



En reversa

Análisis del Complejo Automotriz en el primer semestre de 2019

Julio 2019

Por Juan Cruz Lucero y Marcelo Serramo

Introducción

Las políticas económicas del actual Gobierno Nacional impactaron negativamente en el entramado productivo nacional. Específicamente, la industria manufacturera fue el sector más golpeado por la combinación de falta de demanda -por la caída generalizada de los ingresos-, aumentos tarifarios exponenciales, alta tasa de interés y apertura importadora que reemplaza producción y trabajo nacional por extranjero.

Ahora bien, ante la situación de parálisis del consumo en general, el Gobierno Nacional impulsó un programa que intenta aumentar las ventas del sector automotor y generar algún atisbo de recuperación, en medio de la campaña electoral.

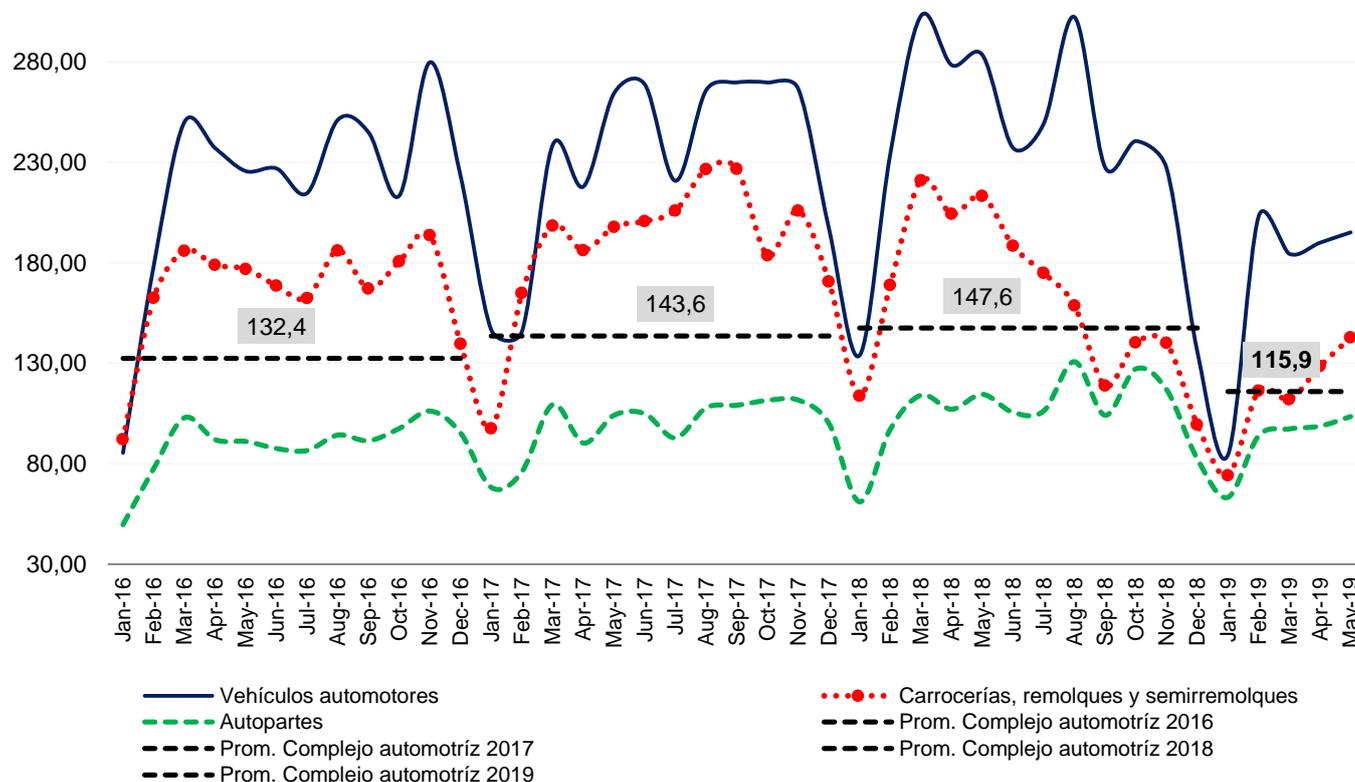
El programa, llamado “Juni0KM”, dispuso de unas 35.000 unidades -automóviles, no incluye pick-ups ni camiones- con descuentos que van desde \$ 50.000 a \$ 80.000 en el precio final, y sin diferenciar entre origen local, Mercosur o extra zona. Los aportes, realizados por el Estado a través de un subsidio de \$ 1.000 millones a los que se le suman a los descuentos implementados por las terminales, se ponen en práctica en un contexto de acumulación de stock, con suspensiones generalizadas y fábricas parcialmente paralizadas.

La producción industrial y la capacidad instalada

Tal y como se puede observar en el gráfico 1, los datos publicados por el INDEC exhiben una tendencia decreciente de la producción industrial, sobre todos a partir de mediados de 2018. Dicha caída se explica por la merma en la producción de vehículos y de carrocerías, remolques y semirremolques.

Cuando se analizan los promedios del todo el sector, se puede ver cómo impacta la devaluación y posterior crisis, ubicándose, en lo que va del 2019, en el nivel más bajo desde el inicio de este Gobierno.

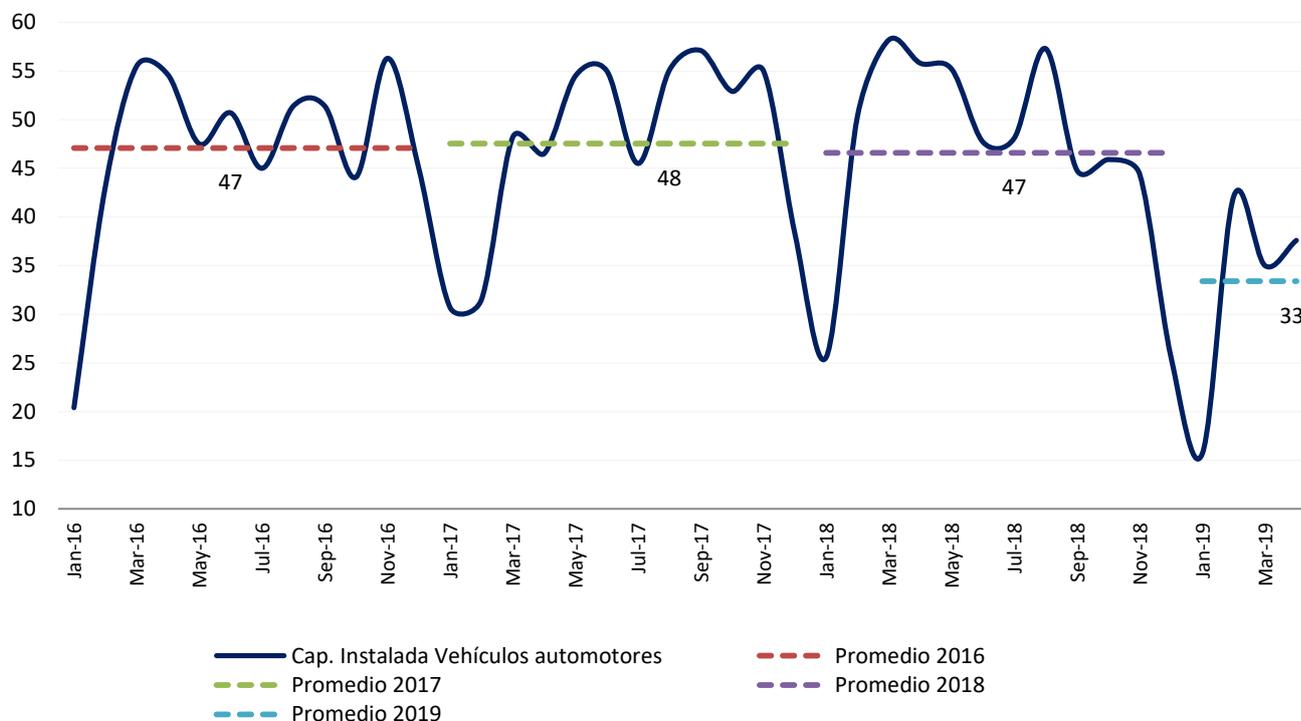
Gráfico N°1. Evolución del Índice de producción industrial manufacturero (IPI). Número índice base 100 = 2004.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del INDEC.

Del mismo modo, cuando se analiza la utilización de la capacidad instalada se evidencia un claro proceso de retroceso de la producción del sector. En el gráfico 2 se observa el impacto de la crisis y cómo cae el nivel de utilización de las fábricas. De hecho, la utilización de la capacidad instalada promedio de los primeros cuatro meses se ubica en el 33,4%, más de 13 puntos porcentuales menos que en cada uno de los tres años anteriores.

Gráfico N°2. Evolución de la capacidad instalada del complejo automotriz.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del INDEC.

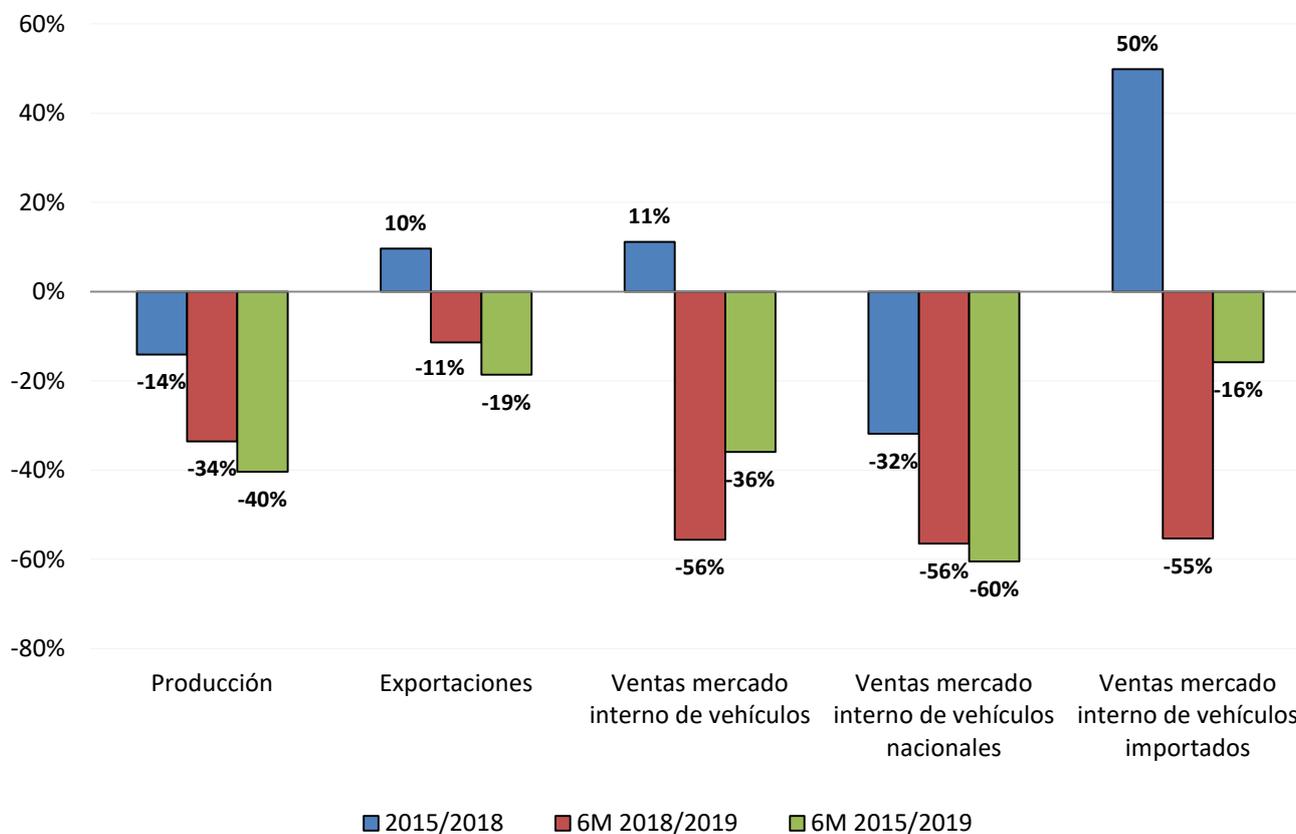
Los primeros seis meses de 2019. Sin señales de reactivación.

En línea con esta argumentación, el gráfico 3 muestra la evolución de los principales indicadores del complejo automotriz, a partir de los cuales se puede tener una visión más completa de las problemáticas que acucian al sector.

Al estudiar la producción se puede notar que entre el año 2015 y 2018 la caída alcanza el 14%, mientras que el descenso entre el primer semestre 2015 y 2019 fue del 40%. Al comparar los primeros seis meses 2018 y 2019 la caída suma 33,6%, percibiéndose el impacto de la devaluación sobre la evolución del sector.

En segundo lugar, cuando se indaga respecto de las exportaciones, se puede corroborar que entre 2015 y 2018, las mismas aumentaron en 10%. Ahora bien, al comparar lo ocurrido entre los primeros semestres de 2015 y 2019 se observa una disminución del 19%. Si la comparación se ajusta a lo ocurrido en los primeros seis meses de 2018 y de 2019, se puede afirmar que la devaluación de casi el 100% no tuvo un efecto positivo sobre las ventas externas del complejo.

Gráfico N°3. Evolución de los principales indicadores del complejo automotor.

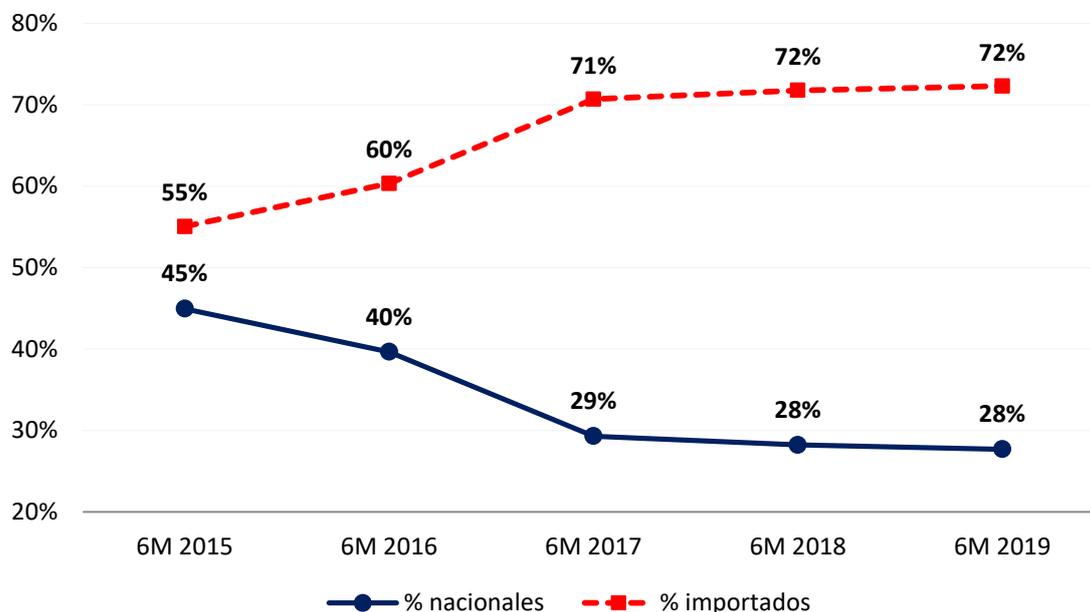


Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA.

Por último, al analizar las ventas totales de las terminales hacia las concesionarias, se percibe que, al igual que las exportaciones, entre 2015 y 2018 las ventas aumentaron 11%. Ahora bien, la comparación entre el primer semestre 2015 y 2019 marca una caída del 36%, explicada principalmente por la merma del 55,6% entre el mismo período de 2018 y 2019.

Uno de los datos más relevantes (y preocupantes) que se observa en este gráfico tiene que ver con dos procesos íntimamente relacionados: la constante caída de la venta de unidades producidas localmente, por un lado; y el reemplazo de estas unidades por unidades importadas.

Gráfico N°4. Participación de las ventas a concesionarias. Según origen.



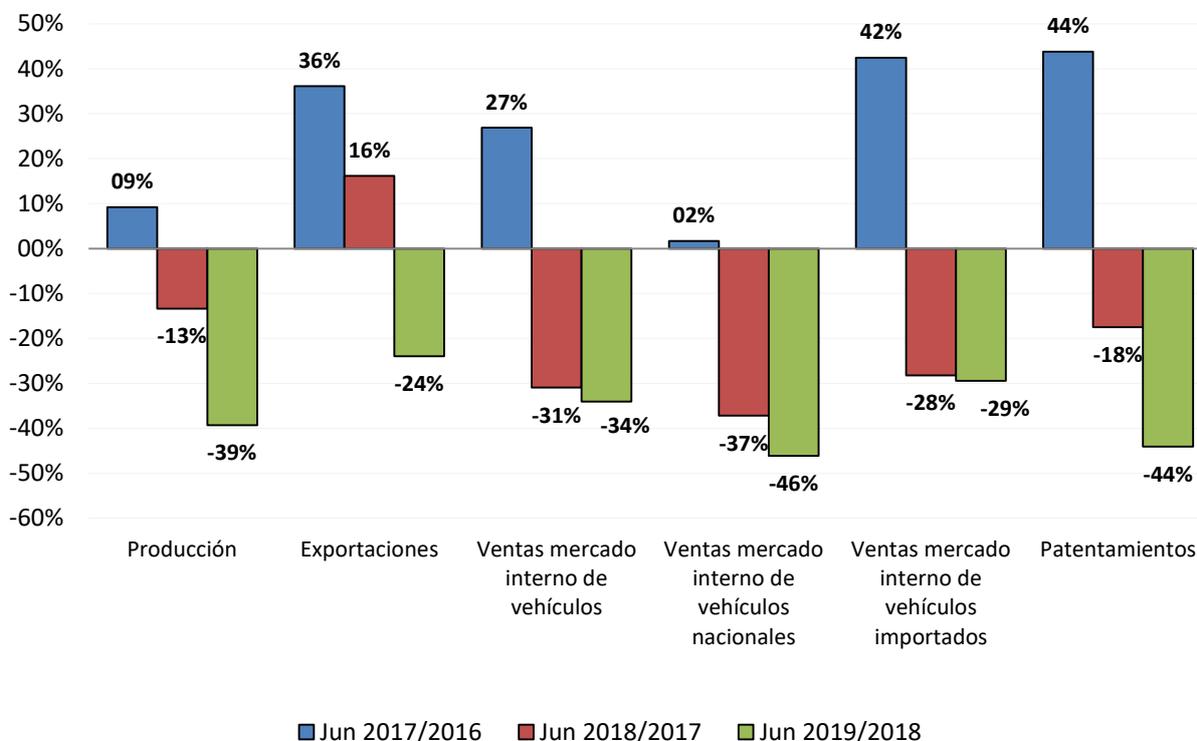
Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA.

Tal y como se puede ver en el gráfico 4, la participación de las unidades nacionales sobre el total de las ventas muestra una caída sostenida, para ubicarse, en 2017, en niveles inferiores al 30%. Luego de tres años y medio de gestión, dicha dinámica parece establecerse como estructural, sin planificación ni defensa de la producción local frente a la importada.

El plan “Juni0KM”: un programa que profundiza la extranjerización.

Los resultados del mes de junio evidencian una continuidad de las problemáticas en el sector ya mencionadas: caída de la producción, las exportaciones, ventas a las concesionarias, patentamientos y de la participación de producción de unidades locales sobre el total de las ventas. En el gráfico 5 se puede ver la evolución de estos datos en lo que va de la gestión de Cambiemos.

Gráfico N°5. Evolución de los principales datos del complejo automotriz. Mes de Junio



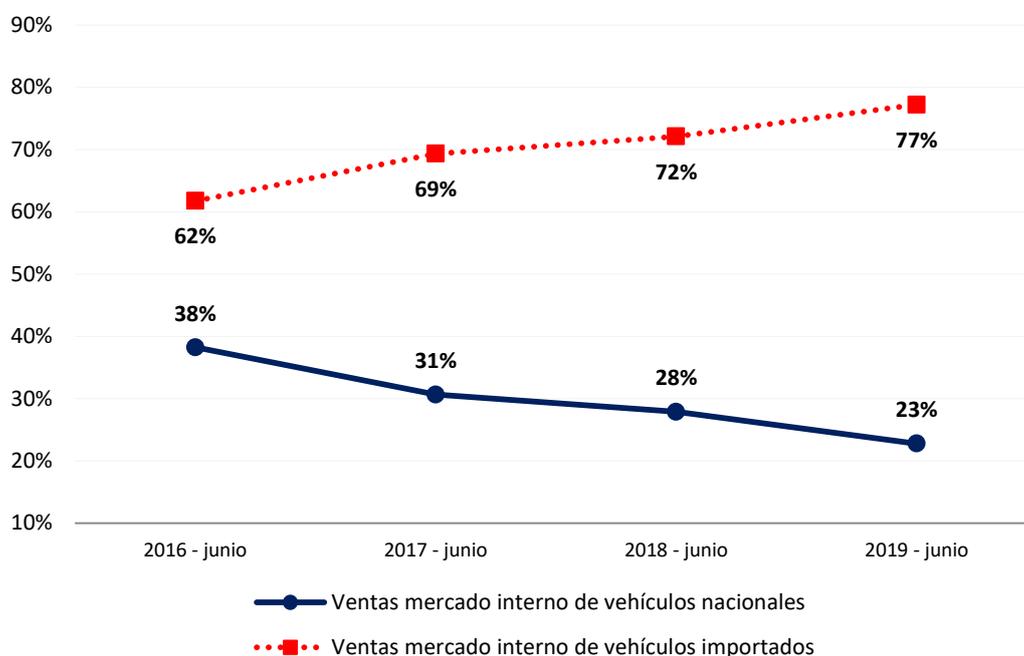
Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA y ACARA.

Al comparar la situación del conjunto de los indicadores en los meses de junio, se puede indicar un empeoramiento de todos los indicadores, donde el 2017 fue un año de expansión y donde el 2018 y el 2019 marcaron claramente una retracción de las dinámicas generales analizadas.

Pese al plan anunciado por el Gobierno Nacional, tanto las ventas de las terminales hacia el mercado interno como los patentamientos mostraron una caída interanual del 34,1% y el 44,1% respectivamente.

Más allá de que las políticas económicas generales del Gobierno afectaron negativamente al sector, los efectos inmediatos del plan son alarmantes: en primera instancia no mostraron una mejora inmediata en las ventas o los patentamientos, y segundo, se potencia la participación de las unidades importadas sobre el total de las ventas, pasando del 72,1% en junio de 2018 al 77,2% en el mismo mes de 2019. Tal y como se puede ver en el gráfico 6 la tendencia durante la gestión de Cambiemos muestra una creciente extranjerización en las unidades comercializadas, impactando en la producción y la evolución de los puestos de trabajo.

Gráfico N°6. Participación de las ventas al mercado interno.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA.

El reemplazo de producción local por importada impacta directamente en los niveles de empleo. Las suspensiones han sido la modalidad más habitual y han tenido preeminencia en el sector. De hecho, si se toma lo ocurrido en 2018 y lo que va de 2019 se puede ver con claridad: 10.445 y 11.050 suspensiones respectivamente (Fuente: CEPA). Los casos más resonantes han sido los de: Fiat-Chrysler, Peugeot, Honda, Renault, General Motors y Volkswagen.

Conclusiones

- Al analizar la situación de la producción manufacturera, se puede ver cómo impacta la devaluación y posterior crisis, **ubicándose en lo que va del 2019 en el nivel más bajo desde el inicio de este Gobierno.**
- **La utilización de la capacidad instalada promedio de los primeros cuatro meses se ubica en el 33,4%**, más de 13 puntos porcentuales menos que en cada uno de los tres años anteriores.
- **La producción cayó, entre el año 2015 y 2018, 14%, mientras que el descenso entre el primer semestre 2015 y 2019 fue del 40%.** Se percibe el impacto negativo de la devaluación sobre el sector, ya que al comparar los primeros seis meses 2018 y 2019 la caída es del 33,6%.
- **Las exportaciones aumentaron 10% entre 2015 y 2018. Ahora bien, al comparar lo ocurrido entre los primeros semestres de 2015 y 2019 se observa una disminución del 19%.** Si la comparación es entre lo ocurrido los primeros seis meses de 2018 y de 2019 se puede afirmar que la devaluación de casi el 100% de la moneda no afectó positivamente las ventas externas del complejo.
- Al analizar las ventas de las terminales hacia las concesionarias, se percibe que, al igual que las exportaciones, entre 2015 y 2018 las ventas aumentaron 11%. Ahora bien, la comparación entre el primer semestre 2015 y 2019 marca una caída del 36%, explicada principalmente por la merma del 55,6% entre el mismo período de 2018 y 2019.
- **Uno de los datos más relevantes (y preocupantes) tiene que ver con dos procesos íntimamente relacionados: la constante caída de la venta de unidades producidas localmente, por un lado; y el reemplazo de estas unidades por unidades importadas. La participación de las unidades nacionales sobre el total de las ventas muestra una caída sostenida, para ubicarse, en 2017, en niveles inferiores al 30%. En el mes de junio de 2019, casi el 80% de las unidades vendidas se produjo en el extranjero. Este proceso anticipa un escenario estructural complejo: las cuotas de mercado ganadas por unidades extranjeras dificultan la recuperación de la producción local en un eventual escenario futuro de recuperación de las ventas. Con un agravante de mediano plazo: el acuerdo de liberalización del sector autopartista, anunciado en el marco del futuro acuerdo UE-Mercosur, probablemente impacte de manera negativa sobre las PyMes dedicadas al rubro.**
- **Pese al plan anunciado por el Gobierno Nacional, tanto las ventas de las terminales hacia el mercado interno como los patentamientos mostraron una caída interanual del 34,1% y el 44,1% respectivamente.**
- Los efectos inmediatos del plan no resultan auspiciosos: en primera instancia no mostraron una mejora inmediata en las ventas o los patentamientos, y segundo, se

potencia la participación de las unidades importadas sobre el total de las ventas que, como se mencionó, pasaron del 72,1% en junio de 2018 al 77,2% en el mismo mes de 2019.