

Departamento Académico de Administración / Escuela de Administración y Negocios

Licenciatura en Administración de Empresas

***Los principales factores que impulsaron la brecha
entre la Argentina y Brasil en la producción de
automóviles (1990-2012)***

AUTOR

Ignacio Lago

Legajo

22308

Mentor

María Inés Barbero

Buenos Aires, mayo 2016

Indice

Abstract	2
Palabras Clave	2
Introducción	3
Justificación del Estudio	3
Problemática	5
Preguntas de Investigación	6
Objetivos	7
Metodología	9
Algunas Definiciones	10
Capítulo I – Los Actores y los Expertos	14
Roberto Dvoskin: La mirada de un funcionario	14
Matriz de Yoffie para la Industria Automotriz de Argentina y de Brasil	17
Gustavo Feder: la mirada de un historiador académico	19
Carlos Cristofalo: la mirada de un periodista especializado	24
Bernardo Kosacoff: la mirada de un economista	30
Capítulo II – Una perspectiva desde los datos agregados	35
Conclusiones	47
Bibliografía	49
Anexos:	
ANEXO 1: Cuestionario Común Realizado a los Entrevistados	54
ANEXO 2: Datos Generales de la Industria Automotriz de Argentina 1990-2012	55
ANEXO 3: Datos Generales de la Industria Automotriz de Brasil 1990-2012	56
ANEXO 4: Exportaciones Importaciones Argentina desde y hacia Brasil 1990-2012	57
ANEXO 5: Exportaciones e Importaciones Brasil desde y hacia Argentina 1990-2012	58
ANEXO 6: Exportaciones e Importaciones Argentinas por destino 2006 -2012	59
ANEXO 7: Estadísticas Industria Automotriz de Argentina 1990-2012	60
ANEXO 8: Estadísticas s de Argentina 1990-2012	61
ANEXO 9: Estadísticas Industria Automotriz de Brasil 1990-2012	62
ANEXO 10: Estadísticas de Brasil 1990-2012	63
ANEXO 11: Estadísticas de los Datos de Argentina 1990-2012	64
ANEXO 12: Estadísticas de los Datos de Brasil 1990-2012	67
ANEXO 13: Los principales hitos de la industria automotriz Argentina en los siglos XX y XXI. Recopilación Textual de “Autohistoria.com”	70

Abstract

Esta tesis tratará de explicar los principales factores que impulsaron o mantuvieron la brecha o asimetría entre Argentina y Brasil en la producción de automóviles (autos particulares, comerciales livianos, camiones y ómnibus¹) desde 1990, con los primeros esbozos de las políticas que confluirían en la creación del Mercosur, hasta 2012. El punto de llegada está vinculado al momento en que cesan los datos confiables para una comparación. La mirada del problema combinará dos aproximaciones: la cualitativa provista por algunos expertos en el tema confrontada con aquella que brindan los datos agregados². Estos datos son los datos generales de la industria automotriz en Argentina y Brasil (ventas totales de automóviles, ventas de autos nacionales, ventas de autos importados, producción y exportación³). Es decir que combinará una mirada desde los académicos especialistas involucrados en el estudio del proceso y aquella que brindan las dimensiones estructurales. Complementará la investigación la exploración de la bibliografía primaria y secundaria que se ha ocupado del tema.

Palabras Clave

Argentina, Brasil, Asimetrías, Brecha, Industria Automotriz, Mercosur, Políticas, PAM (Política Automotriz del Mercosur), Matriz de Yoffie.

¹ Sigo aquí la definición de Arza, V -López, A, "Introducción al libro: la visión regional" en AAVV, *La industria automotriz en el Mercosur*, Montevideo, Red Mercosur, 2008, Introducción. Sigo a los mismos autores en la definición de terminal automotriz entendiendo por tal a las empresas productoras de vehículos automotores. A la producción de autopartes la denominamos industria o sector autopartista (CIU 343). Por complejo automotor entendemos la producción de automotores (rama CIU 341) y de autopartes (rama CIU 343) tomadas en conjunto.

² Se realizaron cuatro entrevistas personales en profundidad en base a un cuestionario común, que se adjunta en Anexo 1, a Carlos Cristóbal, Roberto Dvoskin, Gustavo Feder y Bernardo Kosacoff.
























³ Los datos fueron extraídos de los Anuarios publicados por la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA, Argentina) y la Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, Brasil).

Introducción

Justificación del Estudio

El estudio a realizarse deviene del peso de la Industria Automotriz en la economía argentina: en 2012 el PBI fue de 755.299 millones de dólares (INDEC), ese año la Industria manufacturera representó un 17,7% del PBI (CEI en base a INDEC)⁴ y la industria automotriz (incluido el sector autopartista) representó el 5,8% de la industria manufacturera (ABECEB en base a INDEC), empleando ese año a más de 34.000 personas (únicamente las terminales, sin contar el sector autopartista)⁵.

Desde 1990, con la disminución gradual del proteccionismo estatal la industria automotriz argentina abrió las puertas al mundo, donde las estrategias empresariales se centran en la globalización, la especialización de modelos y con una alta incorporación de nuevas tecnologías en el proceso productivo.

Rango	País/Región	2012	2010	2008	2005	2000	1995	1990
—	 Mundo	84.141.209	77.703.987	70.526.531	66.482.439	58.374.162	50.008.000	45.554.000
1	 China	19.271.808	18.418.876	9.345.101	5.708.421	2.069.069		
—	 Unión Europea	16.233.478	17.102.459	18.432.070	18.176.860	17.142.142		
2	 Estados Unidos	10.328.884	8.653.560	8.705.239	11.946.653	12.799.857	11.985.000	9.783.000
3	 Japón	9.942.711	8.398.654	11.563.629	10.799.659	10.140.796	10.196.000	13.487.000
4	 Alemania	5.649.269	6.311.318	6.040.582	5.757.710	5.526.615	4.667.000	4.977.000
5	 Corea del Sur	4.557.738	4.657.094	3.806.682	3.699.350	3.114.998	2.526.000	1.322.000
6	 India	4.145.194	3.926.517	2.314.662	1.638.674	801.360		
7	 Brasil	3.342.617	3.406.150	3.220.475	2.530.840	1.681.517	1.459.676	843.429
8	 México	3.001.974	2.680.037	2.191.230	1.684.238	1.935.527		
9	 Tailandia	2.483.043	1.457.798	1.393.742	1.122.712	411.721		
10	 Canadá	2.463.732	2.134.893	2.077.589	2.687.892	2.961.636	2.420.000	1.921.000
11	 Rusia	2.231.737	1.988.036	1.790.301	1.354.504	1.205.581		
12	 España	1.979.179	2.353.682	2.541.644	2.752.500	3.032.874	2.334.000	2.053.000
13	 Francia	1.967.765	2.242.928	2.568.978	3.549.008	3.348.361	3.475.000	3.769.000
14	 Reino Unido	1.576.945	1.463.999	1.649.515	1.803.109	1.813.894	1.775.000	1.566.000
15	 República Checa	1.178.938	1.199.834	945.822	602.237	455.492		
16	 Turquía	1.072.339	1.648.505	1.147.110	879.452	430.947		
17	 Indonesia	1.065.557	837.948	600.844	500.710	292.710		
18	 Irán	989.110	1.599.454	1.051.430	817.200	277.985		
19	 Eslovaquia	900.000	639.763	575.776	218.349	181.783		
20	 Argentina	764.495	830.158	597.086	319.755	339.632	285.435	99.639
21	 Italia	671.768	790.348	1.023.774	1.038.352	1.738.315	1.667.000	2.121.000

⁴ Centro de Economía Internacional, estadísticas de composición sectorial del PBI en base a las series del INDEC de año base 1993.

⁵ Anuario 2014 ADEFA, datos básicos del sector.

22		Polonia	647.803	830.631	950.908	613.200	504.972		
23		Malasia	572.150	533.695	530.810	563.408	282.830		
24		Bélgica	541.874	595.084	724.498	926.528	1.033.294		
25		Sudáfrica	539.424	532.545	562.965	525.227	357.364		
26		Taiwán	339.038	303.456	182.969	446.345	372.613		
27		Rumania	337.765	350.912	245.308	194.802	78.165		
28		Hungría	217.840	211.461	346.055	152.015	137.398		
29		Australia	209.730	244.007	329.556	394.713	347.122		
30		Uzbekistán	164.180	222.022	208.038	94.437	52.264		
31		Portugal	163.561	158.729	175.155	226.834	245.784		
32		Suecia	162.814	217.084	309.034	339.229	301.343		
33		Austria	143.060	104.997	150.877	253.279	141.026		
34		Eslovenia	130.949	211.340	205.711	197.843	187.247		
35		Colombia	110.000	135.042	135.425	123.324			
36		Ucrania	76.281	483.133	423.127	215.759	31.255		
37		Países Bajos	57.462	94.132	132.494	102.204	98.823		
38		Pakistán		130.857	153.393	102.578			
39		Egipto	56.480	116.683	114.782	123.425	78.852		
41		Filipinas		54.434	64.492	38.877			
42		Marruecos		41.731	33.992	31.314			
43		Venezuela	27.293	38.327	75.539	87.342			
44		Vietnam		33.418	31.600	6.862			
45		Ecuador		29.322	32.254	41.047			
46		Bielorrusia		28.511	26.995	19.324			
47		Serbia	11.023	18.033	11.628	14.179	12.740		
48		Finlandia	2.900	6.665	18.376	21.644	38.926		
49		Nigeria		2.040	2.937	7.834			
50		Chile	701	1.845	4.405	6.660	5245 16		

Fuente: Elaboración Propia en base los datos del Anuario 2014 de ADEFA.

	2012	2010	2008	2005	2000	1995	1990	
MUNDO	84.141.209	77.703.987	70.526.531	66.482.439	58.374.162	50.008.000	45.554.000	Prod. Mundo
BRASIL	3,97%	4,38%	4,57%	3,81%	2,88%	2,92%	1,85%	% Bra/Mundo
	3.342.617	3.406.150	3.220.475	2.530.840	1.681.517	1.459.676	843.429	Prod. Bra
ARGENTINA	0,91%	1,07%	0,85%	0,48%	0,58%	0,57%	0,22%	% Arg/Mundo
	764.495	830.158	597.086	319.755	339.632	285.435	99.639	Prod. Arg

Fuente: Elaboración propia, en base a la producción mundial de vehículos, Anuario 2014 de ADEFA.

Esta apertura comienza a encuadrarse con las primeras gestiones del plan de convertibilidad e integración del Mercosur. Hacia 2006 se completa la apertura total del mercado en el Mercosur, donde Brasil y Argentina tienen un rol predominante con el 98% del mercado, la Argentina con 20/25% y Brasil con 75/80%⁶. Estos países, como se muestra en los cuadros anteriores de producción mundial de vehículos, representan aproximadamente un 5% de la producción mundial, por lo que el peso relativo es significativo también a nivel global.

Las políticas adoptadas son de suma importancia ya que constituyen el marco regulatorio que determina el futuro de viabilidad para la industria, de manera que se

⁶ Rial, A. J., Análisis de competitividad del sector automotriz argentino. Documento de Trabajo N° 64, Universidad de Belgrano, 2001. P.18

establezca una industria competitiva con ventajas sustentables a largo plazo, tanto localmente como a nivel global.

Problemática

A lo largo de su historia, de 1951 a 2010, la producción de automóviles de la Argentina, tiene un total acumulado de 13 millones de automóviles, según la definición dada precedentemente, mientras que Brasil cuenta con una producción acumulada, en el mismo periodo, de 62 millones de automóviles, 4,8 veces el total producido en el territorio argentino⁷. La pregunta que formulamos en nuestra tesis es ¿cómo cambia la relación a partir del Mercosur y por qué? Los datos agregados pueden brindarnos una imagen al menos parcial del proceso (y aquí los años de corte tienen mucha importancia). Los mismos muestran que en los años comprendidos entre 1957 y 1990, la producción de Brasil fue de 19,8 millones de vehículos. En el mismo período la producción argentina fue de 5,9 millones. Es decir, una relación de 3 a 1.

Se implementaron varias medidas desde 1988, con el Protocolo 21, para tratar de reducir la brecha entre ambos países. Con la creación del MERCOSUR en 1991 con el Tratado de Asunción, empezó a regir el Régimen Automotriz, luego actualizado en 1995 con el Nuevo Régimen Automotriz, convergiendo, tras varias modificaciones, en la Política Automotriz del MERCOSUR (PAM), que entró en vigencia en el año 2000. Al margen, cabe aclarar que después de la crisis que atravesó la Argentina a fines del año 2001, hubo una serie de prórrogas y modificaciones a esta política.

Belén Avellaneda en un trabajo para el Centro Argentino de Estudios Internacionales, titulado “MERCOSUR automotriz: desafíos y dilemas”, nos permite entender los tres componentes principales, en los que se basó esta política: “Los productos serían considerados originarios de la región siempre que cumplieran con un 60% de contenido regional. De ese porcentaje, la Argentina exigía un contenido local mínimo de 30% para la producción de los automotores fabricados en el país. El contenido local se mediría por empresa, parte sobre parte sin contabilizarse el valor agregado de la terminal, y neto de importaciones (método de contenido neto), y las piezas de origen brasileño no serían consideradas parte del contenido local, como en el régimen anterior. Los componentes

⁷Arza-López, op. cit.

brasileños solo podrían importarse con arancel 0% si eran compensados con exportaciones, y las piezas de extrazona pagarían un arancel creciente de entre 14 y 18% hacia el final del periodo de transición” , cabe también explicar cuáles fueron las modificaciones que se le aplicaron a este acuerdo en Protocolo Adicional, todas las importaciones de vehículos no originarios del MERCOSUR pagarían un 35% de arancel, y en el caso de Brasil sólo tendrían arancel 0% si eran compensados con exportaciones, ésta compensación es calculada mediante el Flex (coeficiente de desvío sobre exportaciones), por cada US\$2,6 que la Argentina exportaba a Brasil, este país podría importar US\$1 en automóviles, y se modificaba el contenido mínimo de producción del 30% al 20% de los automóviles fabricados en el país. Este fue el panorama regulatorio: una tasa del 0% para el intercambio de vehículos entre la Argentina y Brasil, si se cumplían con los requisitos anteriormente enunciados. Cómo y porqué cambió esa relación entre 1991 y 2012 es lo que trataremos de explicar.

Preguntas de Investigación

Pregunta Central

- ¿Cuáles son los principales factores que impulsaron la brecha entre la Argentina y Brasil en la producción de automóviles?

Sub-Preguntas

- ¿Cuál fue el rol de las políticas públicas en el desarrollo de la industria automotriz en ambos países y hasta qué punto el mismo fue relevante en el beneficio/perjuicio del desarrollo del sector automotriz en cada país?
- ¿Qué papel jugó la dimensión del mercado interno en cada caso nacional?⁸
- ¿Cómo influyeron las diferencias de las tasas demográficas y/o los índices de desigualdad en la distribución del ingreso (ej. Índice de Gini), el crecimiento del PBI y del PBI per cápita⁹?

⁸Seguimos aquí un análisis de la situación que tuvo del sector automotriz en la Argentina y en Brasil durante el periodo de análisis 1990-2012, considerando el Nivel de Intervención Gubernamental y el grado de Concentración del Sector. Usamos para ello los criterios enunciados por Yoffie, D. B. *Instructor's Manual and Teaching Notes for Strategic Management in Information Technology*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1994 y Dvoskin, R. *Fundamentos de marketing: teoría y experiencia*, Granica, Buenos Aires, 2004.

Esa selección de preguntas deja de lado las potenciales diferencias entre la capacidad empresarial en ambos casos ya que en los dos se trató de empresas extranjeras que se radicaron en cada país y no de una generación de capacidades propias (aunque, desde luego, podrían haber jugado un cierto papel, que no se considerará aquí, las habilidades profesionales de los cuadros técnicos, medios y bajos en cada caso nacional).

Objetivos

Generales

- Entender si las políticas de comercio exterior y el rol del Estado favorecen o desfavorecen al desarrollo de la industria automotriz en Argentina y en Brasil.

Específicos

- Analizar si el crecimiento de la industria automotriz argentina está estrechamente vinculado a la industria automotriz brasilera, centrándose en el periodo 1990-2011.

Como era de esperarse en esta tesis, como ocurre en la mayoría de las tesis, las preguntas iniciales tuvieron que ser reformuladas con el avance de la investigación. El punto partida del autor fue que la Argentina, ¿dadas las políticas de comercio exterior y las tasas arancelarias funcionaba en los hechos como un estado más del Brasil, porque a partir de la conformación del Mercosur y la eliminación de las barreras de importación y exportación y dadas las desiguales dimensiones de ambas naciones, Brasil podía producir en la Argentina como lo hacía precedentemente en sus propios estados y ello colocaba a este último país en una posición de subordinación que explicaría el desigual nivel de desarrollo de esa industria en ambos países? Algo que se vinculaba con una cierta idea de estrategia hegemónica de las clases brasileñas que parecía consustancial a la historia del Brasil desde sus orígenes.

Sin embargo, pronto se hicieron evidentes algunas cuestiones diferenciales que tienen que ver menos con el peso del pasado o con estrategias generales. Ante todo, con que

⁹Los datos utilizados fueron extraídos de las series elaboradas por el Banco Mundial:
<http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>

los acuerdos de libre comercio no suprimen las realidades políticas, sociales y económicas de cada estado nacional. Puede observarse, por ejemplo, que más allá de las cuestiones vinculadas con los aranceles, existían otras como las reglas que regulaban la balanza comercial y aquellas que tenían que ver con el tipo de cambio implícito. Por otra parte, cualesquiera fuesen las políticas, la decisión de las empresas extranjeras estaba condicionada por factores de muy diversa naturaleza, que poco tenían que ver con las políticas de acuerdo comercial.

Así, por ejemplo, si bien la Argentina presentaba la ventaja de poseer una mano de obra especializada con mayores skills que la brasileña, las inversiones parecen haber estado más condicionadas por la situación de estabilidad y previsibilidad de las políticas públicas y beneficios a la industrialización que cada uno de los países y en especial los estados ofrecían a las empresas extranjeras (por ejemplo la posibilidad de combinar producción local con importaciones, subvenciones de distintos tipo, costo de la energía, construcción de infraestructuras, exenciones impositivas temporales, promoción de carreras educativas técnicas, entre otras).

Ello obligó a explorar las causas de la brecha existentes entre Brasil y Argentina en el volumen de producción de autos desde perspectivas que excedían largamente los factores meramente económicos como, por ejemplo, las dimensiones del mercado interno, la cuestión arancelaria o la estrategia económica de las respectivas clases dirigentes. Más aún, surgió la pregunta de si en realidad –y más allá de los desiguales niveles de producción– la Argentina no se había beneficiado más que perjudicado con la adopción del Mercosur e incluso de esos acuerdos derivaría la viabilidad de la producción de autos en la Argentina. **¿Existe en realidad una asimetría entre Argentina y Brasil¹⁰? O, en otros términos, ¿son los volúmenes de producción suficientemente reveladores de una disparidad o mejor aún esa disparidad deriva de los acuerdos entre ambos países, o, en otros términos, esa brecha relativa es mayor o menor que la hipotizable de no haberse dado los acuerdos comerciales? Por otra parte, ¿qué papel juegan los respectivos mercados internos en cada caso? ¿La relación producción para el mercado interno y exportaciones, sea hacia dentro del Mercosur, sea hacia afuera de él, se altera significativamente por los acuerdos?**

¹⁰Asimetrías según lo define Peña (2004) en Peña, F., "Asimetrías y medidas de convergencia estructural: enfoques y propuestas para un Mercosur solidario". Documento presentado en el seminario, Políticas para Promover la Convergencia Estructural en el MERCOSUR. Montevideo, Uruguay, 2004.

Metodología

Este estudio será del tipo descriptivo-explicativo. Combina una aproximación cualitativa, a través de cuatro entrevistas a expertos, y una aproximación cuantitativa, a través del análisis de indicadores estadísticos. En las conclusiones compara e integra los resultados de ambos enfoques.

Inicialmente se realizaron cuatro entrevistas en profundidad a partir de un cuestionario pre elaborado por el autor¹¹, pero dejando libertad al entrevistado para que se expusiera más sobre el conjunto de la problemática desde su perspectiva personal. Los expertos entrevistados en este trabajo fueron:

- El Lic. Carlos Cristofalo, fundador de uno de los blogs más visitados de la industria (www.autoblog.com.ar) y con más de 20 años como investigador de la historia automotriz nacional y mundial.
- El Prof. Gustavo Feder, profesor de historia automotriz y editor de la revista especializada Auto Historia, donde mensualmente se publican trabajos de investigación, entrevistas, notas a fabricantes y especialistas en la temática.
- El Lic. Roberto Dvoskin, quien ocupó el cargo de Subsecretario de Comercio Interior entre 1986 y 1989 y posteriormente fue Presidente de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia, Director Ejecutivo del Colegio Tarbut y Director de la Maestría en Marketing y Comunicación de la Universidad de San Andrés.
- El Lic. Bernardo Kosacoff, Director de CEPAL Naciones Unidas en Argentina es un referente académico en la Argentina y particularmente en la Industria automotriz por sus incontables trabajos de investigación y publicaciones.

Para la elaboración de la tesis se realizó el relevamiento de información de diversos tipos de fuentes primarias diarios, revistas, papers, libros, tesis de licenciatura y doctorales, y principalmente de los Anuarios publicados por la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA, Argentina) y la Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA, Brasil), que enuncian con el mayor detalle posible los datos relevados de la Industria Automotriz en casi su totalidad.

¹¹ Ver ANEXO 1.

Se tratará de agregar esos datos de forma tal que la información devuelta por ese análisis sirva para realizar un contraste con los resultados obtenidos de las entrevistas y dar respuesta, de algún modo, a las preguntas de investigación y particularmente a entender cuáles fueron los principales factores que provocaron la brecha entre la Argentina y Brasil en la producción de automóviles.

En el primer capítulo se explorará la perspectiva que brindan los entrevistados, los que proveen una serie de hipótesis e interpretaciones del fenómeno. En el capítulo dos se confrontará esa mirada con los datos empíricos recopilados y analizados. Finalmente, en las conclusiones se intentará brindar una explicación plausible del proceso acorde con la evidencia disponible analizada.

Algunas definiciones

A lo largo del trabajo emplearemos algunas nociones y conceptos que es bueno precisar. Se comenzó hablando de **“asimetrías”**. Las asimetrías, según las define Peña¹² (2004), son básicamente, disparidades de competitividades relativas originadas por diferentes causas, que afectan o pueden afectar, en distintos grados, flujos de comercio e inversión entre los socios y hacia los socios. Para comparar las asimetrías entre las Naciones estudiadas, las mismas pueden ser de orden estructural o coyuntural. Según Belén Avellaneda (2006), las asimetrías estructurales son las que generan un impacto superior a las de orden coyuntural y las que se remueven con mayor dificultad. Entre las causas estructurales, cabe destacar aquellas relacionadas con el tamaño del mercado de cada socio; las escalas de producción; los modelos de desarrollo económico y las estrategias de transformación productiva manifestadas en políticas sectoriales. Por ejemplo, se ha señalado que en el caso de Brasil existió una política decidida de fomento a la industria nacional expresada en los subsidios otorgados tanto por el gobierno como por las entidades gubernamentales descentralizadas. Mientras tanto, la Argentina habría carecido de una política industrialista seria a largo plazo. De hecho, para algunos autores, las aplicaciones de políticas neoliberales acopladas con un tipo de cambio fijo sobrevaluado provocaron la desindustrialización del país y la entrada masiva de productos importados. En relación a las asimetrías coyunturales las mismas se originan

¹²Peña, op. cit.

en disparidades circunstanciales de los ciclos económicos, particularmente se refiere a disparidades cambiarias, tal es el caso de las devaluaciones.

Por su parte, dado que nos enfocaremos en un período relativamente largo, es necesario tomar en cuenta las tendencias en la Industria automotriz a nivel global. Según mencionan Humphrey y Oeter¹³ (2000) ellas estarían caracterizadas por tres procesos: “commonisation”, “modularisation” y “global sourcing”. Tienen por objetivo principal ganar competitividad reduciendo costos y aumentando la variedad y que conducen a la reorganización de la cadena de valor y la implementación de la producción. Estos procesos según los define López (2008) consisten en:

- La *commonisation* implica extender el uso de plataformas comunes, y de los componentes mecánicos más importantes, a una escala global, concentrando todas las actividades de diseño de producto en unas pocas localizaciones. Con ello se logra no sólo alcanzar un uso más eficiente de los fondos asignados a costos fijos, sobre todo de ingeniería para el diseño de nuevos productos, sino también acelerar el lanzamiento de nuevos modelos. De esta forma, se abren posibilidades para incrementar las economías de escala - sobre todo en diseño y desarrollo de producto-, pero también las de alcance (o diversificación), ya que con pequeñas variantes a un diseño base se podrían producir diversos modelos.
- La *modularisation* significa pensar al automóvil como un sistema pasible de ser reconfigurado a partir de modificar los subsistemas que lo componen. Implica,, en los hechos, la asignación de mayores responsabilidades a los proveedores de subsistemas (llamados mega-suppliers), con quienes las terminales tienen una relación cada vez más estrecha, realizando actividades de ingeniería simultánea –es decir, trabajando cooperativamente en las actividades de generación de nuevos modelos. Por este motivo, en lugar de alentar la competencia entre un número elevado de proveedores para reducir costos, las terminales buscan establecer relaciones de más largo plazo con un menor

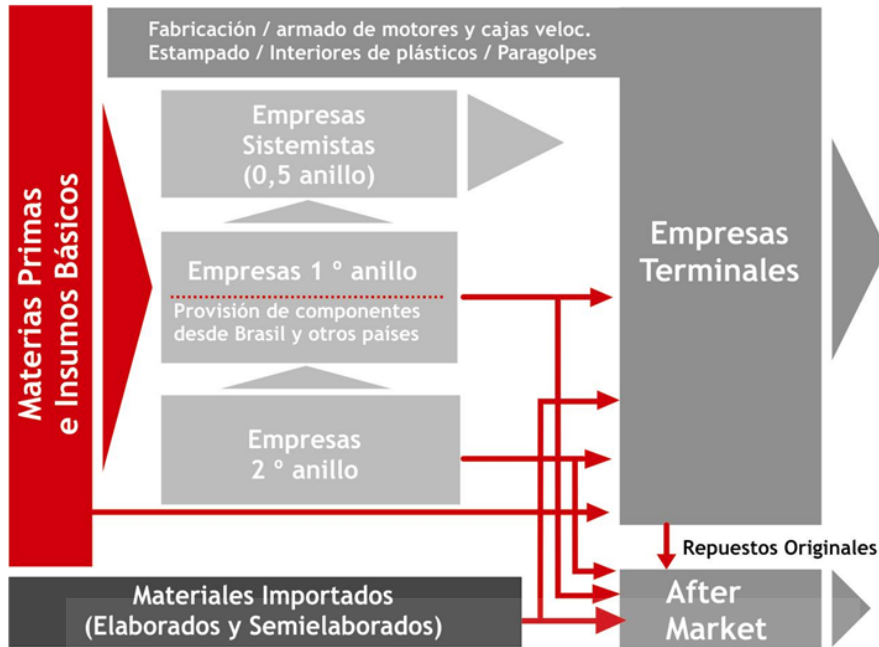
¹³ Humphrey, J. y Oeter, A., “Motor Industry Policies in Emerging Markets: Globalisation and the Promotion of Domestic Industry”., en J. Humphrey, Y. Lecler and M. S. Salerno (ed.), *Global Strategies and Local Realities: The Auto Industry in Emerging Markets*. Macmillan Press y St. Martin's Press, New York, 2000.

número de proveedores que en el pasado, delegando en ellos actividades de producción y reespecializándose en actividades de diseño. Esto, aunado a la importancia de las tecnologías just in time, ha implicado que las terminales prefieran que sus principales proveedores, , las sigan a sus distintos destinos de producción (followsourcing).

- El *Global Sourcing* es el fenómeno por el cual las terminales intentan abastecerse en forma creciente de los mismos proveedores en cualquiera de las localizaciones en las que decidan producir, ejerciendo su poder monopólico para reorganizar la cadena de valor. Esto implicó, en los hechos, una transnacionalización de las empresas autopartistas. En algunos casos las autopartistas pasaron a ser empresas ligadas vía participación accionaria a las propias terminales, mientras en otros continuaron como firmas independientes, pero de gran tamaño y con capacidad de internacionalizarse. El global sourcing a veces toma la forma de followsourcing mencionado previamente, pero en otros casos, donde la escala de producción es predominante para ganar eficiencia, la producción de autopartes se sigue concentrando en unos pocos lugares del mundo desde donde se distribuyen al resto.

Finalmente, estos procesos serán vistos desde la perspectiva de la cadena de valor. Esta, en el sector automotriz y desde la perspectiva de las terminales en la Argentina, según la define Sica (Julio 2008) puede presentarse del siguiente modo:

La cadena de valor del sector automotriz argentino, desde la perspectiva de las terminales:



Fuente: Dante E. Sica, Estudio de la Cadena de Valor Automotriz Argentina (Principales Resultados), Julio de 2008.

- Las empresas sistemistas son las proveedoras del diseño e integración de los componentes, subconjuntos y sistemas dentro de un módulo para la línea de montaje. Denominadas también megasuppliers, forman parte del anillo 0.5. Cuentan con sólidos y prestigiosos departamentos de ingeniería; ejercen el control de su cadena de abastecimiento y se instalan en las proximidades de las terminales. Suministran productos esenciales y de tecnología específica.
- Las empresas del 1° anillo son productores de autopartes locales o regionales, fundamentalmente de Brasil que abastecen a las terminales.
- Las empresas del 2° anillo son productoras de bienes de bajo valor agregado, como por ejemplo auto partes que no cumplen con los índices de calidad de 1° nivel, generalmente causado por una inversión deficiente en tecnología.

Capítulo I – Los Actores y los Expertos

A la hora de enfocar el tema se pensó que era relevante consultar la opinión de aquellos actores que habían instrumentado políticas o habían asesorado u opinado acerca de ellas para tener una visión cualitativa de personas relevantes en el campo o estudiosos en el tema. Para ello se realizaron cuatro entrevistas en profundidad a partir de un cuestionario pre-elaborado, pero dejando libertad al entrevistado para que se expresara más sobre su mirada sobre el conjunto de la problemática. Las entrevistas fueron realizadas entre Julio de 2014 y Julio de 2015 y por ello uno puede decir que la perspectiva de cada uno de ellos debe pensarse en ese momento temporal y podía estar influenciada por lo que ocurría en ese momento, por ejemplo, coincidía con el impuesto al lujo en Argentina que generó una caída de aproximadamente el 30% en la industria automotriz. Por ello las perspectivas podrían ser parcialmente diferentes si fuesen hechas hoy, con los sucesos políticos que ocurren en la actualidad como la crisis política de Brasil¹⁴ y el cambio de gobierno en Argentina a fines de 2015.

La presentación de cada entrevista no se realizará en el orden cronológico, si no en función de las características de sus argumentos, más generales o más específicos y por el período de su biografía personal en el que se vieron más influenciados o influenciaron en las políticas industriales y su visión respecto de las mismas.

1. Roberto Dvoskin: La mirada de un funcionario

Roberto Dvoskin fue funcionario del gobierno nacional de 1986 a 1989, ocupó el cargo de Subsecretario de Comercio Interior y posteriormente fue Presidente de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia. Según Dvoskin, la industria automotriz argentina en esos años estaba en una situación de crisis, tan solo se producían entre 70.000 y 80.000 autos por año, cifras que eran semejantes a las que había a fines de la década de 1960. Ese volumen dependía mucho de los niveles de demanda interna y estaba condicionado por un marco pensado desde el proyecto desarrollista de Frondizi en la década de 1960, para la creación de una industria automotriz propia, industria que no existía por entonces en la mayoría de los países de América Latina. No había una

¹⁴ Esta versión de la tesis está siendo redactada en mayo de 2016

fuerte relación Importaciones-Exportaciones y se producía para abastecer el mercado interno. Cuando a R.Dvoskin le tocó ser funcionario e implementar políticas, uno de los mayores problemas, en su mirada, era que existían impuestos internos excesivamente elevados, los empresarios se veían obligados a trasladarlos a precios y por lo tanto las unidades eran muy difíciles de vender. Posteriormente, estando él alejado ya de la función pública y mirando la cuestión como experto su perspectiva se modifica.

En los años 90, después de la segunda hiperinflación y la aplicación del Plan de Convertibilidad, el Ministro de Economía Cavallo decide eliminar los impuestos internos (1991-1997). Resultado que beneficia enormemente a la industria automotriz, los niveles de producción pasaron de 99.000 automóviles en 1990 a 262.000 unidades en 1992 y 446.000 en 1997.

Se puede deducir a partir de las observaciones de Dvoskin presentadas en los párrafos anteriores que en Argentina existe una marcada elasticidad-precio de demanda, que se traduce directamente en los niveles productivos y es muy sensible a los cambios de políticas fiscales. Así, según Dvoskin en Argentina existen 2 sectores que motorizan el crecimiento de la economía: la industria de la construcción y la industria automotriz, *“apenas vos tenés una situación macro que impulse el consumo, tenés un crecimiento de ambos sectores”*.

La aguda mirada de Dvoskin puede complementarse con las observaciones de otra estudiosa: Belén Avellaneda. En este sentido, hubo otra medida adoptada que impulsó el crecimiento de la industria automotriz: fue la integración con Brasil, con el Nuevo Régimen Automotriz de 1995. Como se señaló en la sección Problemática, para Belén Avellaneda, eran productos considerados originarios de la región los que tuvieran un 60% de contenido regional. Con relación a ese porcentaje la Argentina establecía un contenido local mínimo de 30% para el caso de aquellos automotores que fuesen fabricados en el país. La forma de medir el contenido local se realizaría por empresa y no globalmente y no se contabilizaba el el valor agregado de la terminal, y neto de importaciones, o sea el denominado contenido neto. De ese modo y a diferencia del régimen precedente, las piezas de origen brasileño no serían consideradas parte del contenido local¹⁵. Ello tendrá otras consecuencias. En palabras de Dvoskin: *“Acá no*

¹⁵Avellaneda, B et al. *MERCOSUR Automotriz: desafíos y dilemas*. CAEI, Buenos Aires, 2008, p.22 y ss.

sabes si el auto es argentino o no lo es, por que la integración nacional es muy baja, pero tenés un mercado de 300 millones de tipos en Brasil, que antes no tenías mercado para vender” (es claro que Dvoskin trata de dar un orden de magnitud y no cifras exactas ya que, por entonces, en el año 1995, la población era de 161 millones, ndr). Las dos opiniones complementarias nos permiten entender que, si bien se abrió el mercado, volviéndose más competitivo, se generaron oportunidades excepcionales para la industria automotriz local¹⁶, porque ya no se produciría para el mercado interno si no que ahora existía un mercado nuevo con una población cuatro veces y media mayor que la de Argentina, aunque desde luego las cifras globales de población son indicador impreciso de cuál es el volumen de potenciales consumidores.

Por otra parte, sigue enfatizando Dvoskin: *“Entonces te repito, el crecimiento de la industria automotriz está causado por 3 efectos, El Efecto Mercosur (un mercado mucho más amplio), El efecto del aumento de la Demanda Interna (es el primer bien que la gente compra cuando tiene unos pesos para gastar), y los Efectos de la Eliminación de los Impuestos Internos. Esto es lo que provocó el gran crecimiento de la industria automotriz en la década del 90.”*

Podemos corroborar uno de los puntos anteriormente enunciados por Dvoskin analizando niveles de producción durante la Crisis de 1998 y la Crisis de 2001, donde el salario real de los argentinos se vio drásticamente afectado, provocando una fuerte caída en la demanda de automóviles y por consiguiente de la producción, que se redujo un 33,4% entre 1998 y 1999 y un 53% ente el 2000 y el 2002.

Asimismo, Dvoskin modificó la perspectiva inicial de este trabajo al sugerir que no se utilizase el esquema de las cinco fuerzas de Porter y que se empleara, en cambio, la matriz de Yoffie que puede ejemplificarse en el siguiente esquema:

¹⁶ Se trata de una producción llevada a cabo por filiales de empresas multinacionales.

**Matriz de Yoffie para la Industria
Automotriz de Argentina y de Brasil**

		NIVEL DE INTERVENCIÓN GUBERNAMENTAL →	
		Alto	Bajo
GRADO DE CONCENTRACIÓN DEL SECTOR ↑	Alto	COMPETENCIA REGULADA	COMPETENCIA OLIGOPÓLICA
	Bajo	COMPETENCIA POLÍTICA	VENTAJAS COMPETITIVAS

Fuente: Elaboración propia, en base a la matriz original de D. Yoffie

En la Matriz de Yoffie para la Industria Automotriz de Argentina y Brasil donde en el eje X se mide el Nivel de Intervención Gubernamental (alto y bajo) y en el eje Y se mide el Grado de Concentración del Sector (alto y bajo)¹⁷, posicionamos a la Industria Automotriz tanto de Argentina como de Brasil en el Cuadrante Alto-Alto que sugiere que el Mercado es de COMPETENCIA REGULADA para el Sector. Se utiliza esta matriz porque la Matriz de PORTER solo funciona en un mercado con Baja intervención y con Alta competencia (Bajo nivel de concentración del Sector), lo que se llamaría un mercado de libre competencia; en la Industria Automotriz no existe el sistema de libre competencia por tratarse de un oligopolio altamente regulado. Entonces cuando el Estado impulsa el incentivo económico crece la producción en el sector, y cuando deja de intervenir positivamente o interviene negativamente la producción cae. Por ello, las políticas públicas son de suma importancia y deben tratarse con un profundo análisis para ver en qué medida afectarán a uno de los sectores de mayor relevancia para el crecimiento de la industria de cada país.

Por lo tanto y citando a Dvoskin en respuesta a la pregunta del autor sobre cómo podría solucionarse la disparidad que existe entre Argentina y Brasil en la producción de automóviles, contestó : *“El problema radica en que cuando en Brasil hay elecciones es un problema formal, no cambia el modelo económico a largo plazo, entienden hacia*

¹⁷ Elaboración propia en base a la Matriz de Yoffie en Dvoskin, R. (2004) *Fundamentos de marketing: teoría y experiencia*, Granica, Buenos Aires, 2004, p.203.

*dónde va el Mundo, en cambio en Argentina no existen las políticas de estado, es un problema de idiosincrasia: Alfonsín con mudar la capital a Viedma, Menem con el cohete a la estratosfera, y los Kirchner con el tren bala o la isla De Marchi. Se piensa en un mega proyecto, para no pensar en las bases, terminan no pudiendo contratar 3 estaciones de Subte. No es un problema de recursos, el problema es no entender que el país, su modelo económico y las políticas de estado, trascienden al gobierno de turno, y el que viene sigue. En Argentina el gobierno opositor no quiere que el actual inaugure y el gobierno actual no quiere que inaugure el próximo, entonces solo se concentran en proyectos de pequeña escala, de corto plazo, y así funciona Argentina, no piensa en el largo plazo.” Y concluye: **“Yo creo que la Argentina está permanentemente embebida de asimetrías coyunturales, que no se pueden convertir en estructurales siquiera, por los constantes cambios. La gran asimetría estructural de Argentina es la constante e interminable cantidad de asimetrías coyunturales dadas por la falta total de políticas a largo plazo.”***

El párrafo anterior nos explica la causa central que causó estas asimetrías según el entrevistado, pero ¿se puede afirmar que las que generaron estas asimetrías fueron únicamente las políticas cortoplacistas estatales en el sector? Por otra parte, ¿eran las políticas de Brasil tan estables en el largo plazo como ha solido suponerse en Argentina? En una mirada más general, todo puede enmarcarse, según enuncia Dvoskin, es una continua discusión en Argentina entre los economistas ortodoxos y los heterodoxos, en palabras de Dvoskin: “Los ortodoxos te dicen: Vos invertí que alguien va a comprar; y los no ortodoxos te dicen: Vos consumí que alguien va a producir”.

Según Dvoskin, en Argentina con un mercado de 40 millones de habitantes las dos teorías no están exentas de problemas ya que si se sobre-produce no va a haber demanda que consuma el excedente y si se incentiva el consumo automáticamente los oferentes van a aumentar los precios. Distinto es lo que ocurre en Brasil, con medidas que generen un corrimiento en la curva de consumo, con una población casi 5 veces mayor que la Argentina, genera que ingresen al mercado 17 millones de consumidores (estimando un corrimiento de la curva de consumo equivalente al 10% de la población). Dvoskin da un ejemplo contundente que vivió como Subsecretario de Comercio: “Apenas Brasil mejoraba su nivel de consumo, desabastecía el papel higiénico en Argentina” y agrega “Ahora pasa al revés: Brasil se llega a caer y vos te vas a la bancarrota al otro día. Por lo tanto, mientras el Mercosur no perfeccione su sistema y

nosotros no entendamos que en este mercado aportamos poco vamos a estar colocando en peligro nuestra economía”.

El problema no es solo del Estado, también es importante destacar el rol de los empresarios argentinos, que según el propio Dvoskin no exhiben ningún compromiso o solidaridad con el conjunto del país. El Estado puede adoptar medidas que generen un tipo de cambio alto para generar un ambiente favorable localmente y se pueda producir nacionalmente sin que los productores se vean afectados por la importación. Ello es seguido necesariamente de medidas que vayan reduciendo el tipo de cambio a niveles reales para aumentar la producción. Lo que ocurre explica el ex Presidente de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia es que: *“El empresario deja de invertir y no se vuelve más productivo, aprovecha los primeros años con tipos de cambio alto que lo blindan de los productos importados, produce todo lo que puede vender en el mercado local y aumenta los precios todo lo que puede, y genera la mayor ganancia posible en el menor plazo y cierra la empresa, que se encargue el que viene”.*

Dvoskin concluye la entrevista con un ejemplo: *“Imaginate lo irracionales que somos en Argentina que cuando en la década del 1950 se instala Mercedes Benz para producir camiones y se aprueba un plan de política automotriz a largo plazo, el que incluye un nuevo trazado de rutas a nivel nacional para que circulen, y así fomentar las 2 industrias más importantes a nivel económico: construcción y automotriz, ¡hacemos rutas que compiten con los trenes! En vez de hacer rutas complementarias como en cualquier otro país del mundo civilizado, con un sistema de transporte integrado. Es una lucha de intereses permanente con el gremio ferroviario. Y vemos cómo las decisiones no son para el bienestar nacional a largo plazo, sino que son para resolver los conflictos del gobierno de turno.”* Y agrega: *“El Mercosur no va a servir nunca por que Brasil tiene políticas a largo plazo y Argentina está cambiando las reglas de juego todos los días y lo único que se genera es la huida de capitales y que las inversiones vayan a Brasil y no al país”.*

2. Gustavo Feder: la mirada de un historiador académico

Gustavo Feder es Profesor de historia automotriz y editor de la revista especializada *Auto Historia*, donde mensualmente se publican trabajos de investigación, entrevistas, notas a fabricantes y especialistas en la temática. Titular de cátedra de la Universidad de

Buenos Aires, como profesor de una materia optativa para varias carreras, “Un siglo de autos argentinos. La historia de la industria automotriz desde sus pioneros hasta la actualidad”, en ella explica todos los eventos destacados en la industria automotriz Argentina desde 1901 al presente y los últimos avances a nivel internacional¹⁸. La mirada de Feder se enfoca en otras cuestiones diferentes a las de las políticas. Su preocupación está en las características de los procesos productivos.

Gustavo Feder, manifestó en la entrevista que las automotrices declaran que hay un mayor porcentaje de piezas nacionales que las que declaran los autopartistas. El principal problema no es únicamente la brecha que existe entre la importación de vehículos y la fabricación la producción local, sino que los autos de fabricación Nacional en el mejor de los casos tienen un 40% de componentes nacionales, esto es lo que llamamos una baja integración nacional en el parque automotor argentino. El auto argentino no es realmente un auto argentino.

Podemos entender mejor esta cuestión con el ejemplo que nos brinda el profesor Feder: cuando Citroën PSA sacó el primer C4 en el año 2007, lo presentaron como “el orgullo nacional”. El motivo era que las versiones más básicas tenían, según Citroën, un 60% de piezas de fabricación local. Mientras que los autopartistas aseguraban que rondaba en un 35% o 40% de integración nacional. Estas cifras son difíciles de corroborar ya que hay partes de las piezas que requieren componentes importados para su fabricación. Si lo comparamos a niveles históricos, los porcentajes actuales son mucho menores a los de hace 50 años atrás, por ejemplo, debido a que anteriormente era obligatorio que hubiese un 80% de componentes nacionales en utilitarios y un 90% en automóviles. Otra variable a considerar podría ser que cuando los autos son nuevos y recién se presentan en el mercado hay un proceso de nacionalización de autopartes que va más lento que el lanzamiento del auto, por lo tanto en una primera etapa los componentes son importados hasta tanto se empiezan a fabricar localmente por las autopartistas que van cumpliendo con los estándares de calidad de los componentes, esto también implica inversiones desfasadas y tiempos de instalación de maquinarias que hace que las automotrices vayan más rápido que las productoras de componentes (autopartistas). Feder a partir de este ejemplo señala que hoy los componentes locales en automóviles

¹⁸ Ver Anexo 14 en el que se presentan los principales hitos de la industria automotriz en los siglos XX y XXI.

de fabricación nacional oscilan entre un 60% como afirman las terminales y un 35% como lo dicen los autopartistas; lo que no es discutible es que la integración Nacional es baja.

Por otra parte, Feder propone colocar el problema en una mirada de largo plazo. Según él, para comenzar a entender cuáles fueron los orígenes de la Industria Automotriz Argentina hay que diferenciar lo que es construcción de autos de lo que es la producción seriada. La construcción, si puede llamarse así, comienza en 1901, en cambio la producción seriada comienza en la posguerra, con Autoar, Mercedes-Benz y con la aparición del estado como empresario industrial (IAME). Para mediados de los años 50' con KAISER y la creación de IKA, comienza la producción en serie en volúmenes más significativos acompañada de una producción integrada de fábrica de motores, cajas de cambio, carrocerías, componentes eléctricos y carburadores.

Brasil en este sentido estuvo ausente hasta el comienzo de los 50, según sostiene Feder (pero ello debería ser confrontado con investigaciones históricas específicas), pero después tuvo un proceso similar al que ocurrió en la Argentina, con el modelo político-económico conocido como "desarrollismo". En la Argentina tuvo lugar con la presidencia de Arturo Frondizi y en Brasil con Juscelino Kubitschek, donde se creó por primera vez un plan de estímulo a la radicación de automotrices. Brasil crea una entidad llamada GEIA (Grupo Ejecutor de la Industria Automotriz) que buscaba estímulos para que las automotrices se radicasen en Brasil. En Argentina se dictó un decreto-ley para favorecer la industria automotriz, decreto 3693/1959. Decreto de promoción industrial automotriz que estaba enmarcado en la ley de promoción industrial y en una ley de inversiones extranjeras. Durante la vigencia de esta ley el 75% de la inversión extranjera directa fue de KAISER para construir IKA. Argentina en este momento llevaba ciertas ventajas en comparación con Brasil por haber comenzado unos años antes y fue hasta el año 1965 que la Argentina produjo más autos que Brasil y este fue el último año en que la Argentina superó a Brasil en la producción de años anual.

Antes de la creación del MERCOSUR hubo un primer cambio con la ley de reconversión automotriz de Martínez de Hoz en 1979, que establecía que por cada pieza importada se debía exportar otra con una relación 1 a 1, por cada dólar importado se debía exportar otro dólar tanto en autopartes como en automóviles. Esta ley no fijaba un mínimo de

componentes nacionales simplemente buscaba equilibrar la balanza comercial argentina.

Desde fines de la década del 70', por su parte, continúa Feder, se verifica que la inversión extranjera directa fue primero a Brasil y luego desde Brasil se decidió realizar las inversiones en Argentina. Este proceso no es decisión de los Estados, sino decisiones estratégicas de políticas comerciales de las automotrices. Esto genera que hoy existan más de 4 automotrices como: BMW, KIA, Mitsubishi y Hyundai que fabrican en Brasil y no en la Argentina. Así, esta situación desigual no solo es causa de las políticas comerciales sino de las políticas estatales que favorecen a las automotrices a que se instalen en territorio brasilero y no en el argentino, con inversiones en infraestructura, polos industriales, rutas, beneficios económicos, subsidios, exenciones impositivas y créditos. Todas estas políticas activas para atraer a las automotrices, en el caso de Brasil, no son solo nacionales sino estatales ya que los estados compiten entre sí para que las inversiones vayan a uno u otro. Como explica Feder, tras haberle realizado una entrevista al ex presidente del INTI Enrique Martínez, este último afirmaba que cada nuevo puesto de trabajo en la Industria Automotriz le costaba 300 mil dólares tras todas estas inversiones y facilidades.

Argentina tuvo políticas favorables para la Industria Automotriz solamente durante los años 60 como parte de un proyecto tecnocrático de modernización de la infraestructura, como, por ejemplo, el acceso a la Autopista Panamericana que la Provincia de Buenos Aires le realizó a Ford o el tendido eléctrico especial que realizó la Gobernación de Córdoba para la empresa IKA. Sin embargo, desde entonces no hubo inversiones estatales directamente relacionadas con la Industria Automotriz. De este modo, teniendo en cuenta los últimos 30 años, donde todas las empresas se radicaron en Brasil influidas por los beneficios que este país otorgaba, lo hacen en un país, según Feder, cuyas clases políticas apoyaron decididamente la industrialización y, más allá de que haya tenido partidos de izquierda o de derecha ha mantenido una clara posición industrialista. En cambio, en Argentina se sigue discutiendo si el modelo es Industrial con sustitución de importaciones o agroexportador, convirtiéndolo en un país de industrialización intermedia por lo que la Industria no termina de consolidarse y en lugar de generar divisas las consume, importando desde materia prima hasta productos con alto valor agregado.

En consecuencia, afirma Feder que la Argentina al no contar con una política de promoción para el sector automotriz, comparable a la brasilera, la existencia del Mercosur, que considera como Nacional un auto brasilero, genera que las automotrices se instalen en Brasil donde poseen mayores facilidades, costos laborales inferiores y sindicatos menos poderosos. Les conviene por cuestiones de rentabilidad producir en Brasil y luego exportar autos en la Argentina con arancel 0 %. Por el contrario, la política de compensación existente en el Mercosur, con sus acuerdos que permiten ampliar el horizonte de producción, favorece en mayor medida a la Argentina que a Brasil por el tamaño del mercado brasilero que potencialmente alcanzaría un consumo de 5 millones de vehículos al año contra un mercado local potencialmente de 1 millón.

Continuando la idea del párrafo anterior, Feder argumenta que no debería alarmar que hoy el acumulado de autos producidos en Argentina es de 13 millones aproximadamente y el de Brasil, en proporción es 5 veces mayor, con 62 millones de autos producidos. Ya que Brasil tiene una población 5 veces mayor que la de Argentina y su producción está orientada a abastecer el mercado interno. Esto nos llevaría a preguntarnos qué pasaría en el hipotético caso de que Brasil cerrase su mercado a la Argentina. Si consideramos que el 85% de las exportaciones argentinas van dirigidas a abastecer al mercado interno brasilero y que las exportaciones representan un 50% de la producción total, perder a Brasil como mercado constituiría una caída del 40 % del total de las ventas. Teniendo en cuenta que el impuesto a los vehículos de lujo que provocó un aumento de entre el 50% y el 150% del precio de los autos comercializados localmente, las ventas cayeron un 35% respecto del año anterior pasando de venderse 800 mil autos en 2011 (año record de ventas en la Argentina) a 650 mil en 2012, y comparando estos valores respecto a la producción del 2002 con menos de 200 mil se podría afirmar que cerrar las barreras comerciales entre Argentina y Brasil no provocaría un colapso en la Industria local, ya que como vimos más arriba, la caída de la demanda sería de un 40% y no sería muy distinto a la caída luego del impuesto a los autos de alta gama, manteniendo un nivel de ventas por encima de los 600 mil autos/año, valores que triplican las ventas durante la crisis de 2001/2002 en Argentina.

Ante la pregunta acerca de cuál sería la solución para corregir el desequilibrio en la Industria Automotriz, el profesor Feder responde que deberían ser políticas consensuadas entre ambos países que favorezcan la generación de mano de obra

calificada, desarrollo de proveedores locales, maximización de exportaciones, ingresos de divisas, compromiso de nacionalización de partes. De ese modo, ambos países resultarían mutuamente beneficiados tras la ampliación del mercado. Si bien a nivel de políticas de estado esta relación no se vislumbró, sí se fue generando por las estrategias corporativas de las terminales. Argentina se está especializando en vehículos utilitarios (Pick Ups) y vehículos de gama media, en cambio Brasil en vehículos de baja gama. En el momento de la entrevista (2014) parecía buscarse alcanzar una mayor eficiencia en el volumen de producción. Aquí aparece otro actor relevante en el proceso que escapa a la voluntad y a la acción de los estados nacionales. Lo que hacen las terminales a nivel global como estrategia, es determinar qué país va a producir y así destinar un modelo a ese país y a partir de ahí exportar a distintos lugares del mundo o regiones. Gustavo Feder nos da un ejemplo de este último proceso: “VW cuando lanzo la AMAROK decidió que sea Argentina el primer país de mundo donde se produzca, ahora también se produce en Alemania, entonces Alemania abastece a Europa y Argentina a América. Si vos ves las marcas que producen tanto en Argentina como en Brasil, no fabrican los mismos modelos, salvo alguna excepción. Lo que se hace es estipular que país fabrica determinada línea de modelos y compensa con el otro”.

Para concluir la entrevista podemos decir que el profesor de historia automotriz dio un pantallazo general de la evolución de la Industria Argentina con más de 110 años, con un punto de no retorno a mediados de la década del 60' en el que Brasil supero a la Argentina en niveles productivos tras la continua implementación de políticas industriales que acompañaron todos los gobiernos sin importar la ideología, creando un mercado interno inmenso y una industria automotriz que excede la demanda y logra exportar al mundo. En cambio, la Argentina con sus constantes cambios de políticas macroeconómicas, desaprovechó el gran impulso del Desarrollismo de los años 60 'y comienzos de los 70' , y solamente pudo crecer gracias a las estrategias corporativas de las multinacionales que vieron un pequeño mercado interno que demandaba vehículos y un “mercado vecino” que seguía con una demanda insatisfecha.

3. Carlos Cristofalo: la mirada de un periodista especializado

Carlos Cristofalo es un conocido periodista con una larga trayectoria en revistas especializadas de Argentina y Brasil y en periódicos como “Ámbito Financiero” y “Perfil”

y en el 2006 crea "AutoBlog", el sitio de noticias automotrices más visitado de Argentina. En su perspectiva, coincidente en este punto con Dvoskin, la diferencia entre Argentina y Brasil en la producción de automóviles es causa de la gran variación de las reglas y leyes que sufre la Argentina y no Brasil. El segundo tuvo reglas estables y cada medida que se anunció fue a largo plazo.

Las crisis económicas que tuvo la Argentina en los últimos años, vinieron acompañadas de cambios de reglas para las Fábricas de Autos: existían distintos tipos de Dólar, variaciones en los impuestos internos que aparecían y desaparecían, impedimentos para una libre importación, como las licencias no automáticas para autos de alta cilindrada y de baja cilindrada, declaraciones juradas anticipadas de importación (DJAI), necesarias para Nacionalizar los autos que arriban a puerto, impuestos y compensaciones en la balanza comercial que impedían el libre flujo de automóviles entre ambos países.

El periodista especialista en la industria automotriz da un ejemplo de cómo el Gobierno Nacional trataba de regular el comercio y esto atentaba directamente contra la industria Automotriz: "el gobierno en 2011 obligó a las automotrices a exportar productos cualquiera fueren con una relación de 1 a 1 por cada producto que se importaba (cada dólar que se importaba debía estar compensado por otro dólar en exportaciones). Ello obligó a cosas insólitas como por ejemplo el importador de Porsche empezó a exportar vinos y aceitunas, el importador de Hyundai exporta arroz y maní, el importador de Kia exporta electrodomésticos, actividades totalmente ajenas a aquellas en las que se especializan estas automotrices; o la planta de biodiesel que nunca se construyó. Esto los obligó a buscar socios que en realidad ya exportaban estos productos. Lo cierto es que cada año había una nueva regla y eso hizo que el mercado no se expandiera como se tenía que expandir, que las inversiones no llegaran al país como tenían que haber llegado, y que todas las posibilidades de negocios, aprovechando el libre comercio con Brasil, fueran a Brasil". Concluye, en este punto coincidiendo con Feder, sosteniendo la idea que, si una determinada Automotriz puede vender los autos que fabrica en Brasil y exportarlos a la Argentina sin ningún tipo de arancel aduanero, las Automotrices prefieren radicarse en Brasil, que es o era un país política y económicamente más estable, y no en Argentina.

Siguiendo la idea del párrafo anterior el periodista nos explica que Brasil tiene reglas muy claras a largo plazo y que garantiza el cumplimiento de los acuerdos pactados con los industriales. Esto se deja ver con los autos de alta gama que siempre tuvieron en Brasil un precio entre un 40 y un 60 % mayor que en la Argentina y aun así Audi, BMW, Jaguar y Land Rover fabrican autos en Brasil, ensamblando principalmente pero habiendo construido e invertido en líneas de montaje con la promesa del Estado Brasileiro de ir reduciendo los impuestos a los autos de alta gama a medida que fuese aumentando la producción de estos autos en el país. Si bien en la Argentina sería más rentable vender estos autos de alta gama producidos localmente, las terminales deciden sacrificar rentabilidad y producir en un escenario político y económico más estable.

Otra de las ventajas que presenta Brasil respecto a la Argentina para Cristofalo es el tamaño de su mercado interno. En relación a lo que mencionaba Roberto Dvoskin, el corrimiento de la curva de consumo de Brasil (una gran cantidad de personas que antes no tenían las posibilidades de consumir, tras el aumento de la clase media, ahora pueden hacerlo) genera un aumento de la demanda de Autos 0 km. que representa un volumen significativo en las unidades vendidas al año. Este suceso en la Argentina, por su realidad demográfica y por el tamaño de su mercado consumidor, no ocurre. Un mercado interno 4 veces y media mayor y con una demanda exponencialmente creciente genera que las empresas se radiquen en territorio brasileiro y no en territorio Nacional.

El especialista continúa ampliando las razones por las cuales las automotrices se radican en Brasil y no en Argentina explicando, en coincidencia con lo afirmado por Feder, que no son solo las políticas a largo plazo, sino que el Estado Brasileño invierte en infraestructura con planes a 10 años para favorecer las condiciones de las Industrias que se radiquen en su país. Y, aclara, los municipios y los estados brasileños compiten entre sí brindando más y mejores beneficios para que las fábricas se radiquen en uno o en otro estado y/o municipio. Exenciones impositivas de hasta 10 años en impuestos municipales, estatales, rentas o ingresos brutos, suspensión de los impuestos a las tarifas eléctricas brindando servicios al costo con el tendido de alta tensión correspondiente y tendidos de rutas, entre otros. Todas estas medidas son a largo plazo y refuerzan el compromiso del Estado Brasileiro de brindar apoyo a las Fábricas que se radiquen en su territorio.

Exactamente al revés en el caso argentino. Los autos nacionales estaban pagando impuesto al Lujo y pone como ejemplo al Toyota Corola. Cristofalo observa que Argentina es el único país del mundo donde este modelo, que es el símbolo del auto popular en tantas partes, el auto más vendido de toda la historia, paga impuesto al lujo. Es un auto que en EEUU tiene el personal de limpieza. Argentina, agrega Cristofalo, también es el país del Mundo en donde más caro se vende el Toyota Prius, acá vale USD 100.000 y en el resto del mundo está entre 20.000 y 40.000 USD. Mientras en el resto del mundo se incentiva para que la gente compre autos ecológicos, en Argentina se lo recarga con impuestos al lujo.

Carlos Cristofalo nos informa que la integración de autopartes nacionales en los autos de fabricación nacional versus autopartes importadas es de tan solo el 30% de componentes locales en promedio en todos los vehículos de fabricación nacional, colocándose del lado de lo que afirman los autopartistas. Agrega que la gran mayoría de los motores, de las transmisiones y de la electrónica, que son los productos de mayor valor agregado y de alta especialización, que mayor puestos de trabajo generan, que mayor inversión en I+D y tecnología requieren, son importados (la gran mayoría de los componentes son importados de Brasil); en Argentina se realiza: el estampado de carrocería, pintura, asientos, los revestimientos internos (inyección plástica) y los neumáticos pero siempre hasta el 30 % del total de componentes en los vehículos.

Para fines del 2012 el principal productor de automóviles en Argentina, es de origen japonés: Toyota. Luego le siguen Ford, Fiat, Renault y Volkswagen, Peugeot-Citroën y Mercedes-Benz.

Para ese año, observa de nuevo Cristofalo, todas estas marcas también se encontraban fabricando autos en Brasil. Cuando comenzó el Mercosur, las 3 marcas francesas: Peugeot-Citroën y Renault no tenían ninguna presencia en Brasil. Esto se explica, según el periodista, en la demanda del mercado interno brasilero, el que principalmente consumía autos de diseño norteamericano y era un mercado similar al de los Estados Unidos. Con la nueva política automotriz del Mercosur, en el año 1994, empezaron a venderse en Brasil autos europeos franceses y aumentaron las ventas de italianos y alemanes.

Ante la pregunta del autor sobre si existió alguna política que haya afectado particularmente a la industria automotriz en la Argentina, el entrevistado respondió que no recordaba ninguna en particular y afirmaba que el problema no es una normativa específica sino el constante cambio de las normativas en el tiempo. Y daba a modo de ejemplo, la respuesta a una pregunta que le realizaron a un empresario norteamericano durante la época del comunismo: “¿En qué país invertiría su dinero, en Estados Unidos o en la URSS? En cualquiera de los 2 que me garantice 10 años sin cambios de reglas. No importa si sos Comunista o Capitalista, lo que vos necesitas es poder pronosticar, invierto en función de esto”, y agrega que en la Argentina la posibilidad de pronosticar “es imposible”.

Hoy en día, señalaba Cristofalo en el momento de la entrevista, los automóviles se producen en todo el mundo estandarizando plataformas y abasteciendo plantas con mega suppliers. Hoy la Argentina cuenta con tres plataformas globales que abastecen al resto del mundo y principalmente a América Latina, estas son: la Ford Ranger en la planta de Pacheco, la Toyota Hilux en Zarate y la VW Amarok en Córdoba. Esta última fue la primer Pick up, fabricada por Volkswagen en la historia y la Argentina tuvo la fabricación en exclusividad durante los primeros tres años, pero después de sucesivas crisis y aumentos de costos, los niveles de calidad en su fabricación no eran lo que exigían los estándares del mercado europeo y la Pick Up se comenzó a fabricar en Alemania, generando una reducción en las unidades fabricadas en Argentina.

La pérdida de exclusividad en la Amarok y la correlativa pérdida de las ventas al mercado europeo fueron compensadas con inversiones de más de 800 millones de dólares en las plantas de Toyota demostrando que hoy en día el negocio no es fabricar todos los autos de una automotriz sino especializarse en pocas plataformas globales y tratar de crecer a lo largo de la cadena de valor.

Históricamente, señala Cristofalo, la Argentina en relación a Brasil tuvo menor población, aunque en compensación, Argentina tenía mayor número de personas con posibilidades de adquirir un auto (se indagará esta afirmación en el capítulo siguiente). En el mercado automotriz, insiste, no es significativo el número de población, sino más bien la cifra de personas que pueden comprar un auto. En consecuencia, con esto, la Argentina siempre tuvo más personas en esta situación en comparación con Brasil,

hasta los últimos 20 años que empezó a verse un cambio inverso en esta cuestión, hoy en día la Argentina no está en este nivel. Se podría considerar, afirma Cristofalo, que la clase media es la que demanda el mayor porcentaje de vehículos y el análisis debe de hacerse no midiendo la población total de un país sino de cuantos habitantes tienen el poder adquisitivo para comprar un vehículo nuevo.

Entre 1994 y el 2003, se produjo el mayor cambio cuantitativo en la producción de automóviles de Argentina y de Brasil. La producción de Brasil en 1994 era 3 veces mayor que la Argentina y para el año 2003 era 10,9 veces mayor. Según el especialista, la brecha fue ocasionada por el cambio de las políticas macroeconómicas de la Argentina, mientras que, en Brasil, las políticas se mantuvieron estables expandiendo la capacidad productiva año a año. Durante los años 90' en la Argentina existía el libre comercio, luego comenzó el proteccionismo tras una crisis política que duró 5 años y que culminó en "la crisis del 2001" con la menor producción de autos del periodo 1994 – 2003 con menos de 160 mil automóviles.

Continuando con la misma lógica se puede decir que con la asunción del presidente Néstor Kirchner en el 2003, la industria automotriz fue el ejemplo del plan de crecimiento para el país y al fomentar el crecimiento a través de políticas comerciales, beneficios impositivos y un tipo de cambio atrasado provocó producciones record año tras año. Hasta que en el año 2011 con la presidenta Cristina Fernández de Kirchner se rompieron las buenas relaciones de los años precedentes y se priorizó una política de recaudación estableciendo impuestos de más del 100% para la comercialización de vehículos que arbitrariamente se consideraron de alta gama.

El periodista a lo largo de toda la entrevista deja una visión que denota que el responsable de la brecha entre Argentina y Brasil, en la producción de automóviles, es el constante cambio en las políticas macroeconómicas y las cíclicas crisis políticas y de identidad que recaen sobre la Argentina. Condiciones que no le permiten un crecimiento sostenido a lo largo del tiempo, para posicionarse y competir en los mercados internacionales, como sí lo hace hoy Brasil siendo el sexto productor de automóviles a nivel mundial.

4. Bernardo Kosacoff: la mirada de un economista

Bernardo Kosacoff, Director de CEPAL Naciones Unidas en Argentina entre 2002 y 2010, es un referente académico en la Argentina y particularmente en la Industria automotriz por sus incontables trabajos de investigación y publicaciones, así como también mentor y coordinador de equipos técnicos en el Congreso de la Nación acompañando leyes de fomento de la industria automotriz nacional. Insiste, coincidiendo con los otros tres entrevistados, en que el problema radica principalmente en las políticas económicas, o la falta de ellas que favorecieran a la industria automotriz y, a la vez, brinda un cuadro de conjunto que a su modo incluye también otras perspectivas formuladas por los precedentes entrevistados.

A finales de los 70', luego de finalizado el modelo sustitutivo de importaciones, recuerda Kosacoff, solo quedaban tres plantas de producción de automóviles en Argentina: Auto Latina (VW/Ford), Sevel (Fiat/Peugeot) y Renault. El entrevistado explica que en esa instancia ocurrían ciertos sucesos que eran muy interesantes y que luego se modificaron perjudicando a la Industria. En ese período cada una de las terminales, trataba de encontrar un núcleo autopartista de alta competitividad internacional para compensar el flujo de comercio, así como también la decisión de VW/FORD de renovar y actualizar Transax, la fábrica de cajas de cambio de Córdoba (desde ese momento la mejor caja de cambios del mundo). Fiat fabricaba el motor Europa y Renault fabricaba matrickería. Existía la idea de especializarse en un núcleo tecnológico que no solo abasteciera al mercado doméstico, sino que generase saldos exportables y que permitiese una mayor integración de componentes importados.

El mercado argentino, según Kosacoff, hubiese funcionado con solamente estas tres empresas produciendo por su tamaño de mercado y su capacidad productiva; sin embargo esto cambió en los 90' con el liberalismo traído de la mano por el Ministro de Economía Domingo Cavallo, el que creía que si existían muchas empresas iba a haber mayor competencia, en lugar de negociar con las tres empresas existentes, brindándoles un acceso preferencial a este mercado, pero evaluando y controlando los términos de forma tal que generen competitividad, exportaciones, empleo, y otros términos que el gobierno del momento considerase oportunos. Luego de la apertura del mercado, la industria argentina por su propia dinámica, logró una notable heterogeneidad,

existiendo al mismo tiempo núcleos con mayor desarrollo tecnológico que otros. Así la Argentina, como también lo supo decir el profesor Feder, se especializó en la fabricación de automóviles de gama media con mayor tecnología, el segmento de mid-side Pick Ups con mayor valor agregado, un cambio muy razonable que acompañaba las estrategias de las terminales a nivel mundial.

Sin embargo, para Kosacoff, el mayor de los errores de las políticas orientadas a la Industria Automotriz fue el de no generar una mayor integración de autopartes nacionales en vehículos de fabricación local. Lo que generó el gran déficit que hoy tiene la Argentina dado que cuantos más autos se venden localmente, mayor es el déficit comercial de autopartes que se genera, a causa de la muy baja integración nacional que existe por auto producido, que promedia el 30%.

Citando al entrevistado, éste relata cuál fue en términos de política automotriz el mayor error respecto a los autopartistas: “el Estado subsidiaba el precio de las autopartes de fabricación Nacional entre un 7 y un 8 % para aumentar así la mayor integración Nacional. Pero ¿qué era lo que sucedía?, al momento en que la terminal Automotriz tenía que comprar la autoparte, cuando el Gobierno no le pagaba el dinero del subsidio, la terminal, quien era la que administraba esos pagos, no le transfería ese sobreprecio al autopartista. Luego de dos o tres años de reclamos las terminales, cobraban esos subsidios y no realizaban los pagos a los autopartistas, por lo tanto, estos subsidios no tenían ningún otro impacto que una ganancia extraordinaria para las terminales, que luego transferían a sus casas Matrices al exterior. Esta política comenzó en los años 90’ y continúa en el presente”.

Kosacoff en un trabajo que realizó para la CEPAL en 1993, año en el que comenzaba a gestarse el Mercosur, proponía como planteo central que la Argentina, si no tenía un nuevo sector autopartista, no debía darle ingreso preferencial al mercado argentino a la industria brasilera, y proponía la siguiente regla: ambas economías debían producir igual valor agregado en términos de la proporción de su tamaño de mercado. Si esto no era así, ¿por qué la Argentina debería darle preferencia y acceso a Brasil sino se iba a desarrollar una industria automotriz local integrada con los autopartistas, si lo que podría hacer sería comprar autos a cualquier otro país del mundo, cobrarles impuestos por la importación y generar un fondo con el dinero recaudado, con el fin de desarrollar

otra industria localmente, como podría ser, por ejemplo: la indumentaria? Kosacoff agrega: “si no había una regla de sensatez en términos del desarrollo de una especialización industrial ahí es donde radican las dificultades”.

Kosacoff, a lo largo de la entrevista nos mencionaba que el principal problema era la baja integración nacional, por lo que habría que entender cuál era el rol de la cadena de valor en la industria local, y cuenta que en su primer trabajo realizado sobre la industria automotriz en los años 70', hizo un primer relevamiento en el cual encontró que en el mercado existían 1400 autopartistas de las cuales solo 300 trabajaban en el primer anillo. Hoy en día ese número se ha visto reducido aproximadamente a 120 autopartistas. En esos años, como también señala Feder, la integración nacional por ley debía ser del 95% y se medían los contenidos indirectos (las piezas que componen las autopartes). A mediados de los 80' la integración se cambió al 30/40 %. Desde los años 90' hasta el presente se dejaron de medir los contenidos indirectos y la integración llega en algunos vehículos a ser tan solo el 20% como, por ejemplo, la Toyota Hilux, el vehículo más moderno que hoy se produce en Argentina. En ese momento, pero la situación se mantiene, el negocio de los autopartistas no es el de abastecer a las terminales, donde deben vender sus productos al costo para ser competitivos, sino el mercado de reposición, en el que venden los productos originales con márgenes de ganancias muchas veces mayores al 200%. Las autopartistas certificadas como proveedores originales (las del primer anillo), tienen plantas más modernas y eficientes, por lo que su costo de producción debería ser menor, y sin embargo venden en el mercado secundario con los precios más altos.

Hoy el problema de la Argentina radica en que el sector autopartista se ha especializado en la producción de autopartes con el menor valor agregado (inyecciones de plásticos, vidrios, asientos, tapicería, neumáticos, etc.) mayor volumen y por consiguiente mayores costes de transporte. Estas autopartes no necesitan de grandes inversiones, utilizan poca mano de obra, y la mano de obra utilizada no es especializada. Esta especialización cambió durante los últimos 40 años dado que en los años 70', por ejemplo, Ford tenía en la Argentina la única planta de motores fuera de los países desarrollados. En 2007, señala Kosacoff, que en conjunto con otros investigadores e ingenieros desarrollaron un programa para fabricar motores de combustión interna en la Argentina (dado que la Argentina no puede competir en el mundo con electrónica,

pero si puede hacerlo con la metalmecánica), este programa requería de 60 a 70 proveedores que realizaran las distintas partes del motor generando incontables fuentes de trabajo. Este programa pensado para desarrollarse durante 5 años fue firmado por la presidenta Cristina Fernández de Kirchner, pero nunca se destinaron los fondos necesarios para el comienzo del mismo y el proyecto quedó en la nada.

En línea con lo afirmado por López en el trabajo ya citado, observa Kosacoff que desde los años 90', en el mundo no se fabrica en ningún país el 100% de un vehículo, sino que existen plataformas globales que se fabrican en determinados países y abastecen a las terminales que se radican en otros. Para poder fabricar una de estas plataformas en el territorio nacional se deben ganar licitaciones internacionales y desde fines de los 80' la Argentina no ha ganado ninguna licitación internacional. Estas plataformas se empezaron a fabricar en Brasil y posteriormente en México, por lo que sería sumamente importante, para Kosacoff, una alianza entre Argentina y Brasil con un mercado que consume más de 5 millones de vehículos al año para tentar a las terminales a instalar plantas de producción de determinadas plataformas en el territorio. Pero mientras Brasil cumple con sus planes de desarrollo e incentivos para la industria a largo plazo, la Argentina cambia constantemente de políticas y de prioridades en el corto plazo. Un buen ejemplo de esta problemática lo proporciona Kosacoff: "Fiat es la única terminal que produce autos con economías de escala en el territorio nacional. Cuando Fiat finaliza su planta de producción durante los años 90', creía que la convertibilidad iba a cambiar la Argentina, pero esto no fue así y decidió no poner en funcionamiento la planta y así todos los proveedores autopartistas que se habían desarrollado para abastecer esa planta fueron a la quiebra. A Fiat no le importó invertir en la planta y desarrollar todos esos proveedores para luego dejarlos en la calle con la excusa de que el Estado no cumple sus palabras". Entonces la Argentina con el menor tamaño de mercado, el cambio de las orientaciones de políticas, la falta de evaluación y transparencia de la política crea asimetrías desfavorables que se traducen en la falta de inversión en el territorio y que las terminales coloquen sus plataformas productivas en Brasil y en México.

Se puede concluir que Kosacoff entiende como principal problema la baja integración nacional de los vehículos de fabricación local, y esto genera un desequilibrio en la balanza comercial, dado que cada auto que se fabrica en el país destinado a la

exportación deja un saldo negativo en la balanza comercial. Las principales asimetrías que pueden vislumbrarse entre Argentina y Brasil son para él: el tamaño del mercado, la escala, en todos aquellos sectores en los que tienen economías de escala, sobre todo en la producción de los autos más económicos y la mayor asimetría que nos deja ver Kosacoff es, nuevamente, que Brasil tuvo continuidad en las políticas, a través del Banco de Desarrollo, la formación de RRHH y el desarrollo de proveedores y actualmente posee una industria más integrada. Sumado a que, si bien el rol del estado es un activo importante, también hay una influencia muy grande de las estrategias globales de las multinacionales en término de las decisiones sobre dónde radicar sus plantas de producción, entonces la dinámica de asimetrías estructurales y los constantes errores en las políticas conlleva las decisiones de las transnacionales en darle prioridad al desarrollo en Brasil en lugar de Argentina. El problema no es solo de la falta de políticas industriales, sino que erran en la implementación de las ya existentes, como la anteriormente descrita de subsidiar la mayor integración de autopartes, la falta de transparencia, la falta de evaluación, y la facilidad de las terminales de evitar caer en el marco regulatorio sancionado.

A manera de primera conclusión, si se busca enumerar los principales factores que los entrevistados atribuyen a la asimetría que existe en la industria automotriz entre Argentina y Brasil, cinco podrían indicarse. A) La ausencia en Argentina, a diferencia del Brasil, de políticas estatales de largo plazo tanto hacia la industria en general como hacia la automotriz en particular. En este punto, todos están de acuerdo. Desde luego una más detenida exploración de este tema obligaría a ir más allá del análisis exclusivamente económico y a detenerse en el grado de conflictividad y facciosidad de los participantes del escenario político en lo que a mayores niveles de consenso en Brasil se corresponden con mayores niveles de confrontación y disenso en la Argentina. Luego, los distintos entrevistados señalan con diferente énfasis, otras: B) el tamaño del mercado, C) las estrategias globales del multinacionales, d) las disfuncionalidades existentes en los acuerdos del Mercosur, e) el papel de la industria de autopartes en ambos países que va de una situación de eficaz integración en el caso de Brasil a una débil integración en el caso argentino que, a su vez, redundando en una situación perjudicial para la industria de autopartes local.

Capítulo II – Una perspectiva desde los datos agregados

En este capítulo analizaremos diferentes fuentes que nos brindan una fotografía de la industria automotriz en ambos países que nos permiten comparar los efectos de las políticas en el sector. Esta sección se basa fundamentalmente en los datos recopilados, sistematizados y analizados por el autor y provistos al final de este trabajo en los Anexos 2 a 12, que sirven de base para la aproximación cuantitativa que se busca brindar en el presente trabajo.

Una primera forma de mirar el problema (cuadro 1) permite percibir la situación desde la indagación de las decisiones de las empresas multinacionales a radicarse en uno u otro país. Hacia 1990, antes de la creación del Mercosur y de la firma de los sucesivos acuerdos acerca de la política automotriz que regiría en el mismo, existían instaladas en Argentina ocho terminales (Autolatina, Iveco, Mercedes Benz, Renault, Scania, Sevel, A.y L. Decaroli y El Detalle). Una característica, vinculada a la relación entre la inversión requerible y la dimensión del mercado interno, era la existencia de plantas donde producían conjuntamente varias empresas automotrices. Así era el caso de Autolatina, en cuyo ámbito producían Ford y Volkswagen y SEVEL, en la que producían FIAT y Peugeot.

En Brasil, en cambio, existían en 1990 diez plantas (Agrale, Volvo, FIAT, Ford, General Motors, Gurgel, Mercedes Benz, Scania, Toyota y Volkswagen) con la diferencia de que no existían terminales híbridas, habiendo una marcada diferencia en cuanto a los volúmenes de inversión ya que en Brasil las empresas multinacionales invertían en plantas propias y no necesitaban generar asociaciones con otras empresas. Puede señalarse que en el caso brasileño existían cinco plantas que producían autos de uso particular mientras que en Argentina había tres. Por otra parte, al menos una de las terminales instaladas en Argentina, Autolatina, tenía presencia de capitales de procedencia de las subsidiarias instaladas en Brasil (de Ford Brasil y de Volkswagen Brasil).

Si se hace un alto ahora para mirar la situación en el momento final de la investigación (2012) el panorama es el siguiente: en Argentina hay diez plantas (General Motors,

IVECO, Mercedes Benz, Renault, Ford, Scania, FIAT, Peugeot-Citroën, Volkswagen y Toyota). Es decir que desaparecieron dos empresas nacionales de pequeñas dimensiones que producían ómnibus (El Detalle y A. y L. Decaroli), se disolvieron los dos *joint ventures*, Autolatina y SEVEL, y se incorporaron otras dos empresas ya presentes en Brasil, General Motors y Toyota. Como puede percibirse las nuevas reglas del juego implicaron una drástica reformulación de la situación de las terminales, lo que implicó nuevas inversiones en el sector.

En el caso de Brasil en el 2012 existían veinte plantas (Agrale, Volvo, FIAT, General Motors, Mercedes Benz, Scania, Toyota, Volkswagen, International, Nissan, Renault, IVECO, Honda, Man, Peugeot-Citroën, CAO (Hyundai-Subaru), Mitsubishi y Mahindra). Las diferencias con el caso argentino son visibles. Una empresa (de capital brasileño) desapareció (Gurgel) y otra se mantuvo (Agrale). En total once nuevas plantas se instalaron con capitales procedentes de una extensa cantidad de lugares (Europa, Estados Unidos, Asia e inclusive de la India). Algunas de esas empresas estaban ya instaladas en Argentina y abrieron nuevas plantas en Brasil (Renault y Peugeot-Citroën). El cuadro 1 muestra el resumen de la situación descripta:

Cuadro 1: Empresas Terminales automotrices en Argentina y en Brasil (1990-2012)

EMPRESAS ARGENTINA		EMPRESAS BRASIL	
1990	2012	1990	2012
Autolatina (Ford-VW)	General Motors	Agrale	Agrale
Iveco	Iveco	Volvo	Volvo
Mercedes-Benz	Mercedes-Benz	Fiat	Fiat
Ranault	Ranault	Ford	Ford
Scania	Scania	GeneralMotors	GeneralMotors
SEVEL (Fiat-Peugeot)	Fiat	Gurgel	
A. y L. Decaroli S.A.	Peugeot-Citriën	Mercedes-Benz	Mercedes-Benz
El Detalle S.A.	Ford	Scania	Scania
	Volkswagen	Toyota	Toyota
	Toyota	Volkswagen	Volkswagen
			Internacional
			Nissan
			Renault
			Iveco
			Honda
			Hyundai
			MAN
			Peueot-Citroën
			CAOA (Hyundai-Subaru)
			Mitsubishi
			Mahindra
TOTAL	8	10	20

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

Aunque no se dispone de datos sobre el volumen de las inversiones el número de plantas es un indicador razonable para afirmar que las nuevas reglas del juego fueron un factor, desde luego no excluyente, para atraer nuevas inversiones, construcciones y diversificación de modelos en mucha mayor medida en Brasil que en la Argentina. Brasil más que duplicó el número de plantas en el período mientras que la Argentina incorporó cuatro nuevas, pero dos de ellas eran divisiones de grupos preexistentes y dos desaparecieron (las únicas de capitales 100% argentinos). Esta situación que puede vincularse a las estrategias de las compañías multinacionales de orientarse hacia el Brasil mucho más que hacia la Argentina requiere una explicación.

Más allá de las posibles asimetrías que deriven de los acuerdos comerciales entre Argentina y Brasil otros factores pueden enumerarse. En primer lugar, las facilidades que brindaban los Estados y Municipios de Brasil para la radicación de empresas automotrices. Como señalan, Sierra y Katz¹⁹, cada Estado negoció con el sector en forma independiente y entre los beneficios acordados se encontraban desde la donación de los terrenos donde instalar las plantas (o una parte importante de los mismos), la provisión de infraestructura (agua, cloacas, luz, gas, telecomunicaciones y caminos). Los autores señalan que incluso, en algunos casos se realizaron conexiones ferroviarias hacia el interior de las fábricas y, en otros, la concesión de terminales portuarias exclusivas. Un punto particularmente importante y que es el resultado de las distintas características y orientaciones de los sistemas educativos en Argentina y Brasil fue, en este último caso, la creación de centros de capacitación estatales (CENAI), para el personal a ser incorporado en la empresa. Asimismo pueden indicarse exenciones impositivas, estatales y municipales o el facilitamiento de créditos a tasas más bajas que las del mercado²⁰. Algunos ejemplos de este tipo de acuerdos fueron el de Renault con el Estado de Paraná o el de General Motors con el Estado de Río Grande do Sul.

¹⁹Sierra, P. H. y Katz L. F., "La industria automotriz de cara a su futuro. Escenarios", Universidad de General Sarmiento, LITTEC, s.f.

²⁰ Como señalan Sierra y Katz, El centro del andamiaje financiero del subsidio de las inversiones consistió en utilizar entre el 40 y el 75 % del Impuesto a la Circulación de Mercaderías y Servicios - ICMS (Impuesto de las provincias brasileñas con un funcionamiento similar al IVA en la Argentina) que debe pagar la empresa como recursos para un Fondo de Desarrollo Estatal cuyos ingresos se aplicarán a préstamos para financiar el capital de giro de la misma. En otras palabras, por un lado, la empresa liquida el 70% del ICMS correspondientes a las ventas de cada mes al Fondo de Desarrollo y por otro recibe la parte correspondiente mensual del préstamo para el capital de trabajo. El 25% de la recaudación del ICMS que es parte de los ingresos fiscales de los Municipios también sería facilitado por estos en forma de préstamos a las empresas», op. cit., p. 47.

No quiere sugerirse aquí que no se hayan concedido distintos tipos de facilidades a las empresas automotrices también en la Argentina, solamente que todo parece indicar que ellas fueron más relevantes, más sistemáticas y más planificadas en el caso brasileño. Así lo afirman Sierra y Katz cuando señalan que, en su afán por modernizar a la industria, Brasil decidió equiparar en 1995 los beneficios que la Argentina le ofrecía a las empresas radicadas en su territorio nacional y ello coincidió con los beneficios que otorgaron los Estados brasileños para atraer nuevas terminales en sus territorios.²¹ En muchos casos, en especial en los Estados del Nordeste, Norte y Centro-Oeste de Brasil los beneficios concedidos constituían una clara violación de los acuerdos del Mercosur, como por ejemplo la exención del impuesto a las ganancias o la reducción del 95% del impuesto para la importación de materias primas, piezas, componentes y neumáticos.

Un segundo aspecto tiene que ver con las dimensiones vinculadas con el mundo del trabajo. Aunque no disponemos de suficientes datos, aquellos disponibles, al igual que las imágenes cualitativas, han insistido sobre el mayor costo de la mano de obra en Argentina. Según algunos estudios, los salarios industriales formales medidos en dólares corrientes entre 1997 y el 2012, eran, según las años, siempre mayores en Argentina, oscilando esa brecha entre un 10 y un 173%, lo que se relaciona, entre otras cosas, con los respectivos tipos de cambio²²²³. A ello hay que sumar los costos no laborales, el poder sindical y la conflictividad laboral, también más elevados en la Argentina. Por ejemplo, observando los costos no laborales, ellos eran sistemáticamente mayores en Argentina que en Brasil aunque éste disminuyese la brecha en los años noventa²⁴. Otro aspecto a considerar es el de la productividad de la mano de obra en cada uno de los dos países. Aunque el tema es problemático de medir, una forma indirecta de hacerlo, es el del número de empleados en la industria automotriz en relación con el número de autos fabricados. En el promedio de los años 1990-2012, Argentina produjo 17,21 autos por empleado y Brasil, 17,08 autos por empleado; los datos son bastante semejantes lo

²¹Ibíd., p. 6.

²²Capello M.-García Oro G. -Cohen Arazi M., "Salarios en Argentina y Brasil: la otra brecha importante", en **Revista Novedades Económicas**, a. 35, n. 733, 2013, pp. 4 y ss.

²³ La mayor brecha se produce entre los años 1998 y 2001, ya que durante ese período en la Argentina el tipo de cambio, muy sobrevaluado, era par al dólar, mientras que Brasil con la crisis económica de años anteriores y el denominado "efecto capirinha" en 1999 devalúa su moneda, quitándole toda la competitividad cambiaria que le quedaba a la Argentina, que entró en crisis en 2001 y forzando luego en 2003 la devaluación del peso.

²⁴Camargo J.M. « Mercado de trabajo, estabilización y competitividad. La experiencia de cuatro países: Argentina, Brasil, Colombia y México» en **Costos laborales y competitividad industrial en América Latina**, Lima, Oficina Internacional del Trabajo, 1997, pp. 21 y ss.

que puede vincularse, desde luego, tanto con la productividad del trabajo como con la modernización tecnológica semejante de la industria en cada país²⁵. Mirado en perspectiva temporal, en 1990, la relación era, en Argentina, 5,71 autos por empleado y en Brasil, 6,10 mientras que, en el 2012, en Argentina, 22,15 autos por empleado y en Brasil, 22,44. Los datos pueden verse en el cuadro 2.

Cuadro 2: Relación entre producción y personal empleado en la industria automotriz (1990-2012)

ARGENTINA				BRASIL			
AÑO	PRODUCCION	PERSONAL	PROD/EMPLE	AÑO	Producción	Empleados	PROD/EMPLE
1990	99,639	17,430	5,717	1990	843.429	138.374	6,095
1991	138,958	18,317	7,586	1991	861.169	124.859	6,897
1992	262,022	22,161	11,824	1992	905.038	119.292	7,587
1993	342,344	23,027	14,867	1993	1.173.300	120.635	9,726
1994	408,777	25,734	15,885	1994	1.321.691	122.153	10,820
1995	262,401	21,362	12,284	1995	1.459.676	115.212	12,669
1996	313,152	22,728	13,778	1996	1.623.135	111.460	14,562
1997	446,306	26,286	16,979	1997	1.861.201	115.349	16,135
1998	457,956	22,963	19,943	1998	1.429.860	93.135	15,353
1999	304,834	18,522	16,458	1999	1.289.977	94.472	13,655
2000	339,246	17,381	19,518	2000	1.629.503	98.614	16,524
2001	235,577	14,250	16,532	2001	1.674.522	94.055	17,804
2002	159,401	12,166	13,102	2002	1.633.790	91.533	17,849
2003	169,621	12,051	14,075	2003	1.684.715	90.697	18,575
2004	260,402	13,751	18,937	2004	2.124.177	102.082	20,809
2005	319,755	16,485	19,397	2005	2.357.172	107.408	21,946
2006	432,101	19,095	22,629	2006	2.403.680	106.329	22,606
2007	544,647	24,164	22,540	2007	2.825.276	120.338	23,478
2008	597,086	28,051	21,286	2008	3.050.631	126.777	24,063
2009	512,924	25,900	19,804	2009	3.076.000	124.478	24,711
2010	716,540	28,911	24,784	2010	3.382.143	136.124	24,846
2011	828,771	32,307	25,653	2011	3.417.782	144.634	23,631
2012	764,495	34,507	22,155	2012	3.402.963	151.656	22,439
Promedio			17,21	Promedio			17,08

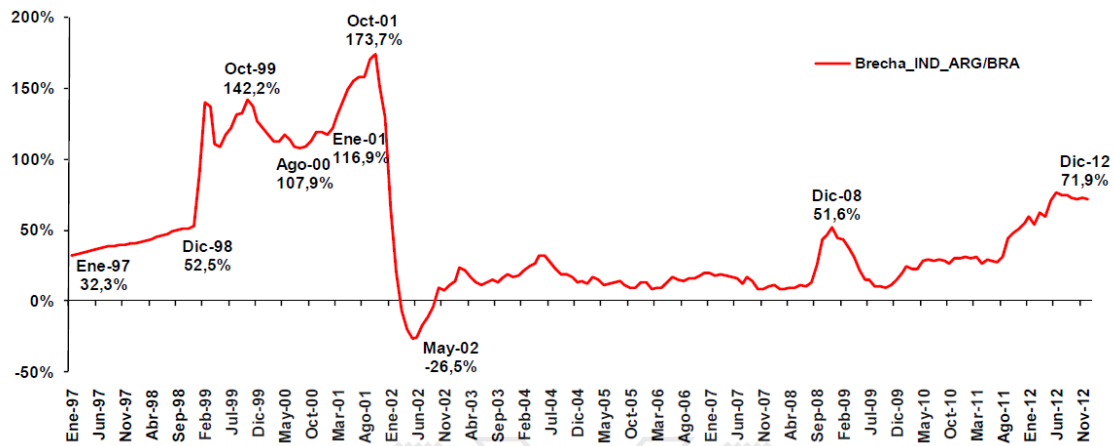
FUENTE: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA (Argentina) y ANFAVEA (Brasil).

Ese doble proceso de crecimiento del número de autos por empleado y de equivalencia entre Argentina y Brasil sugiere que el proceso de modernización corre paralelo en ambos países. En cualquier caso, si se relaciona la productividad con los salarios en dólares, según el cálculo de Capello-García Oro y Cohen Arazi, antes presentado, podrá proponerse que los salarios son más altos en dólares en Argentina, pero la

²⁵Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA (Argentina) y ANFAVEA (Brasil).

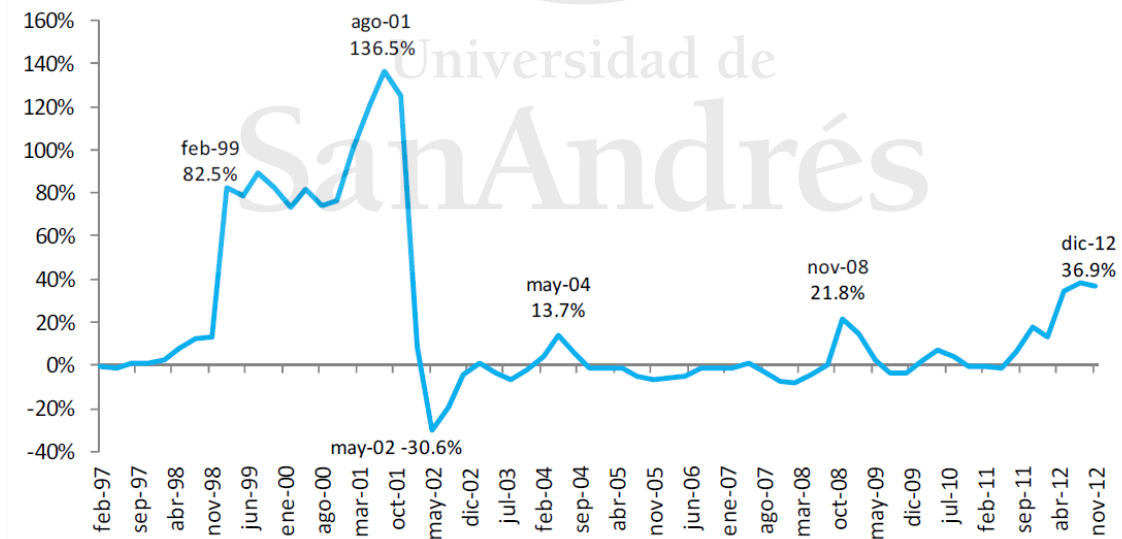
productividad medida según salario se reduce parcialmente y la brecha oscila entre 10% y 136%, según los años²⁶. (Ver Gráfico 2)

Gráfico 1: Evolución de la brecha salarial en dólares entre los salarios industriales formales de Argentina y Brasil



FUENTE: IERAL de Fundación Mediterránea sobre la base de Encuesta Industrial Mensual INDEC e IBGE

Gráfico 2: Evolución de la brecha salarial en dólares corregida por productividad entre los salarios industriales formales de Argentina y Brasil



FUENTE: IERAL de Fundación Mediterránea sobre la base de Encuesta Industrial Mensual INDEC e IBGE

²⁶Capello M.- García Oro G. - Cohen Arazi M., op. cit., p. 5.

En tercer lugar, debe considerarse el tamaño de cada mercado interno. La pregunta principal es, si los factores antes considerados no mostrasen asimetrías entre Argentina y Brasil, de todos modos, ¿existiría una diferencia importante en las estrategias de las multinacionales en relación con el lugar de inserción de sus terminales? En otras palabras, ¿cuál es el peso del mercado interno consumidor en Argentina y Brasil? Ya indicamos en el capítulo precedente que la población de Brasil era cuatro veces y media la de la Argentina. Por otra parte, de acuerdo al coeficiente de Gini, la sociedad brasileña era bastante más desigual que la Argentina, lo que excluiría a una parte importante de su población con acceso a un automotor. Esa relación fue de todos modos variable a lo largo del tiempo. En 1993, el coeficiente Gini era 0,45 en Argentina y en Brasil era 0,60, en el 2012, en Argentina era de 0,42 y en Brasil 0,53. Datos que sugieren que pese a su reducción perdura la brecha entre ambos países en el período considerado. Otro indicador aún más indirecto, también según datos del Banco Mundial, es el del PBI per cápita que en Argentina era, en 1990 de 3996 dólares constantes (2005) y en Brasil de 3982. En el 2012, en cambio, en Argentina era de 7643 y en Brasil de 5791 con lo que la brecha perdura nuevamente y particularmente se amplía a favor de la Argentina²⁷ (Ver Anexo 8 para Argentina y Ver Anexo 10 para Brasil).

Una primera conclusión es que la diferencia de capacidad adquisitiva de la población entre ambos países es atenuada, pero de ningún modo suprimida, si se mide el PBI per cápita y el índice de desigualdad de Gini, por lo que el mercado de consumidores, en especial las denominadas clases medias, es siempre mucho mayor en Brasil y aquellas diferencias no son suficientemente significativas.

Ello se verifica si utilizamos un indicador más preciso: el número de automóviles vendidos en Argentina y Brasil en el período considerado (1990-2012) que fue, en Argentina, de 9.478.340, y en Brasil de 43.615.455. Es decir que en Brasil se vendieron en promedio 4,6 vehículos más que en Argentina, lo que corresponde a la diferencia promedio entre las poblaciones respectivas (4,7). Esa relación fue estable en el tiempo: en 1991 se vendieron en Argentina 165.806 y en Brasil 790.773, lo que establece una relación de 4,8 veces más autos vendidos en Brasil que en Argentina mientras que en el 2012, se vendieron en Argentina 830.058 y en Brasil 3.802.071, estableciéndose una

²⁷World Development Indicators (WDI), 2015 en <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators>

relación en ese año de 4,6, de modo que ambas relaciones demuestran haberse mantenido a lo largo del periodo de estudio²⁸ (Ver Anexo 2 para Argentina y Anexo 3 para Brasil, Análisis en Anexo 7 y Anexo 9).

Una segunda conclusión podría ser que el tamaño del mercado de automóviles medido por sus ventas es directamente proporcional a la cantidad de habitantes en ambos países respectivamente, dato nuevamente verificado por el incremento poblacional que fue en Argentina del 1,05% promedio año a año y en Brasil de 1,3% (1990-2012)²⁹. Por lo que pareciera que la creación del Mercosur, así como los distintos acuerdos posteriores no produjeron un cambio relevante en la industria automotriz de ambos países y podría explicarse simplemente como un aumento que acompaña al mercado interno en cada caso particular.

Pero qué ocurre si se separa el periodo estudiado 1990-2012 en dos periodos, el primero que se sitúa previo a la implementación de la PAM (Política Automotriz del Mercosur: que apuntaba al desarrollo sustentable y equitativo de la producción automotriz en la región³⁰) que comenzó a regir en 2006, y un segundo periodo con la PAM regulada e influyendo sobre otros indicadores como las ventas de automóviles de producción nacional en el Mercado interno de ambos países, las exportaciones y las importaciones y en qué medida el mercado de un país influye sobre el otro y viceversa.

Comencemos por considerar la venta de vehículos en cada país en cada sub período. Entre 1990 y el 2005 las ventas fueron en Argentina 4.942.212 y en Brasil en el mismo sub periodo fueron de 22.313.016. Ello establece una relación en la que las ventas en Brasil son 4,51 veces mayores que en Argentina. Para el período 2006-2012 las ventas en Argentina fueron de 10.368.293 y en Brasil de 48.691.289 lo que representa 4,70 veces más que en la Argentina. La variación es poco significativa manteniendo la relación antes mencionada respecto del mercado medido en términos de población. Con todo, si en el conjunto de cada período o sub período las relaciones se mantienen bastante estables diferente es la variación interanual promedio que muestra fuertes oscilaciones en el caso argentino mucho mayores que en Brasil en el sub período 1990-2005 equiparándose en el sub período 2006-2012 (Ver Anexo 7 y Anexo 9).

²⁸Elaboración propia en base a los Anuarios 2014 de ADEFA y ANFAVEA.

²⁹ World Development Indicators (WDI), cit.

³⁰Anuario 2005, ADEFA, p.1

Las ventas en los mercados internos respectivos no son, sin embargo, un indicador suficientemente sensible de la producción. Para analizar esta debemos desagregar en las ventas aquellas que fueron de vehículos fabricados en cada país de aquellas de vehículos importados. La venta de vehículos de producción nacional en todo el período considerado (1990-2012) fue en Argentina de 4.696.670 y en Brasil de 37.611.676. Ello establece una relación de 8,01 a favor de Brasil. Una primera observación es que los argentinos adquirieron muchos más vehículos importados que Brasil, por lo que la producción local para abastecer el mercado interno fue mucho más relevante en este último país. Dicho en otros términos el crecimiento industrial del sector automotriz fue mucho más importante en Brasil que en Argentina. Para ver la influencia de la PAM en este hecho volveremos a subdividir las ventas de producción nacional en los mismos dos sub períodos. En el sub período 1990-2005 se vendieron en Argentina 2.901.316 vehículos de producción nacional mientras que en Brasil las ventas fueron de 19.899.166. La relación fue en este caso, en el sub período anterior a la implementación de la PAM, de 6,86. En el siguiente sub período, 2006-2012, las ventas de vehículos de producción nacional en Argentina fueron 4.103.666 y en Brasil fueron de 40.485.737. Como se ve la relación crece a casi diez a uno (9,87). Así, el porcentaje de las ventas de vehículos producidos nacionalmente en Argentina sobre sus ventas totales fue en el período considerado (1990-2012) de 49,55% y en Brasil de 86,23%. Volviendo nuevamente a subdividir el período en dos, en Argentina antes de la PAM la relación era de 58,70% de vehículos de producción nacional sobre el total de vehículos vendidos localmente mientras que en Brasil fue de 89,18%. En el segundo sub período (2006-2012) en Argentina fue de 44,13% de vehículos de producción nacional sobre ventas totales y en Brasil de 83,15%. De este modo, si bien los acuerdos PAM favorecieron una mayor apertura de ambos mercados a vehículos producidos en el exterior en ambos casos, el aumento de los vehículos importados fue mucho mayor en Argentina. Esto se verifica ya que en el sub período 2006-2012 Argentina importó de Brasil 2.100.394 vehículos y Brasil de Argentina 1.974.605³¹ (Ver Anexo 7 y Anexo 9).

Como se ve la PAM implicó un cierto equilibrio en las importaciones de vehículos del vecino país en cada caso, pero considerando el tamaño de los respectivos mercados implicó que Argentina no obtuvo ventajas de acceder a un mercado potencialmente

³¹ Elaboración propia en base a los Anuarios 2014 de ADEFA y ANFAVEA

mucho mayor. Aquí otra asimetría podría observarse: mientras Brasil se convirtió crecientemente en el principal destino de exportación de los vehículos producidos en la Argentina, porcentaje que creció de 48% en el 2006 a 82% en el 2012, algo inverso ocurrió con las importaciones. Argentina importaba en el 2006, 89% de sus vehículos de Brasil y en el 2012 ese porcentaje se había reducido a 65%. Este fenómeno hacía a la industria automotriz argentina muy vulnerable a las oscilaciones del mercado brasileño. En el caso de Brasil ocurrió algo semejante y aún más marcado para las exportaciones y las importaciones. Para el 2006 la Argentina representaba 38% de sus exportaciones y para el año 2012 era el 71%. mientras que para las importaciones la Argentina representaba el 79% de las mismas para el año 2006 y este porcentaje se había reducido a un 43% para el año 2012³² (Ver Anexo 4 y Anexo 5).

Algunas consideraciones pueden hacerse hasta aquí. La PAM generó un equilibrio en el intercambio de vehículos que no reducía la diferencias entre ambos mercados y a la vez provocó una interdependencia entre los mismos ya que el otro país se convirtió crecientemente en el destino principal de sus exportaciones. Sin embargo, el análisis de las importaciones muestra una imagen algo diferente ya que la importancia de la industria brasileña como proveedora de vehículos para el mercado argentino fue disminuyendo para la Argentina. Lo mismo, pero mucho más acentuado ocurre en Brasil donde las compras de vehículos a la Argentina sobre el total de las importaciones se desploma a la mitad (cae 46%).

De los datos hasta aquí presentados puede postularse que la PAM fue un acuerdo regido por lógicas derivadas de la búsqueda del equilibrio en la balanza comercial del sector entre ambos países y no una verdadera apertura de ambos mercados como incentivo para la producción de cada uno de ellos³³. De ese modo, las exportaciones de vehículos a la otra parte fueron equivalentes en números absolutos y no significó para la Argentina, quizás por las mismas reglas establecidas, una ventaja desde el punto de vista de las potencialidades del mercado brasileño, pero tampoco una desventaja que

³² Ibid.

³³ Si se considera la balanza comercial total con todos los países de Argentina y de Brasil, medida por unidades automotrices, se observa que Argentina tuvo una balanza comercial favorable en ocho de los veintidós años considerados y Brasil en catorce y que incluso desde el 2006, la Argentina tuvo balanza comercial favorable en dos años y desfavorable en cinco mientras que Brasil tuvo favorable en tres y desfavorable en cuatro. Esto refuerza la idea de que el acuerdo PAM tendió a proteger al mercado argentino del brasileño (Ver Anexo 4 y Anexo 5).

permitiese a la producción brasileña inundar al mercado argentino. Los datos de las importaciones brasileñas muestran que este país demandaba crecientemente vehículos importados, pero no solo desde la Argentina, ya que la participación de ésta en las importaciones totales de Brasil de la Argentina cae a la mitad. Así, por ejemplo, mientras en 2003 Brasil importó 70.101 autos en total, en el 2011 importó 857.883, es decir más de doce veces. Argentina participó de ese incremento ya que sus exportaciones a Brasil crecieron diez veces en el período justo antes considerado. Así, esa capacidad enorme para la importación creciente de vehículos por parte de Brasil pudo ser aprovechada en buena parte por la Argentina, pero no más que ello. En cualquier caso, más allá de factores como la variedad y el tipo de vehículos fabricados, prestigio de la marca país o prestigio de las marcas automotrices, redes de comercialización, los costos de producción y venta los acuerdos PAM parecen haber funcionado en regular y estabilizar el mercado sin acentuar las asimetrías, más bien reduciéndolas. Por ejemplo y aunque el análisis de períodos breves no sea concluyente, en el 2006 momento de comienzo de las regulaciones de la PAM Brasil exportaba a la Argentina 240.893 autos e importaba 112.612. Para el año 2012 Brasil exportaba 313.822 e importaba 340.165 (Ver Anexo 4, Anexo 5, Anexo 7 y Anexo 9).

A manera de conclusión puede proponerse que los acuerdos del Mercosur y en especial la PAM fueron equilibrados y no produjeron perjuicios a ninguno de los dos países sino más bien algunos beneficios para ambos y sobre todo para la Argentina. Sin embargo, no modificaron las diferencias estructurales existentes en ambos países antes de los acuerdos que mostramos en la primera parte de este capítulo y que se mantuvieron o aun ampliaron pese a los mismos. Eso parece indicar que los problemas de la industria automotriz argentina no están en los acuerdos con Brasil sino probablemente en otro lugar como las políticas industriales internas, sea hacia el sector, sea en general, o la inestabilidad de las políticas a lo largo del tiempo. De este modo el análisis de los datos agregados acompaña, aunque sea por la negativa, en buena parte las observaciones de los entrevistados, en cuanto a la ejecución de las políticas hacia el sector que se mostraron en el capítulo uno y se verificaron en la primera parte del capítulo 2. Asimismo, el estudio del impacto de los acuerdos del Mercosur también coincide con opiniones de algunos de los entrevistados (por ejemplo Kosacoff) acerca del carácter

moderadamente benéfico de los mismos. El problema no serían las relaciones Argentina-Brasil sino la Argentina.



Universidad de
San Andrés

Conclusiones

En primer lugar, habría que señalar que el problema de la industria automotriz es extremadamente complejo y que una multiplicidad de factores converge hacia explicaciones que no pueden ser monocausales.

Las preguntas de investigación que se formularon en esta tesis : 1) el rol de las políticas públicas en general en el desarrollo de la industria automotriz en ambos países, 2) el papel de los acuerdos automotrices en el marco del Mercosur en el perjuicio/beneficio que cada país obtuvo a partir de los mismos, 3) el papel de la dimensión del mercado interno en cada caso nacional, 4) cómo influyeron el crecimiento demográfico, la desigualdad del ingreso, el crecimiento del PBI per cápita y a partir de allí la capacidad adquisitiva de cada población respectiva.

Algunas de estas preguntas pueden ser contestadas con un razonable grado de certidumbre, sea a través de la opinión de los expertos, sea a través de los datos recopilados. Con relación a la pregunta 2) los acuerdos no generaron asimetrías adicionales, sino que más bien mantuvieron los equilibrios y las asimetrías preexistentes. Esto parece verificarse a partir de los datos agregados del capítulo 2 y de la opinión de algunos de los expertos.

Con relación a la pregunta 3), el peso del mercado interno parece haber sido un factor de primer orden para explicar las asimetrías entre ambos países, visto que la relación entre la producción de vehículos y la población se mantiene relativamente constante en el tiempo. No está de más decir que los acuerdos trataron de equilibrar la balanza comercial del sector automotriz entre Argentina y Brasil lo que fue en mayor medida beneficioso para la Argentina.

Sin embargo, esos beneficios no posibilitaron que la industria argentina pudiese aprovechar las enormes potencialidades del mercado brasileño. Por ello, los datos confirman las observaciones de los entrevistados acerca de que los acuerdos no posibilitaron un aprovechamiento máximo de las posibilidades latentes en los mismos, precisamente por ese énfasis en equilibrar la balanza comercial. Un ejemplo, destacado por Kosacoff son los perjuicios para la industria de autopartes debido en parte a las características de los acuerdos y en parte a la mala ejecución de las políticas por parte

de la Argentina. Es, por otra parte, difícil y excede los límites de este trabajo, responder acerca de si ello se debió solamente a las características de los acuerdos, a su implementación, a las decisiones de las empresas, o a las características de los mercados internos y de sus consumidores en cada uno de los países.

Con respecto a la pregunta 4), los datos parecen indicar que esos factores no tuvieron una influencia significativa en acortar las diferencias de base derivadas del tamaño de cada población respectiva. Esas diferencias de base pueden estar en las decisiones de las empresas automotrices de instalarse preferentemente en Brasil y no en la Argentina.

Con respecto a la primera pregunta, los datos recogidos no son suficientes para validar ni objetar las hipótesis de los entrevistados. Para hacerlo se requeriría un amplio estudio sobre las políticas económicas en general, hacia el sector industrial y dentro de él, hacia el sector automotriz en particular, que excede los límites de este trabajo. Por ejemplo, el peso que varios de los expertos atribuyen a las políticas estatales y municipales que ofrecían muchas facilidades adicionales, para la radicación de empresas en Brasil antes que en la Argentina. Del mismo modo se necesitaría un estudio comparado de las elites dirigentes de ambos países, sus acuerdos y consensos y la posibilidad de fijar políticas de estado en el largo plazo. En este punto crucial que excede los límites de la historia económica, este trabajo debe reposar en la opinión de los expertos. Ellos son unánimes, y esa unanimidad es muy importante, en considerar como el principal factor de las asimetrías, precisamente a esa capacidad de la clase dirigente brasileña en las últimas décadas de lograr los consensos para fijar políticas coherentes de largo plazo en contraposición con las elites dirigentes argentinas. Ello generaba efectos múltiples sobre las decisiones de las empresas. Como afirmaba Dvoskin, la gran asimetría estructural argentina es **“la constante e interminable cantidad de asimetrías coyunturales dada por la falta total de políticas a largo plazo”**.

Hay mucho trabajo futuro posible para hacer. Se podría ejemplificar, y además del estudio detallado de las políticas en el largo plazo, analizar el problema desde el punto de vista de la integración de los componentes nacionales desagregando el análisis por vehículos y desplazándolo al análisis de sus partes para verificar la afirmación de Feder de que **el auto argentino no es en realidad un auto argentino**. Eso implica centrar el estudio no solo en las terminales sino en las empresas autopartistas.

Bibliografía

- Adrogué, C. “Análisis económico del sector automotriz”. *Evolución Socioeconómica Argentina*, N° 1, Universidad Austral, Buenos Aires, 2005.
- Arza, V., “El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz”. *Revista Cepal*, N°103, Buenos Aires, 2011.
- Avellaneda, B et al. *MERCOSUR Automotriz: desafíos y dilemas*. CAEI, Buenos Aires, 2008. Barbero, M. I. y Motta, J., Trayectoria de la industria automotriz en la Argentina desde sus inicios hasta fines de la década del 90, *Innovación y empleo en tramas productivas de Argentina*. Universidad Nacional General Sarmiento, Buenos Aires, 2007.
- Baruj, G, Kosacoff, B y Porta, F., *Políticas nacionales y la profundización del MERCOSUR. El impacto de las políticas de competitividad*. CEPAL, Santiago de Chile, 2006.
- Basconcelo, J. M., *Estrategias industriales y dinámica territorial del sector automotriz argentino en el contexto del Mercosur (1994-2007)*. Centro de Investigaciones Geográficas (CIG), Facultad de Ciencias Humanas, UNICEN, 2008.
- Bastos Tigre, P., Laplane, M., Lugones, G, Porta, F. y Sarti, F., *Impacto Del MERCOSUR En La Dinámica Del Sector Automoto*. Taccone, L.J. (ed.), Impacto Sectorial De La Integración En El MERCOSUR, Buenos Aires, 1999.
- Berniell, I. y Garzón, J. M., *Los últimos 40 años de la producción automotriz: ¿Radiografía de una industria argentina?*. IERAL, Julio 2006.
- Bouzas, R., Cresta, J., Da Motta Veiga, P., Lo Turco, A., Masi, F., Saráchaga, D. y Terra, I., “Asimetrías en el MERCOSUR: ¿Impedimento para el crecimiento?”. *Serie Red Mercosur*, N° 12, Buenos Aires, 2008.
- Capello M., García Oro G., Cohen Arazí M., “Salarios en Argentina y Brasil: la otra brecha importante”. *Revista Novedades Económicas*, a. 35, N° 733, Buenos Aires, 2013.

- Camargo J. M., “Mercado de trabajo, estabilización y competitividad. La experiencia de cuatro países: Argentina, Brasil, Colombia y México”. *Costos laborales y competitividad industrial en América Latina*, Lima, Oficina Internacional del Trabajo, 1997,
- Corrales, S., “Importancia del cluster en el desarrollo regional actual”, *Frontera Norte*, Vol. 19, N°37, Tijuana, 2007.
- Di Meglio, F., Piñero, F. J. y Piñeyro, G., *Desarrollo Regional Inversión Extranjera Directa en el Sector Automotriz. Desempeño, composición y asimetrías entre Argentina y Brasil (2000-2009)*. Buenos Aires, 2010.
- Dvoskin, R., *Fundamentos de marketing: teoría y experiencia*. Granica, Buenos Aires, 2004
- Ferrante, L. E., *El Futuro de la industria automotriz Argentina*. Trabajo de Graduación MBA, Universidad de San Andrés, Buenos Aires, 2012.
- Hamacher, S. y Roriz Scavarda, L. F., *Evolução da cadeia de suprimentos da Indústria automobilística no Brasil*. San Pablo, 2001.
- Herrera, G. y Tavosnanska, A., “La industria Argentina a comienzos del siglo XXI, aportes para una revisión de la experiencia reciente”. *Industria, Desarrollo, Historia Ensayos en Homenaje a Jorge Schvarzer*. Facultad de Ciencias Económicas, UBA, Buenos Aires, 2009.
- Humphrey, J. y Oeter, A., “Motor Industry Policies in Emerging Markets: Globalisation and the Promotion of Domestic Industry”. J. Humphrey, Y. Lecler and M. S. Salerno (ed.), *Global Strategies and Local Realities: The Auto Industry in Emerging Markets*. Macmillan Press y St. Martin's Press, New York, 2000.
- Kosacoff, B., *La transformacion de la industria automotriz argentina su integracion con brasil*. CEPAL, Buenos Aires, Julio 1991.
- López, A., *Productive Complementation in the Automotive Industry in MERCOSUR countries: from Regional to Global Integration*. Red Mercosur de Investigaciones Económicas, 2008.

- Peña, F., “Asimetrías y medidas de convergencia estructural: enfoques y propuestas para un Mercosur solidario”. Documento presentado en el seminario, *Políticas para Promover la Convergencia Estructural en el MERCOSUR*. Montevideo, Uruguay, marzo 2004.
- PORTER, M., *Estrategia competitiva, Técnicas para el análisis de los sectores industriales y de la competencia*. CECOSA, México, 1995.
- Rial, A. J., *Análisis de competitividad del sector automotriz argentino*. Documento de Trabajo N° 64, Universidad de Belgrano, 2001.
- Sica, D. A. *Estudio de la Cadena de Valor Automotriz Argentina*. ABECEB, Buenos Aires, Julio 2008.
- Sierra, P. H. y Katz L. F., *La industria automotriz de cara a su futuro. Escenarios*, Universidad de General Sarmiento, LITTEC, s.f
- Terra, M. I., “Capítulo 1: Asimetrías en el MERCOSUR: ¿un obstáculo para el crecimiento?”, *Asimetrías en el MERCOSUR: ¿Impedimento para el crecimiento?*. Serie Red MERCOSUR N° 12, Buenos Aires, 2008.
- Yoffie, D. B. *Instructor's Manual and Teaching Notes for Strategic Management in Information Technology*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1994.

Informes consultados:

- AFAC Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. *Inserción de la Argentina en el nuevo mapa automotriz*. Buenos Aires, 2009.
- AFAC Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes. *Sector autopartista argentino*. Dirección de Oferta Exportable Dirección General de Estrategias de Comercio Exterior, Subsecretaría de Comercio Internacional. Buenos Aires Mayo 2009

Páginas Web consultadas (entre marzo de 2012 y abril de 2016):

- Abeceb.com (2014). ABECEB. [online]. Disponible en: <http://www.adefa.com.ar> [Acceso el 13 de abril de 2014]
- Anon (2016). [online]. Disponible en: <http://www.adefa.com.ar> [Acceso el 9 de enero de 2016]
- Afac.org.ar. (2015). AFAC:. [online] Disponible en: <http://www.afac.org.ar> [Acceso el 30 de diciembre 2015].
- Aftermarket.com.ar. (2013). Account Suspended. [online] Disponible en: <http://www.aftermarket.com.ar> [Acceso el 15 de Marzo de 2013].
-
- Anon, (2012). [online] Disponible en: <http://www.redmercosur.org> [Acceso el 8 julio 2012].
- Auto-historia.com.ar. (2012). Bienvenidos a Autohistoria I La Historia de la Industria Automotriz en Argentina. [online] Disponible en: <http://www.auto-historia.com.ar> [Acceso el 10 de mayo de 2012].
- Caei.com.ar. (2014). CAEI :: Centro Argentino de Estudios Internacionales. [online] Disponible en: <http://www.caei.com.ar> [Acceso el 8 mayo 2015].
- Cei.mrecic.gov.ar. (2016). DESTACADOS | Centro de Economía Internacional. [online] Disponible en: <http://cei.mrecic.gov.ar> [Acceso 17 de noviembre 2014].
- Data.worldbank.org. (2016). World Development Indicators | Data. [online] Disponible en: <http://data.worldbank.org/data-catalog/world-development-indicators> [Acceso 5 marzo 2016]
- Eclac.org. (2013). Comisión Económica para América Latina y el Caribe. [online] Disponible en: <http://www.eclac.org> [Acceso el 18 junio 2013].
- Es.wikipedia.org. (2016). Países por producción de vehículos de motor. [online] Disponible en: https://es.wikipedia.org/wiki/Anexo:Pa%C3%ADses_por_producci%C3%B3n_de_veh%C3%ADculos_de_motor [Acceso el 2 marzo 2016].
- Iade.org.ar. (2015). IADE.org.ar - Noticias, Artículos Especiales y Dossiers. [online] Disponible en: <http://www.iade.org.ar> [Acceso el 4 de mayo de 2015].

- Mecon.gov.ar. (2015). Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas | Hacienda, Finanzas, Política Económica, Ingresos Públicos, Información Económica, Gobierno, Organismos. [online] Disponible en: <http://www.mecon.gov.ar> [Acceso el 12 de mayo 2015].
- Proargentina.gov.ar. (2015). Proargentina. [online] Disponible en: <http://www.proargentina.gov.ar> [Acceso el 12 de mayo 2015].
- Sindipecas.org.br. (2015). Sindipecas. [online] Disponible en: <http://www.sindipecas.org.br> [Acceso el 4 de mayo de 2015].
- Uia.org.ar. (2014). UIA - Home. [online] Disponible en: <http://www.uia.org.ar> [Acceso el 1 mayo 2016].



Universidad de
San Andrés

ANEXO 1

Cuestionario Común Realizado a los Entrevistados

1. ¿Qué es exactamente el Flex importación/exportación que hay entre Argentina y Brasil, y cómo fue evolucionando? Principalmente entre los años 1990 y 2012.
2. ¿Qué son los Protocolos adicionales de complementación económica?
3. ¿Cómo funciona la Balanza de Compensaciones en la Industria Automotriz Argentina? ¿Específicamente con Brasil?
4. ¿Cuáles son los agentes que integran la cadena de valor de la industria automotriz Argentina?
5. Le escuché decir en una charla al historiador automotriz Gustavo Feder que: “En 2011 el 65% de lo producido en Argentina se exporta, y de ese 65% el 80% se exporta a Brasil. El problema es la baja integración nacional, que ronda el 45%, pero teniendo en cuenta que muchas de las autopartes tienen elementos importados, estaríamos hablando solamente de un 25%”. ¿Podrían desarrollar más este punto? ¿Cuándo cambió exactamente la balanza comercial de automóviles entre Argentina y Brasil? ¿a qué se debió principalmente?
6. ¿Las políticas económicas adoptadas por los diferentes gobiernos en Argentina influyeron negativa o positivamente a la industria automotriz local? ¿Puede mencionar alguna en particular?
7. En el caso de Brasil, ¿qué rol jugó el estado en su industria automotriz?
8. En Argentina, comenzando desde el Libre-mercado de los 90's y terminando en el impuesto a los autos de alta gama de 2013, ¿de qué manera las políticas estatales influyeron en la industria automotriz en su conjunto? ¿Podría mencionar las principales políticas?
9. ¿EL MERCOSUR sirvió para equilibrar la balanza comercial entre Argentina-Brasil?
10. El mundo está yendo con la globalización hacia el uso de Plataformas Comunes, la Modularización y el Global Sourcing con los mega suppliers como por ej: Faurecia. Por eso no se me ocurriría una Automotriz de bandera, pero si me gustaría que Argentina sea un destino para las automotrices “globales” para que construyan aquí sus autos y exportarlos al mundo. Pero hasta el momento las terminales primero se instalan en Brasil y luego abren sus terminales en Argentina. ¿Cuál sería la razón principal que considerarían esté provocando este proceso?
11. ¿Qué pasaría si Brasil cierra su mercado? ¿Colapsaría la industria automotriz local? ¿podíamos decir que Argentina es sensiblemente dependiente de Brasil, cuándo y cómo se generó esta dependencia?
12. ¿El Estado tiene un rol activo en el desarrollo de la industria automotriz en ambos países? ¿Cuáles son las principales políticas que han favorecido/perjudicado el desarrollo en cada país?
13. ¿Cuáles son los principales factores que impulsaron la brecha entre la Argentina y Brasil en la producción de automóviles?
14. ¿El crecimiento de la industria automotriz en la Argentina está directamente relacionada con el crecimiento de la industria en Brasil?

ANEXO 2

Datos Generales de la Industria Automotriz de Argentina 1990-2012

ARGENTINA									
AÑO	VENTAS TOTALES	VAR. (%) Anual	VENTAS NACIONALES	VAR. (%) Anual	VENTAS IMPORTADOS	VAR. (%) Anual *	PRODUCCION	VAR. (%) Anual	EXPORTACION
1990	95.960	.	94.787	.	1.173	.	99.639	.	1.126
1991	165.806	72,8%	137.175	44,7%	28.631	2340,8%	138.958	39,5%	5.205
1992	349.245	110,6%	243.363	77,4%	105.882	269,8%	262.022	88,6%	16.353
1993	420.850	20,5%	311.213	27,9%	109.637	3,5%	342.344	30,7%	29.976
1994	508.152	20,7%	360.721	15,9%	147.431	34,5%	408.777	19,4%	38.657
1995	327.982	-35,5%	224.961	-37,6%	103.021	-30,1%	285.435	-30,2%	52.746
1996	376.143	14,7%	215.143	-4,4%	161.000	56,3%	313.152	9,7%	108.990
1997	426.326	13,3%	228.297	6,1%	198.029	23,0%	446.306	42,5%	210.386
1998	455.372	6,8%	221.971	-2,8%	233.401	17,9%	457.956	2,6%	237.497
1999	380.102	-16,5%	220.553	-0,6%	159.549	-31,6%	304.834	-33,4%	98.362
2000	306.945	-19,2%	186.283	-15,5%	120.662	-24,4%	339.246	11,3%	135.760
2001	176.667	-42,4%	93.833	-49,6%	82.834	-31,4%	235.577	-30,6%	155.123
2002	82.345	-53,4%	46.294	-50,7%	36.051	-56,5%	159.356	-32,4%	123.062
2003	155.666	89,0%	64.868	40,1%	90.798	151,9%	169.621	6,4%	108.058
2004	311.961	100,4%	108.572	67,4%	203.389	124,0%	260.402	53,5%	146.236
2005	402.690	29,1%	143.282	32,0%	259.408	27,5%	319.755	22,8%	181.581
2006	460.478	14,4%	188.479	31,5%	271.999	4,9%	432.101	35,1%	236.789
2007	564.926	22,7%	234.354	24,3%	330.572	21,5%	544.647	26,0%	316.410
2008	611.770	8,3%	238.465	1,8%	373.305	12,9%	597.086	9,6%	351.092
2009	487.142	-20,4%	198.732	-16,7%	288.410	-22,7%	512.924	-14,1%	322.495
2010	698.404	43,4%	262.532	32,1%	435.872	51,1%	716.540	39,7%	447.953
2011	883.350	26,5%	324.795	23,7%	558.555	28,1%	828.771	15,7%	506.715
2012	830.058	-6,0%	347.997	7,1%	482.061	-13,7%	764.495	-7,8%	413.472
PROM	412.102	18,2%	204.203	11,6%	207.899	29,4%	388.693	13,9%	184.524

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

ANEXO 3

Datos Generales de la Industria Automotriz de Brasil 1990-2012

BRASIL									
AÑO	VENTAS TOTALES	VAR. (%) Anual	VENTAS NACIONALES	VAR. (%) Anual	VENTAS IMPORTADOS	VAR. (%) Anual *	PRODUCCION	VAR. (%) Anual	EXPORTACION
1990	712.741	.	712.626	.	115	.	843.429	.	117.040
1991	790.773	10,9%	770.936	8,2%	19.837	17149,6%	861.169	2,1%	93.397
1992	764.016	-3,4%	740.325	-4,0%	23.691	19,4%	905.038	5,1%	173.410
1993	1.131.165	48,1%	1.061.467	43,4%	69.698	194,2%	1.173.300	29,6%	112.846
1994	1.395.403	23,4%	1.206.823	13,7%	188.580	170,6%	1.321.691	12,6%	116.604
1995	1.728.380	23,9%	1.359.332	12,6%	369.048	95,7%	1.459.676	10,4%	93.926
1996	1.730.788	0,1%	1.506.783	10,8%	224.005	-39,3%	1.623.135	11,2%	114.568
1997	1.943.458	12,3%	1.640.243	8,9%	303.215	35,4%	1.861.201	14,7%	209.098
1998	1.534.952	-21,0%	1.187.737	-27,6%	347.215	14,5%	1.429.860	-23,2%	243.256
1999	1.256.953	-18,1%	1.078.215	-9,2%	178.738	-48,5%	1.289.977	-9,8%	207.917
2000	1.522.449	21,1%	1.339.043	24,2%	183.406	2,6%	1.629.503	26,3%	285.343
2001	1.601.282	5,2%	1.422.966	6,3%	178.316	-2,8%	1.674.522	2,8%	248.272
2002	1.478.627	-7,7%	1.370.271	-3,7%	108.356	-39,2%	1.633.790	-2,4%	265.707
2003	1.428.610	-3,4%	1.358.509	-0,9%	70.101	-35,3%	1.684.715	3,1%	392.828
2004	1.578.775	10,5%	1.517.371	11,7%	61.404	-12,4%	2.124.177	26,1%	565.642
2005	1.714.644	8,6%	1.626.519	7,2%	88.125	43,5%	2.357.172	11,0%	724.163
2006	1.927.738	12,4%	1.785.279	9,8%	142.459	61,7%	2.403.680	2,0%	634.473
2007	2.462.728	27,8%	2.185.645	22,4%	277.083	94,5%	2.825.276	17,5%	634.557
2008	2.820.350	14,5%	2.445.200	11,9%	375.150	35,4%	3.050.631	8,0%	568.582
2009	3.141.240	11,4%	2.652.187	8,5%	489.053	30,4%	3.076.000	0,8%	368.023
2010	3.515.064	11,9%	2.854.826	7,6%	660.238	35,0%	3.382.143	10,0%	502.754
2011	3.633.248	3,4%	2.775.365	-2,8%	857.883	29,9%	3.417.782	1,1%	553.326
2012	3.802.071	4,6%	3.014.008	8,6%	788.063	-8,1%	3.402.963	-0,4%	444.028
PROM	1.896.324	8,9%	1.635.290	7,6%	261.034	32,2%	1.975.253	7,2%	333.468

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

ANEXO 4

Exportaciones e Importaciones Argentina desde y hacia Brasil 1990-2012

ARGENTINA									
AÑO	EXPORTACION	IMPORTACION	%IMP/EX	%EX/IMP	EXP. A BRASIL	%EXP BRA/EXP TOT	IMP. DE BRASIL	%IMP BRA/IMP TOT	
1990	1.126	1.173	4,2%	-4,0%					
1991	5.205	28.631	450,1%	-81,8%	3.946	76%			
1992	16.353	105.882	547,5%	-84,6%	13.236	81%			
1993	29.976	109.637	265,7%	-72,7%	25.293	84%			
1994	38.657	147.431	281,4%	-73,8%	34.899	90%			
1995	52.746	103.021	95,3%	-48,8%	37.895	72%			
1996	108.990	161.000	47,7%	-32,3%	103.112	95%			
1997	210.386	198.029	-5,9%	6,2%	174.484	83%			
1998	237.497	233.401	-1,7%	1,8%	223.026	94%			
1999	98.362	159.549	62,2%	-38,3%	97.345	99%			
2000	135.760	120.662	-11,1%	12,5%	99.018	73%			
2001	155.123	82.834	-46,6%	87,3%	120.242	78%			
2002	123.062	36.051	-70,7%	241,4%	60.704	49%			
2003	108.058	90.798	-16,0%	19,0%	39.630	37%			
2004	146.236	203.389	39,1%	-28,1%	42.470	29%			
2005	181.581	259.408	42,9%	-30,0%	54.955	30%			
2006	236.789	271.999	14,9%	-12,9%	112.659	48%			
2007	316.410	330.572	4,5%	-4,3%	196.467	62%			
2008	351.092	373.305	6,3%	-6,0%	250.683	71%			
2009	322.495	288.410	-10,6%	11,8%	285.089	88%			
2010	447.953	435.872	-2,7%	2,8%	378.865	85%			
2011	506.715	558.555	10,2%	-9,3%	410.677	81%			
2012	413.472	482.061	16,6%	-14,2%	340.165	82%			

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

ANEXO 5

Exportaciones e Importaciones Brasil desde y hacia Argentina 1990-2012

BRASIL									
ANO	EXPORTACION	IMPORTACION	%IMP/EX	%EX/IMP	EXP. A ARG	%EXP ARG/EXP TOT	IMP. DE ARG	%IMP ARG/IMP TOT	
1990	117.040	115	-99,9%	101773,9%					
1991	93.397	19.837	-78,8%	370,8%			3.946	20%	
1992	173.410	23.691	-86,3%	632,0%			13.236	56%	
1993	112.846	69.698	-38,2%	61,9%			25.293	36%	
1994	116.604	188.580	61,7%	-38,2%			34.899	19%	
1995	93.926	369.048	292,9%	-74,5%			37.895	10%	
1996	114.568	224.005	95,5%	-48,9%			103.112	46%	
1997	209.098	303.215	45,0%	-31,0%			174.484	58%	
1998	243.256	347.215	42,7%	-29,9%			223.026	64%	
1999	207.917	178.738	-14,0%	16,3%			97.345	54%	
2000	285.343	183.406	-35,7%	55,6%			99.018	54%	
2001	248.272	178.316	-28,2%	39,2%			120.242	67%	
2002	265.707	108.356	-59,2%	145,2%			60.704	56%	
2003	392.828	70.101	-82,2%	460,4%			39.630	57%	
2004	565.642	61.404	-89,1%	821,2%			42.470	69%	
2005	724.163	88.125	-87,8%	721,7%			54.955	62%	
2006	634.473	142.459	-77,5%	345,4%	240.893	38%	112.659	79%	
2007	634.557	277.083	-56,3%	129,0%	280.682	44%	196.467	71%	
2008	568.582	375.150	-34,0%	51,6%	310.332	55%	250.683	67%	
2009	368.023	489.053	32,9%	-24,7%	210.677	57%	285.089	58%	
2010	502.754	660.238	31,3%	-23,9%	326.101	65%	378.865	57%	
2011	553.326	857.883	55,0%	-35,5%	417.887	76%	410.677	48%	
2012	444.028	788.063	77,5%	-43,7%	313.822	71%	340.165	43%	

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

ANEXO 6

Exportaciones e Importaciones Argentinas por destino 2006 -2012

EXPO	Brasil	Mexico	Uruguay	Venezuela	Peru	Chile	Resto America*	UE	
2006	112.659	52.680	4.726	**	3.729	21.666	31.268	2.726	
2007	196.467	40.152	5.114	19.201	4.329	16.100	18.178	8.733	
2008	250.683	39.662	5.723	5.931	1.821	12.959	7.311	18.794	
2009	285.089	17.482	5.636	696	422	2.223	5.239	3.558	
2010	378.865	24.209	9.202	4.983	1.580	4.926	9.380	12.103	
2011	410.677	13.318	13.649	7.044	1.530	5.120	10.828	42.606	
2012	340.165	4.798	7.331	7.531	4.903	5.778	18.323	24.134	
IMPO	Brasil	Mexico	Japon	UE	USA	Chile	China	Corea	Uruguay
2006	240.893	14.699	3.422	11.200	3.791	454	x	2.757	x
2007	280.682	16.066	7.399	13.621	4.951	732	40.721	4.623	x
2008	310.332	31.134	9.757	15.625	7.934	4.331	34.541	9.251	1.784
2009	210.677	26.607	1.829	7.649	20.705	585	0	4.767	1.603
2010	326.101	55.658	4.301	19.983	2.291	3.559	3.770	8.465	2.565
2011****	417.887	71.324	5.512	25.608	2.936	4.561	4.831	10.848	3.287
2012****	313.822	61.222	6.267	23.139	4.821	x	28.442	21.211	1.928

* Resto de America incluye a los siguientes paises: Costa Rica, Honduras, Panamá, Guatemala, El Salvador, Nicaragua, República Dominicana, Trinidad y Tobago, Cuba, Barbados, Jamaica, Curacao, Haití, Aruba, St. Marteen, Belice, Estados Unidos (USA), Paraguay, Colombia, Ecuador y Bolivia.

** Valor incluido dentro de Resto de América.

*** Valor de referencia calculado sobre los valores de 2010 sumado un 28% que fue el aumento de ventas de importados entre el año 2010 y el 2011. En el año 2011 ADEFA e INDEC no expresan las importaciones en unidades, y ambas entidades comenzaron a aduñar sus estadísticas.

**** Valores de importación calculados sobre el valor de ventas de importados del anuario de datos básicos de ADEFA 2012 y los porcentajes de importados por país del anuario de importaciones de ADEFA 2012. ADEFA e INDEC comenzaron a aduñar las estadísticas.

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

ANEXO 7

Estadísticas Industria Automotriz de Argentina 1990-2012

ARGENTINA																		
AÑO	VENTAS TOTALES	VAR. (%) Anual	VENTAS MAGNIVALES	VAR. (%) Anual	IMPORTADOS	VAR. (%) Anual	PRODUCCION	VAR. (%) Anual	EXPORTACION	VAR. (%) Anual	%IMP/EX	VAR. (%) Anual	%EX/IMP	VAR. (%) Anual	%ER/BR/EX/IMP TOT	VAR. (%) Anual	%IMP/BR/IMP TOT	VAR. (%) Anual
1990	95.960	.	94.787	1.173	1.173	99.639	138.958	39.5%	1.126	5.205	362.3%	450.1%	10682.5%	-4.0%	75.8%	.	.	.
1991	165.806	72.8%	137.175	44.7%	28.631	2340.8%	138.958	88.6%	16.533	214.2%	547.5%	21.6%	-84.6%	1942.0%	80.9%	.	.	.
1992	349.245	110.6%	243.363	77.4%	105.882	269.8%	262.022	88.6%	29.976	83.3%	265.7%	-51.5%	-72.7%	3.3%	84.4%	.	.	6.8%
1993	420.850	20.5%	311.213	27.9%	109.637	3.5%	342.344	30.7%	29.976	83.3%	265.7%	-51.5%	-72.7%	-14.1%	84.4%	.	.	4.2%
1994	508.152	20.7%	360.221	15.9%	147.431	34.5%	408.777	19.4%	38.657	29.0%	281.4%	5.9%	-73.8%	1.5%	90.3%	.	.	7.0%
1995	327.982	-35.5%	224.961	-37.6%	103.021	-30.1%	285.435	-30.2%	52.746	36.4%	95.3%	-66.1%	-48.8%	-33.9%	71.8%	.	.	-20.4%
1996	376.143	14.7%	215.143	-4.4%	161.000	56.3%	313.152	9.7%	108.990	106.6%	47.7%	-49.9%	-32.3%	-33.8%	94.6%	.	.	.
1997	426.326	13.3%	228.297	6.1%	198.029	23.0%	446.306	42.5%	210.386	93.0%	-5.9%	-112.3%	6.2%	-119.3%	82.9%	.	.	-12.3%
1998	455.372	6.8%	221.971	-2.8%	233.401	17.9%	457.956	2.6%	237.497	12.9%	-1.7%	-70.6%	1.8%	-71.9%	93.9%	.	.	13.2%
1999	380.102	-16.5%	220.553	-0.6%	159.549	-31.6%	304.834	-33.4%	98.362	58.6%	62.2%	-3706.9%	-38.3%	-2285.3%	99.0%	.	.	5.4%
2000	306.945	-19.2%	186.283	-15.5%	120.662	-24.4%	339.246	-30.6%	135.760	38.0%	-11.1%	-117.9%	12.5%	-132.6%	72.9%	.	.	-26.3%
2001	176.667	-42.4%	93.833	-49.6%	82.834	-31.4%	235.577	-30.6%	155.123	14.3%	-46.6%	319.0%	87.3%	597.5%	77.5%	.	.	6.3%
2002	82.345	-53.4%	46.294	-50.7%	36.051	-56.5%	159.356	-32.4%	133.062	-20.7%	-70.7%	51.7%	241.4%	176.6%	49.3%	.	.	-36.4%
2003	155.666	89.0%	64.868	40.1%	90.798	151.9%	169.621	6.4%	108.058	-12.2%	-16.0%	-77.4%	19.0%	-92.1%	36.7%	.	.	-25.7%
2004	311.961	100.4%	108.572	67.4%	203.389	124.0%	260.402	53.5%	146.236	35.3%	39.1%	-344.7%	-28.1%	-247.8%	29.0%	.	.	-20.8%
2005	402.690	29.1%	143.282	32.0%	259.408	77.5%	319.755	22.8%	181.581	24.2%	42.9%	9.7%	-30.0%	6.8%	30.3%	.	.	4.2%
2006	460.478	14.4%	188.479	31.5%	271.999	4.9%	432.101	35.1%	236.789	30.4%	14.9%	-65.3%	-12.9%	-56.9%	47.6%	.	.	57.2%
2007	564.926	22.7%	234.354	24.3%	330.572	21.5%	544.647	26.0%	316.410	33.6%	4.5%	-69.9%	-4.3%	-66.9%	62.1%	.	.	30.5%
2008	611.770	8.3%	238.465	1.8%	373.305	12.9%	597.066	9.6%	351.092	11.0%	6.3%	41.1%	-6.0%	-38.9%	71.4%	.	.	15.0%
2009	487.142	-20.4%	198.732	-16.7%	288.410	-22.7%	512.924	-14.1%	322.495	-8.1%	-10.6%	-267.1%	11.8%	-298.6%	88.4%	.	.	23.8%
2010	698.404	43.4%	262.532	32.1%	435.872	51.1%	716.540	39.7%	447.953	38.9%	-2.7%	-74.5%	2.8%	-76.5%	84.6%	.	.	-4.3%
2011	883.350	26.5%	324.795	23.7%	558.555	28.1%	828.771	15.7%	506.715	13.1%	10.2%	-62.1%	-9.3%	-434.9%	81.0%	.	.	-4.2%
2012	830.058	-6.0%	347.997	7.1%	482.061	-13.7%	764.495	-7.8%	413.472	-18.4%	16.6%	-42.1%	-14.2%	53.3%	82.3%	.	.	1.5%
PRM	412.102	18.2%	204.203	11.6%	207.899	134.4%	388.693	13.9%	184.524	48.1%	74.9%	256.4%	-6.9%	-52.0%	72.1%	.	.	2.7%

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

ANEXO 8
Estadísticas de Argentina 1990-2012

ARGENTINA										
AÑO	POBLACION en millones	VAR. (%) Anual	PBI en miles de millones USD	VAR. (%) Anual	PBI Per Capita USD	VAR. (%) Anual	Esp. De Vida en Años	VAR. (%) Anual	Indice de GINI 0 a 100	VAR. (%) Anual
1990	32,62	.	129,48	.	3.956	.	71,54	.	.	.
1991	33,08	1,4%	145,89	12,7%	4.395	11,1%	71,76	0,3%	46,8	.
1992	33,52	1,3%	163,31	11,9%	4.852	10,4%	71,99	0,3%	45,5	-2,8%
1993	33,96	1,3%	172,95	5,9%	5.070	4,5%	72,22	0,3%	44,9	-1,3%
1994	34,40	1,3%	183,05	5,8%	5.297	4,5%	72,44	0,3%	45,9	2,2%
1995	34,83	1,3%	177,84	-2,8%	5.082	-4,1%	72,66	0,3%	48,9	6,5%
1996	35,26	1,2%	187,67	5,5%	5.298	4,3%	72,88	0,3%	49,5	1,2%
1997	35,69	1,2%	202,89	8,1%	5.662	6,9%	73,10	0,3%	49,1	-0,8%
1998	36,11	1,2%	210,70	3,8%	5.814	2,7%	73,32	0,3%	50,7	3,3%
1999	36,51	1,1%	203,57	-3,4%	5.555	-4,5%	73,53	0,3%	49,8	-1,8%
2000	36,90	1,1%	201,96	-0,8%	5.450	-1,9%	73,75	0,3%	51,1	2,6%
2001	37,27	1,0%	193,06	-4,4%	5.152	-5,5%	73,95	0,3%	53,3	4,3%
2002	37,63	1,0%	172,03	-10,9%	4.540	-11,9%	74,16	0,3%	53,8	0,9%
2003	37,97	0,9%	187,23	8,8%	4.887	7,6%	74,36	0,3%	53,5	-0,6%
2004	38,31	0,9%	204,13	9,0%	5.271	7,9%	74,56	0,3%	50,2	-6,2%
2005	38,65	0,9%	222,91	9,2%	5.694	8,0%	74,75	0,3%	49,3	-1,8%
2006	38,99	0,9%	241,64	8,4%	6.108	7,3%	74,94	0,3%	48,3	-2,0%
2007	39,33	0,9%	260,89	8,0%	6.527	6,9%	75,19	0,3%	47,4	-1,9%
2008	39,68	0,9%	268,91	3,1%	6.659	2,0%	75,31	0,2%	46,3	-2,3%
2009	40,02	0,9%	269,05	0,1%	6.594	-1,0%	75,49	0,2%	45,3	-2,2%
2010	40,37	0,9%	294,48	9,5%	7.144	8,3%	75,66	0,2%	44,5	-1,8%
2011	40,73	0,9%	319,17	8,4%	7.662	7,3%	75,84	0,2%	43,6	-2,0%
2012	41,09	0,9%	321,73	0,8%	7.643	-0,2%	76,01	0,2%	42,5	-2,5%
PROM	37	1,1%	214,55	4,4%	5.666	3,2%	74	0,3%	48	-0,4%

Fuente: Elaboración propia en base a los Datos de World Development Indicators (WDI), November 2015

ANEXO 9

Estadísticas Industria Automotriz de Brasil 1990-2012

AÑO	BRASIL																		
	VENTAS TOTALES	VAR (%) Anual	VENTAS NACIONALES	VAR (%) Anual	VENTAS IMPORTADOS	VAR (%) Anual	PRODUCCION	VAR (%) Anual	EXPORTACION	VAR (%) Anual	VAR (%) Anual	%IMP/EX	VAR (%) Anual	%EX/IMP	VAR (%) Anual	%EXP ARGEXP TOT	VAR (%) Anual	%IMP ARGIMP TOT	VAR (%) Anual
1990	712.741	.	712.626	.	115	.	843.429	.	117.040	.	-99.9%	.	101673.9%
1991	790.773	110.9%	770.936	108.2%	19.837	1729.6%	861.169	102.1%	93.997	93.997	-20.2%	-78.8%	370.8%	0.4%	.	.	.	19.9%	.
1992	764.016	96.6%	740.325	96.0%	23.691	119.4%	905.038	105.1%	173.410	173.410	85.7%	-86.3%	632.0%	170.4%	.	.	.	55.9%	180.9%
1993	1.131.165	148.1%	1.061.467	143.4%	69.698	294.2%	1.173.300	129.6%	112.846	112.846	-34.5%	-38.2%	61.9%	9.8%	.	.	.	36.3%	-35.0%
1994	1.395.403	123.4%	1.206.823	113.7%	188.580	270.6%	1.321.691	112.6%	116.604	116.604	3.3%	61.7%	-38.2%	-61.7%	.	.	.	18.5%	-49.0%
1995	1.728.380	123.9%	1.359.332	112.6%	369.048	195.7%	1.459.676	110.4%	93.926	93.926	-19.4%	292.9%	-74.5%	195.3%	.	.	.	10.3%	-44.5%
1996	1.730.788	100.1%	1.506.783	110.8%	224.005	60.7%	1.623.135	111.2%	114.568	114.568	22.0%	95.5%	-48.9%	65.5%	.	.	.	46.0%	348.3%
1997	1.943.458	112.3%	1.640.243	108.9%	303.215	135.4%	1.861.201	114.7%	209.098	209.098	82.5%	45.0%	-31.0%	63.5%	.	.	.	57.2%	25.0%
1998	1.534.952	79.0%	1.187.737	72.4%	347.215	114.5%	1.429.860	76.8%	243.256	243.256	16.5%	42.7%	-29.9%	96.5%	.	.	.	64.2%	11.6%
1999	1.256.953	81.9%	1.078.215	90.8%	178.738	51.5%	1.289.977	90.2%	207.917	207.917	-14.5%	-14.0%	16.3%	-54.5%	.	.	.	54.5%	-15.2%
2000	1.522.449	121.1%	1.339.043	124.2%	183.406	102.6%	1.629.503	126.6%	285.343	285.343	37.2%	-35.7%	15.3%	340.5%	.	.	.	67.4%	-0.9%
2001	1.601.282	105.2%	1.422.966	106.3%	178.316	97.2%	1.674.522	102.8%	248.272	248.272	-13.0%	-28.2%	39.2%	70.6%	.	.	.	57.2%	24.9%
2002	1.478.627	92.3%	1.370.271	96.3%	108.356	60.8%	1.633.790	97.6%	265.707	265.707	7.0%	-59.2%	145.2%	370.2%	.	.	.	56.0%	-16.9%
2003	1.428.610	96.6%	1.358.509	99.1%	70.101	64.7%	1.684.715	103.1%	392.828	392.828	47.8%	-82.2%	460.4%	317.0%	.	.	.	69.2%	0.9%
2004	1.578.775	110.5%	1.517.371	111.7%	61.404	87.6%	2.124.177	126.1%	565.642	565.642	44.0%	-89.1%	821.2%	178.4%	.	.	.	62.4%	22.3%
2005	1.714.644	108.6%	1.626.519	107.2%	88.125	143.5%	2.357.172	111.0%	724.163	724.163	28.0%	-87.8%	721.7%	87.9%	.	.	.	62.4%	-9.8%
2006	1.927.738	112.4%	1.785.279	109.8%	142.459	161.7%	2.403.680	102.0%	634.473	634.473	-12.4%	-77.5%	345.4%	47.9%	.	.	.	79.1%	26.8%
2007	2.462.728	127.8%	2.185.645	122.4%	277.083	194.5%	2.825.276	117.5%	634.557	634.557	0.0%	-56.3%	129.0%	37.4%	44.2%	16.5%	70.9%	-10.3%	
2008	2.820.350	114.5%	2.445.200	111.9%	375.150	135.4%	3.050.631	108.0%	568.582	568.582	-10.4%	-34.0%	51.6%	40.0%	54.6%	23.4%	66.8%	-5.8%	
2009	3.141.240	111.4%	2.652.187	108.5%	489.053	130.4%	3.076.000	100.8%	368.023	368.023	-35.3%	32.9%	-24.7%	-48.0%	57.2%	4.9%	58.3%	-12.8%	
2010	3.515.064	111.9%	2.854.826	107.6%	660.238	135.0%	3.382.143	110.0%	502.754	502.754	36.6%	31.3%	-23.9%	96.4%	64.9%	13.3%	57.4%	-1.6%	
2011	3.633.248	103.4%	2.775.365	97.2%	857.883	129.9%	3.417.782	101.1%	553.326	553.326	10.1%	55.0%	-35.5%	148.8%	75.5%	16.4%	47.9%	-16.6%	
2012	3.802.071	104.6%	3.014.008	108.6%	788.063	91.9%	3.402.963	99.6%	444.028	444.028	-19.8%	77.5%	-43.7%	123.0%	70.7%	-6.4%	43.2%	-9.8%	
PROM	1.896.324	108.9%	1.635.290	107.6%	261.034	910.3%	1.975.253	107.2%	333.468	333.468	10.9%	-5.8%	4572.8%	104.3%	57.9%	11.4%	52.2%	19.6%	

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014

ANEXO 10
Estadísticas de Brasil 1990-2012

BRASIL										
AÑO	POBLACION	VAR. (%) Anual	PBI en miles de millones USD	VAR. (%) Anual	PBI Per Capita USD	VAR. (%) Anual	Esp. De Vida en Años	VAR. (%) Anual	Indice de GINI 0 a 100	VAR. (%) Anual
1990	149,6	.	598,82	.	3.982	.	66,52	.	60,5	.
1991	152,2	1,7%	607,88	1,5%	3.975	-0,2%	66,91	0,6%	.	.
1992	154,6	1,6%	605,04	-0,5%	3.894	-2,0%	67,31	0,6%	53,2	.
1993	157,0	1,6%	633,27	4,7%	4.013	3,1%	67,70	0,6%	60,1	13,0%
1994	159,4	1,5%	667,05	5,3%	4.162	3,7%	68,10	0,6%	.	.
1995	161,9	1,6%	696,51	4,4%	4.279	2,8%	68,48	0,6%	59,6	.
1996	164,4	1,5%	711,76	2,2%	4.306	0,6%	68,86	0,6%	59,9	0,5%
1997	166,9	1,5%	735,88	3,4%	4.383	1,8%	69,23	0,5%	59,8	-0,2%
1998	169,5	1,6%	738,49	0,4%	4.331	-1,2%	69,59	0,5%	59,6	-0,3%
1999	172,0	1,5%	742,11	0,5%	4.286	-1,0%	69,93	0,5%	59,0	-1,0%
2000	174,5	1,5%	774,64	4,4%	4.407	2,8%	70,26	0,5%	59,2	0,3%
2001	177,0	1,4%	784,58	1,3%	4.397	-0,2%	70,57	0,4%	59,3	0,2%
2002	179,4	1,4%	808,65	3,1%	4.467	1,6%	70,87	0,4%	58,6	-1,2%
2003	181,8	1,3%	818,54	1,2%	4.458	-0,2%	71,16	0,4%	58,0	-1,0%
2004	184,0	1,2%	864,87	5,7%	4.647	4,2%	71,44	0,4%	56,9	-1,9%
2005	186,1	1,1%	892,11	3,1%	4.733	1,9%	71,72	0,4%	56,6	-0,5%
2006	188,1	1,1%	927,78	4,0%	4.865	2,8%	71,99	0,4%	55,9	-1,2%
2007	190,0	1,0%	983,51	6,0%	5.102	4,9%	72,26	0,4%	55,2	-1,3%
2008	191,8	0,9%	1.032,87	5,0%	5.303	3,9%	72,53	0,4%	54,4	-1,4%
2009	193,5	0,9%	1.030,43	-0,2%	5.239	-1,2%	72,80	0,4%	53,9	-0,9%
2010	195,2	0,9%	1.108,46	7,6%	5.581	6,5%	73,08	0,4%	53,3	-1,1%
2011	196,9	0,9%	1.151,87	3,9%	5.744	2,9%	73,35	0,4%	53,1	-0,4%
2012	198,7	0,9%	1.172,17	1,8%	5.791	0,8%	73,62	0,4%	52,7	-0,8%
PROM	175,8	1,3%	829,88	3,1%	4.624	1,7%	70,36	0,5%	57	0,0%

Fuente: Elaboración propia en base a los Datos de World Development Indicators (WDI), November 2015

ANEXO 11
Estadísticas de los Datos de Argentina 1990-2012

ANALISIS DE DATOS ARGENTINA	
Produccion 1990-2012	8.939.944
Produccion Promedio 1990-2012	388.693
Variacion Producción 1990-2012	13,85%
Produccion Promedio 1990-2005	283.961
Variacion Producción 1990-2005	13,36%
Produccion Promedio 2006-2012	628.081
Variacion Producción 2006-2012	14,90%
Ventas Totales 1990-2012	9.478.340
Ventas Totales Promedio 1990-2012	412.102
Variación Ventas Totales 1990-2012	18,17%
Ventas Totales Promedio 1990-2005	308.888
Variacion Ventas Totales 1990-2005	20,73%
Ventas Totales Promedio 2006-2012	648.018
Variacion Ventas Totales 2006-2012	12,68%
Ventas Nacionales 1990-2012	4.696.670
Ventas Nacionales Promedio 1990-2012	204.203
Variacion Ventas Nacionales 1990-2012	11,55%
Ventas Nacionales Promedio 1990-2005	181.332
Variacion Ventas Nacionales 1990-2005	10,02%
Ventas Nacionales Promedio 2006-2012	256.479
Variacion Ventas Nacionales 2006-2012	14,85%
Ventas Importados 1990-2012	4.781.670
Ventas Importados Promedio 1990-2012	207.899
Variacion Ventas Importados 1991-2012*	29,36%
Ventas Importados Promedio 1990-2005	127.556
Variacion Ventas Importados 1991-2005*	38,17%
Ventas Importados Promedio 2006-2012	391.539
Variacion Ventas Importados 2006-2012	11,74%

PRODUCCION	
Total de autos Exportados comparado con Produccion Total 1990-2012	47,47%
Total de autos Exportados comparado con Produccion Total 1990-2005	36,30%
Total de autos Exportados comparado con Produccion Total 2006-2012	59,02%
Total de autos Importados comparado con Produccion Total 1990-2012	53,49%
Total de autos Importados comparado con Produccion Total 1990-2005	44,92%
Total de autos Importados comparado con Produccion Total 2006-2012	62,34%
Ventas Nacionales / Produccion 1990-2012	52,54%
Ventas Nacionales / Produccion 1990-2005	63,86%
Ventas Nacionales / Produccion 2006-2012	40,84%
VENTAS	
Ventas Nacionales / Ventas Totales 1990-2012	49,55%
Ventas Nacionales / Ventas Totales 1990-2005	58,70%
Ventas Nacionales / Ventas Totales 2006-2012	44,13%
Ventas Importados / Ventas Totales 1990-2012	50,45%
Ventas Importados / Ventas Totales 1990-2005	41,30%
Ventas Importados / Ventas Totales 2006-2012	55,87%

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014 y World Development Indicators (WDI), November 2015

ANEXO 12
Estadísticas de los Datos de Brasil 1990-2012

ANALISIS DE DATOS BRASIL	
Produccion 1990-2012	45.430.830
Produccion Promedio 1990-2012	1.975.253
Variacion Producción 1990-2012	7,21%
Produccion Promedio 1990-2005	1.492.022
Variacion Producción 1990-2005	7,98%
Produccion Promedio 2006-2012	3.079.782
Variacion Producción 2006-2012	5,56%
Ventas Totales 1990-2012	43.615.455
Ventas Totales Promedio 1990-2012	1.896.324
Variacion Ventas Totales 1990-2012	8,93%
Ventas Totales Promedio 1990-2005	1.394.564
Variacion Ventas Totales 1990-2005	7,37%
Ventas Totales Promedio 2006-2012	3.043.206
Variacion Ventas Totales 2006-2012	12,28%
Ventas Nacionales 1990-2012	37.611.676
Ventas Nacionales Promedio 1990-2012	1.635.290
Variacion Ventas Nacionales 1990-2012	7,62%
Ventas Nacionales Promedio 1990-2005	1.243.698
Variacion Ventas Nacionales 1990-2005	6,77%
Ventas Nacionales Promedio 2006-2012	2.530.359
Variacion Ventas Nacionales 2006-2012	9,43%
Ventas Importados 1990-2012	6.003.779
Ventas Importados Promedio 1990-2012	261.034
Variacion Ventas Importados 1991-2012*	32,24%
Ventas Importados Promedio 1990-2005	150.866
Variacion Ventas Importados 1991-2005*	28,45%
Ventas Importados Promedio 2006-2012	512.847
Variacion Ventas Importados 2006-2012	39,82%

Balanza Comercial Anual Promedio 1991-2012*	159,1%
N° de años con Balanza comercial positiva, sobre 22 años 1990-2012	14 / 64%
Total de autos Exportados 1990-2012	7.669.760
Total de autos Importados 1990-2012	6.003.779
Balanza Comercial Total Promedio 1990-2012	27,75%
Promedio Anual Exp ARG/Exp TOT 2006-2012	57,87%
Variacion anual promedio Exp ARG/Exp TOT 2006-2012	11,35%
Promedio Anual IMP ARG/Imp TOT 1991-2012	52,37%
Variacion anual promedio Imp ARG/Imp TOT 1991-2012	19,64%
Promedio Anual IMP ARG/Imp TOT 1991-2005	48,57%
Variacion anual promedio Imp ARG/Imp TOT 1991-2005	31,61%
Promedio Anual IMP ARG/Imp TOT 2006-2012	60,50%
Variacion anual promedio Imp ARG/Imp TOT 2006-2012	-4,29%
Poblacion Promedio 1990-2012 en millones de hab.	175,85
Variacion Poblacion 1990-2012	1,30%
PBI Promedio 1990-2012 en miles de millones USD	829,88
Variacion PBI 1990-2012	3,12%
PBI Per Capita Promedio 1990-2012 en USD	4.623,70
Variacion PBI Per Capita 1990-2012	1,74%
Esperanza de Vida Promedio 1990-2012 en Años	70,36
Variacion Esperanza de vida 1990-2012	0,46%
Coficiente de GINI Promedio 1990-2012 de 0 a 100	57,09
Variacion Coef. de GINI Promedio 1990-2012*	-0,72%

PRODUCCION	
Total de autos Exportados comparado con Produccion Total 1990-2012	16,88%
Total de autos Exportados comparado con Produccion Total 1990-2005	16,61%
Total de autos Exportados comparado con Produccion Total 2006-2012	17,19%
Total de autos Importados comparado con Produccion Total 1990-2012	13,22%
Total de autos Importados comparado con Produccion Total 1990-2005	10,11%
Total de autos Importados comparado con Produccion Total 2006-2012	16,65%
Ventas Nacionales / Produccion 1990-2012	82,79%
Ventas Nacionales / Produccion 1990-2005	83,36%
Ventas Nacionales / Produccion 2006-2012	82,16%
VENTAS	
Ventas Nacionales / Ventas Totales 1990-2012	86,23%
Ventas Nacionales / Ventas Totales 1990-2005	89,18%
Ventas Nacionales / Ventas Totales 2006-2012	83,15%
Ventas Importados / Ventas Totales 1990-2012	13,77%
Ventas Importados / Ventas Totales 1990-2005	10,82%
Ventas Importados / Ventas Totales 2006-2012	16,85%

Fuente: Elaboración propia en base a los Anuarios de ADEFA y ANFAVEA 2014 y World Development Indicators (WDI), November 2015

ANEXO 13

Los principales hitos de la industria automotriz Argentina en los siglos XX y XXI. Recopilación Textual de "Autohistoria.com"

1901. Celestino Salgado construye artesanalmente el primer auto en Argentina utilizando componentes nacionales e importados.
1907. Ciudad de Campana. Don Manuel Iglesias fabrica integralmente todas las partes de su vehículo.
1912. El ingeniero Horacio Anasagasti inicia la primera producción seriada en el país.
1913. Ford Motor Company instala en Buenos Aires la primera sucursal latinoamericana y la segunda en el mundo.
1916. Julio Fevre y Cía importa los primeros autos y camiones de la marca Dodge.
1919. Se constituye Fiat Argentina S.A.
1923. César Castano funda la Fábrica Argentina de Automóviles CC y presenta un prototipo deportivo en el Salón Internacional del Automóvil de Buenos Aires.
1925. Comienza el montaje en la planta de Barracas de los primeros Ford T argentinos.
1925. Se establece la sociedad Hispano Argentina Fábrica de Automóviles S.A. (HAFDASA), para producir localmente vehículos de Hispano Suiza.
1925. Se crea General Motors Argentina y comienza a producir el Doble Phaeton Standard y el Doble Phaeton denominado "Especial Argentino".
1932. Fevre y Basset Limitada S.A.I.C. realiza el montaje de las primeras unidades Chrysler, Plymouth, Dodge y los camiones Fargo.
1949. El industrial italiano Piero Dusio funda Autoar, Automotores Argentinos.
1950. La planta de montaje de Chrysler se traslada a San Justo.
1951. Se funda Mercedes-Benz Argentina y al año siguiente inaugura su primera planta fuera de Alemania.
1952. Se crea IAME (Industrias Aeronáuticas y Mecánicas del Estado). Comienza a fabricarse el Rastrojero.
1953. El Justicialista Sport producido por IAME, es el segundo auto del mundo fabricado con plástico reforzado.
1954. Fiat Someca Construcciones Córdoba inicia la producción de tractores.
1955. Se funda Industrias Kaiser Argentina (IKA).
1955. RYCSA (Rosati y Cristofaro Industrias Metalúrgicas S.A) presenta sus modelos Mitzi B40, sedán dos puertas Gilda y la pick up Gauchito.
1956. IKA produce el primer Jeep argentino.
1959. El gobierno de Frondizi sanciona el decreto 3693 de promoción de la industria automotriz. Se presentan 23 proyectos de radicación.
1959. Metalmecánica S.A.C.I comienza a montar los primeros De Carlo 600 con licencia BMW.
1960. Se fabrican los primeros Dodge argentino: la Pick Up D-100 y el camión D-400.
1960. Citroën inicia la producción en el país con sus modelos 2 CV AZL y Furgoneta AZU.
1960. El Fiat 600 D se convierte en el primer Fiat argentino.

1960. I.A.F.A. (Industriales Argentinos Fabricantes de Automotores) fabrica los primeros Peugeot 403 argentinos.

1960. El Renault Dauphine es el primer modelo de la marca fabricado por IKA.

1960. Industria Automotriz Santa Fe S.A. (IASFSA) fabrica los primeros Auto Union.

1960. Siam Di Tella Automotores comienza la producción de su modelo 1500, versión nacional del Riley 1500 de British Motors Corporation.

1961. Ford inaugura la planta de producción de Gral. Pacheco.

1962. Se fabrican los compactos norteamericanos: el Falcon de Ford, el Valiant de Chrysler, el Chevrolet 400 de General Motors y el Rambler Classic de American Motors (IKA).

1964. Fiat exporta partes para la fabricación de automóviles en la República de Chile.

1965. Citroën Argentina exporta partes y componentes a Uruguay y España.

1966. Comienza a producirse el Torino.

1967. Renault compra la mayoría del paquete accionario de IKA dando origen a IKA-Renault.

1967. IKA adquiere el 65% del paquete accionario de Siam Di Tella Automotores y se constituye la Compañía Industrial de Automotores S.A. (CIDASA).

1969. El Torino 380 W nº3 conducido por Cacho Franco arriva 4º en las 84 horas de la "Marathon de la Route" disputada en Nürburgring, Alemania.

1969. Fiat produce su primer camión en el país.

1969. Cierra la planta IASFSA y se dejan de fabricar los Auto Union. Fiat compra sus instalaciones para producir camiones.

1969. IME produce el Rastrojero nº 50.000.

1970. Chrysler presenta el Dodge Coronado Automatic, primer auto argentino con caja automática.

1971. Se lanza el Dodge 1500, primer mediano producido en el país por una terminal de origen norteamericano.

1971. IKA-Renault exporta matricería a la empresa Usine Autoturismo Pitesti Dacia de Rumania para la producción del Renault 12 en ese país. Un Torino sedán se convierte en la unidad 500.000 producida por la empresa.

1971. Se constituye IAVA (Industria Argentina de Vehículos de Avanzada) para la producción de vehículos Fiat con mayores prestaciones deportivas.

1971. Una pick up Dodge D-200 con tracción integral y especialmente carrozada por Igarreta es el primer vehículo argentino que circula en las Islas Malvinas.

1972. Se exporta a Suiza un ejemplar Torino Lutteral Comahue.

1974. Peugeot produce la unidad 100.000 de su modelo 404.

1975. La legislatura de la Provincia de Buenos Aires declara por la ley Provincial 8501, a la ciudad de Campana como "Cuna del Primer Automóvil Argentino".

1975. Renault compra todo el paquete accionario de la sociedad con IKA y se transforma en Renault Argentina S.A.

1976. Con la producción del modelo L111, Scania inicia sus actividades productivas en la planta de Tucumán.

1978. General Motors se retira del país.

1979. Citroën Argentina cesa la producción en el país.

1980. Volkswagen compra el paquete accionario de Chrysler Fevre Argentina.

1980. Se cierra IME S.A.

1980. Fiat y Peugeot se fusionan en Sevel Argentina.

1983. Ford y Renault producen su primer millón en Argentina.

1983. Volkswagen presenta el Gacel, primer modelo genuinamente VW.

1985. Sevel fabrica la pick up Chevrolet.

1986. Ford Motor Argentina vende su unidad 1.500.000 desde 1914, de las cuales 1.078.171 fueron de producción nacional.

1987. Se fusionan Ford Motor Argentina y Volkswagen Argentina creando Autolatina. La unión dura hasta 1995.

1987. El Detalle S.A. fabricante de carrocerías para transporte de pasajeros, es reconocida como terminal automotriz.

1991. Deja de fabricarse el Falcon que llega a la cifra de 457.141 unidades.

1993. General Motors vuelve a producir en la Argentina de la mano de CIADEA (ex Renault).

1994. Deja de producirse el Renault 12 después de 24 años y 444.185 unidades.

1996. Chrysler retorna al país para producir la Grand Cherokee y el Cherokee en Ferreyra, Córdoba.

1997. Citroën vuelve a producir en Argentina de la mano del grupo PSA. (Peugeot).

1997. Fiat regresa al país y comienza a producirse el modelo Siena.

1997. Toyota inaugura su planta en Zárate con la producción de la pick up Hilux.

2000. Deja de producirse el Peugeot 504 luego de 31 años y 400.237 unidades.

2000. se fusionan Mercedes-Benz Argentina y Chrysler Argentina en Daimler-Chrysler Argentina S.A.

2000. Automóviles Peugeot de Francia retoma el control de su subsidiaria argentina y concentra su producción en la planta de El Palomar (ex Sevel).

2005. Ford produce su unidad nº 2.000.000.

2006. Renault festeja con una caravana a Córdoba los 50 años de la planta Santa Isabel.

2007. General Motors produce su unidad 500.000 en su nueva planta de Gral. Alvear (Santa Fé).

2007. Se disuelve la sociedad Mercedes-Benz Argentina y Chrysler.

2007. Honda anuncia oficialmente sus planes de radicación en el país.

2008. Fiat reactiva la planta de Córdoba para producir la línea Siena/Palio.

2009. Volkswagen Argentina comienza a producir en exclusividad la pick up Amarok, primer vehículo de este tipo en la historia de la marca.

2009. El 2 de Junio General Motors anuncia el nombre oficial del "Agile", el vehículo que producido en Rosario será lanzado a fines de año.

2009. El 7 de Julio Iveco produce su unidad 70.000 y celebra 40 años de producción en el país.

2009. Toyota Argentina produjo su unidad 400.000 en su planta de Zárate.

2009. En octubre General Motors presenta el Chevrolet Agile y produce la unidad 700.000 en la planta de Rosario.

2009. Un Fiat Siena HLX se convierte en la unidad 2.000.000 producida por Fiat en Argentina

2009. TATSA presenta el primer prototipo de colectivo híbrido del país, desarrollado en conjunto con la Universidad de La Plata y empresas autopartistas.

2010. Volkswagen Argentina concreta el primer embarque de 150 unidades de la pick up Amarok a Brasil.

2010. GM Argentina produce la unidad 800.000 en Rosario.

2010. Se inicia en Santa Isabel la producción del Renault Fluence.

2010. Peugeot comienza a fabricar el 408.

2010. El 2 de diciembre, fallece en Estados Unidos, James Mc Cloud, primer Presidente de Industrias Kaiser Argentina (IKA).

2010. Con un total de 724.023 unidades producidas durante 2010, la industria automotriz argentina alcanzó su récord histórico de producción.

2010. El Fiat Siena se convirtió en el auto más fabricado por la marca italiana en toda su historia en el país con 317.635 unidades desde 1997.

2011. El 25 de enero, Toyota Argentina produce la unidad número 500.000 en su planta de Zárate.

2011. El 16 de septiembre Ford Argentina alcanzó 2.500.000 unidades producidas en su planta Pacheco.

2011. El 16 de noviembre el Grupo PSA Peugeot Citroën, inició la fabricación del Peugeot 308 en el centro de producción que el grupo posee en la localidad de El Palomar, Buenos Aires.

2011. 21 de Noviembre. Ford Argentina presentó la Planta de Motores destinados a equipar la nueva generación de pick up Ranger.

2012. 18 de junio. General Motors produjo el motor 1 millón en la Argentina.

2013. 15 de julio. Volkswagen Argentina produjo la unidad 1 millón en el Centro Industrial Pacheco.