados

	INDUSTRIAS MANUFACTURERAS	Fabricación de vehículos Automotores, remolques y semirremolques	Fabricación de vehículos automotores
1996	912.684	56.742	21.419
1997	952.328	61.604	25.502
1998	968.445	64.063	25.315
1999	918.469	53.598	19.887
2000	873.499	49.299	18.113
2001	829.533	45.464	16.426
2002	745.289	38.902	13.221
2003	800.278	39.703	11.590
2004	902.544	46.148	12.473
2005	993.006	54.181	14.938
2006	1.075.614	62.465	17.979
2007	1.148.658	70.557	21.014
2008	1.214.209	81.330	26.778
2009	1.187.138	77.313	27.014
2010	1.211.936	80.101	28.216
2011	1.263.213	87.317	31.384
2012	1.279.544	89.720	33.393
2013	1.288.858	89.616	33.969
2014	1.272.517	85.420	32.735

ANEXO IV – Nomenclatura Común del Mercosur: Capítulo 87

87.01	TRACTORES (EXCEPTO LAS CARRETILLAS TRACTOR DE LA PARTIDA N° 87.09).
8701.10.00	-Motocultores
8701.20.00	-Tractores de carretera para semirremolques
8701.30.00	-Tractores de orugas
8701.90.00	-Los demás
87.02	VEHICULOS AUTOMOVILES PARA EL TRANSPORTE DE DIEZ O MAS PERSONAS, INCLUIDO EL CONDUCTOR.
8702.10.00	-Con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi Diesel)
8702.90	-Los demás
8702.90.10	Trolebuses
8702.90.90	Los demás
87.03	COCHES DE TURISMO Y DEMAS VEHICULOS AUTOMOVILES CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA N° 87.02), INCLUIDOS LOS VEHICULOS DEL TIPO FAMILIAR ("BREAK" O "STATION WAGON") Y LOS DE CARRERAS.
8703.10.00	-Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares
	-Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa:
8703.21.00	--De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³
8703.22	--De cilindrada superior a 1.000 cm³ pero inferior o igual a 1.500 cm³
8703.22.10	Con capacidad de transporte de personas sentadas inferior o igual a 6, incluido el conductor
8703.22.90	Los demás
8703.23	--De cilindrada superior a 1.500 cm³ pero inferior o igual a 3.000 cm³
8703.23.10	Con capacidad de transporte de personas sentadas inferior o igual a 6, incluido el conductor
8703.23.90	Los demás
8703.24	--De cilindrada superior a 3.000 cm³

8703.24.10	Con capacidad de transporte de personas sentadas inferior o igual a 6, incluido el conductor
8703.24.90	Los demás
	-Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi Diesel):
8703.31	--De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm3
8703.31.10	Con capacidad de transporte de personas sentadas inferior o igual a 6, incluido el conductor
8703.31.90	Los demás
8703.32	--De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 2.500 cm3
8703.32.10	Con capacidad de transporte de personas sentadas inferior o igual a 6, incluido el conductor
8703.32.90	Los demás
8703.33	--De cilindrada superior a 2.500 cm3
8703.33.10	Con capacidad de transporte de personas sentadas inferior o igual a 6, incluido el conductor
8703.33.90	Los demás
8703.90.00	-Los demás
87.04	VEHICULOS AUTOMOVILES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS.
8704.10.00	-Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras
	-Los demás, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi Diesel):
8704.21	--De peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t
8704.21.10	Chasis con motor y cabina
8704.21.20	Con caja basculante
8704.21.30	Frigorificaso isotérmicas
8704.21.90	Los demás
8704.22	--De peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t
8704.22.10	Chasis con motor y cabina
8704.22.20	Con caja basculante
8704.22.30	Frigoríficos o isotérmicos
8704.22.90	Los demás
8704.23	--De peso total con carga máxima superior a 20 t
8704.23.10	Chasis con motor y cabina

8704.23.20	Con caja basculante
8704.23.30	Frigoríficos o isotérmicos
8704.23.90	Los demás
	-Los demás, con motor de émbolo (pistón) de encendido por chispa:
8704.31	--De peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t
8704.31.10	Chasis con motor y cabina
8704.31.20	Con caja basculante
8704.31.30	Frigoríficos o isotérmicos
8704.31.90	Los demás
8704.32	--De peso total con carga máxima superior a 5 t
8704.32.10	Chasis con motor y cabina
8704.32.20	Con caja basculante
8704.32.30	Frigoríficos o isotérmicos
8704.32.90	Los demás
8704.90.00	-Los demás
87.05	VEHICULOS AUTOMOVILES PARA USOS ESPECIALES, EXCEPTO LOS CONCEBIDOS PRINCIPALMENTE PARA TRANSPORTE DE PERSONAS O MERCANCIAS (POR EJEMPLO: COCHES PARA REPARACIONES (AUXILIO MECANICO), CAMIONES GRUA, CAMIONES DE BOMBEROS, CAMIONES HORMIGONERA, COCHES BARREDERA, COCHES ESPARCIDORES, COCHES TALLER, COCHES RADIOLOGICOS).
8705.10.00	-Camiones grúa
8705.20.00	-Camiones automóviles para sondeo o perforación
8705.30.00	-Camiones de bomberos
8705.40.00	-Camiones hormigonera
8705.90	-Los demás
8705.90.10	Camiones para la determinación de parámetros físicos característicos (perfilaje) de pozos petrolíferos. (R. 942/98 MEOSP)
8705.90.90	Los demás
8706.00	CHASIS DE VEHICULOS AUTOMOVILES DE LAS PARTIDAS N° 87.01 A 87.05, EQUIPADOS CON SU MOTOR.
8706.00.10	De los vehículos de la partida n° 87.02
8706.00.20	De los vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8706.00.90	Los demás
87.07	CARROCERIAS DE VEHICULOS AUTOMOVILES DE LAS PARTIDAS

	N° 87.01 A 87.05, INCLUIDAS LAS CABINAS.
8707.10.00	-De los vehículos de la partida n° 87.03
8707.90	-Las demás
8707.90.10	De los vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8707.90.90	Las demás
87.08	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS AUTOMOVILES DE LAS PARTIDAS N° 87.01 A 87.05.
8708.10.00	-Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes
	-Las demás partes y accesorios de carrocería (incluidas las de cabina):
8708.21.00	--Cinturones de seguridad
8708.29	--Los demás
8708.29.1	De los vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8708.29.11	Guardabarros
8708.29.12	Parrillas de radiador
8708.29.13	Puertas
8708.29.14	Paneles de instrumentos
8708.29.19	Los demás
8708.29.9	Los demás
8708.29.91	Guardabarros
8708.29.92	Parrillas de radiador
8708.29.93	Puertas
8708.29.94	Paneles de instrumentos
8708.29.99	Los demás
	-Frenos y servofrenos, y sus partes:
8708.31	--Guarniciones de frenos montadas
8708.31.10	De los vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8708.31.90	Las demás
8708.39.00	--Los demás
8708.40	-Cajas de cambio
8708.40.10	De los vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8708.40.90	Las demás
8708.50	-Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión
8708.50.10	De los vehículos de la subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8708.50.90	Los demás
8708.60	-Ejes portadores y sus partes

8708.60.10	De vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8708.60.90	Los demás
8708.70	-Ruedas, sus partes y accesorios
8708.70.10	De ejes propulsores de los vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8708.70.90	Los demás
8708.80.00	-Amortiguadores de suspensión
	-Las demás partes y accesorios:
8708.91.00	--Radiadores
8708.92.00	--Silenciadores y tubos (caños) de escape
8708.93.00	--Embragues y sus partes
8708.94	--Volantes, columnas y cajas de dirección
8708.94.1	De vehículos de las subpartidas n° 8701.10, 8701.30, 8701.90 u 8704.10
8708.94.11	Volantes
8708.94.12	Columnas
8708.94.13	Cajas
8708.94.9	Los demás
8708.94.91	Volantes
8708.94.92	Columnas
8708.94.93	Cajas
8708.99	--Los demás
8708.99.10	Dispositivos para comando de acelerador, freno, embrague, dirección o caja de cambios, incluso los de adaptación de los preexistentes del tipo de los utilizados por personas discapacitadas.(R.1497/98 MEOSP)
87.09	CARRETILLAS AUTOMOVIL SIN DISPOSITIVO DE ELEVACION DEL TIPO DE LAS UTILIZADAS EN FABRICAS, ALMACENES, PUERTOS O AEROPUERTOS, PARA TRANSPORTE DE MERCANCIAS A CORTA DISTANCIA; CARRETILLAS TRACTOR DEL TIPO DE LAS UTILIZADAS EN ESTACIONES FERROVIARIAS; SUS PARTES.
	-Carretillas:
8709.11.00	--Eléctricas
8709.19.00	--Las demás
8709.90.00	-Partes
8710.00.00	TANQUES Y DEMAS VEHICULOS AUTOMOVILES BLINDADOS DE COMBATE, INCLUSO CON ARMAMENTO INCORPORADO; SUS PARTES.

87.11	MOTOCICLETAS Y TRICICLOS A MOTOR (INCLUIDOS LOS TAMBIEN A PEDALES) Y VELOCIPEDOS EQUIPADOS CON MOTOR AUXILIAR, CON SIDECAR O SIN EL; SIDECARES.
8711.10.00	-Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³
8711.20	-Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 50 cm³ pero inferior o igual a 250 cm³
8711.20.10	Motocicletas de cilindrada inferior o igual a 125 cm ³
8711.20.20	Motocicletas de cilindrada superior a 125 cm ³
8711.20.90	Los demás
8711.30.00	-Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 500 cm ³
8711.40.00	-Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 500 cm ³ pero inferior o igual a 800 cm ³
8711.50.00	-Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 800 cm ³
8711.90.00	-Los demás
8712.00	BICICLETAS Y DEMAS VELOCIPEDOS (INCLUIDOS LOS TRICICLOS DE REPARTO), SIN MOTOR.
8712.00.10	Bicicletas
8712.00.90	Los demás
87.13	SILLONES DE RUEDAS Y DEMAS VEHICULOS PARA INVALIDOS, INCLUSO CON MOTOR U OTRO MECANISMO DE PROPULSION.
8713.10.00	-Sin mecanismo de propulsión
8713.90.00	-Los demás
87.14	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS DE LAS PARTIDAS N° 87.11 A 87.13.
	-De motocicletas y triciclos a motor (incluidos los también a pedales):
8714.11.00	--Sillines (asientos)
8714.19.00	--Los demás
8714.20.00	-De sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos
	-Los demás:
8714.91.00	--Cuadros y horquillas, y sus partes
8714.92.00	--Llantas y radios
8714.93.00	--Bujes sin freno y piñones libres
8714.94	--Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes
8714.94.10	Bujes con frenos

8714.94.90	Los demás
8714.95.00	--Sillines (asientos)
8714.96.00	--Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes
8714.99.00	--Los demás
8715.00.00	COCHES, SILLAS Y VEHICULOS SIMILARES PARA TRANSPORTE DE NIÑOS, Y SUS PARTES.
87.16	REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA CUALQUIER VEHICULO; LOS DEMAS VEHICULOS NO AUTOMOVILES; SUS PARTES.
8716.10.00	-Remolques y semirremolques para vivienda o acampar, del tipo caravana
8716.20.00	-Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola
	-Los demás remolques y semirremolques para transporte de mercancías:
8716.31.00	--Cisternas
8716.39.00	--Los demás
8716.40.00	-Los demás remolques y semirremolques
8716.80.00	-Los demás vehículos
8716.90	-Partes
8716.90.10	Chasis de remolques y semirremolques
8716.90.90	Las demás

Declaración Jurada Resolución 212/99-CD

“El autor de este trabajo declara que fue elaborado sin utilizar ningún otro material que no haya dado a conocer en las referencias, que nunca fue presentado para su evaluación en carreras universitarias y que no transgredí o afecta derecho de terceros”

Apellido y Nombre *florés,* *Mendoza, 29/08/2014*
Sebastián Marcelo N° Registro *25285* Firma

