



Universidad de
SanAndrés

Universidad de San Andrés

Departamento de Economía

Maestría en Economía

***Exportar importaciones: el uso de la admisión temporal en
la Argentina***

Santiago Migone

38305467

Mentor: Jorge Baldrich

Victoria, Buenos Aires, Argentina

4 de marzo, 2020

Tesis de Maestría en Economía de

Santiago Migone

“Exportar importaciones: el uso de la admisión temporal en la Argentina”

Resumen

En esta tesis se realiza un estudio del uso de la admisión temporal en la Argentina para el periodo 1999-2018. Se analiza la evolución en el uso de este régimen, el grado de utilización de los distintos sectores y los destinos de las exportaciones que lo utilizan.

Los principales hallazgos son, en primer lugar, que, durante el periodo, un 23% de las exportaciones de Argentina se realizaron con insumos importados temporalmente y que este porcentaje fue prácticamente constante año a año. En segundo lugar, observamos que el sector automotriz es el sector que utiliza esta herramienta de forma más intensiva. Por último, encontramos que esta herramienta es utilizada más intensivamente en los sectores que exportan relativamente más al MERCOSUR.

A su vez, esta tesis analiza el problema del uso de la admisión temporal para exportaciones hacia el MERCOSUR. Este es un tema particularmente interesante ya que este bloque tiene la particularidad de permitir que sus países miembros se exporten productos que utilizan insumos importados a través de regímenes de admisión temporal. Se muestra como el sector automotriz es el gran beneficiado de este singular esquema y que esto le generó ahorros impositivos en la Argentina por USD 260 mill. en el año 2018.

Palabras clave: comercio, exportaciones, importaciones, argentina, temporal

“Export imports: the use of temporary admission in Argentina”

Abstract

This thesis studies the use of temporary admission in Argentina for the period 1999-2018. In concrete, it analyses the evolution in the use of this regime, the degree of use of the different economic sectors and the destinations of the exports that use the regime.

The main findings are, first, that, during the period, 23% of Argentina's exports were done with inputs imported with temporary admission and that this percentage was constant year-on-year.

Second, we observe that the automotive sector is the sector that uses this tool more intensively. Finally, we find that this tool is more intensively used in the sectors that export relatively more to MERCOSUR.

In line, this thesis analyzes the problem of the use of temporary admission for exports to MERCOSUR. This is a particularly interesting topic because this block has the peculiarity of allowing its member countries to export products that use imported inputs through temporary admission regimes. In the thesis, it is shown how the automotive sector is the greatest beneficiary of this unique scheme and that this generated tax savings in Argentina for USD 260 million. in the year 2018 for this industry.

Keywords: trade, exports, imports, argentina, temporary

Códigos JEL: F13, F14, O24



I. Introducción

La producción de bienes a lo largo del mundo se está configurando en forma creciente y desde hace ya varias décadas alrededor de las cadenas globales de valor (CGV) (De Backer & Miroudot, 2013, Gerreffi & Fernandez Stark, 2016). Una de las principales medidas de política comercial que los países pueden tomar para fomentar el aumento de la participación de las empresas domésticas en las cadenas globales de valor es la instauración de regímenes de admisión temporal de mercaderías. Estos regímenes permiten introducir en un país materias primas e insumos evitando el pago de los derechos e impuestos de importación siempre y cuando los bienes sean transformados, elaborados o reparados y posteriormente exportados (OMC). La principal ventaja de estos regímenes es la reducción del costo de acceso a insumos importados (equiparándolos prácticamente a insumos locales) contribuyendo a la integración de estos en la matriz productiva local, generando lo que en la literatura de CGV se denomina como encadenamientos hacia atrás.

En esta tesis haremos foco en el uso que se da en la Argentina del régimen de admisión temporal. Particularmente se analizará para el periodo de 20 años comprendido entre 1999 y 2018 la evolución en el uso de este régimen, el grado de utilización de los distintos sectores y los destinos de las exportaciones que utilizan el régimen. Hasta dónde llega nuestro conocimiento, no existe un trabajo que haya estudiado la evolución ni la segmentación en el uso de esta herramienta en Argentina. Más aún, la literatura que estudia la inserción de Argentina en las CGV es escasa y mayormente enfocada en estudiar sectores particulares tal como documentan Scheingart et al (2017, p.49).

El objetivo de este trabajo es conocer en detalle el grado de uso de esta herramienta y dar un nuevo enfoque a los trabajos que han estudiado la dinámica de las exportaciones argentinas en las últimas dos décadas. El análisis nos llevará a conocer cuáles son los sectores que más utilizan la admisión temporal en la Argentina. Allí veremos que el sector de vehículos automotrices es el sector que más aportó al crecimiento del uso del régimen en el periodo analizado. Además, veremos que los sectores de manufacturas de origen industrial y que exportan relativamente más al MERCOSUR suelen tener un mayor componente de insumos importados con admisión temporal en sus exportaciones.

Además, buscaremos entender los efectos que genera el uso del régimen de admisión temporal para las exportaciones al MERCOSUR. Hacemos foco en el MERCOSUR ya que este bloque tiene la particularidad de permitir que sus países miembros se exporten productos que utilizan insumos importados a través de regímenes de admisión temporal. Esto es una anomalía ya que los países del MERCOSUR tributan los mismos aranceles para importar bienes desde fuera del bloque. Sin embargo, con admisión temporal un productor de un país miembro del MERCOSUR podría evitar esos aranceles y tener costos más bajos para producir y vender en otro país del bloque que en su propio país. Veremos que el sector que mayor provecho obtiene de esta anomalía en la Argentina es, por lejos, el sector de vehículos automotrices.

El trabajo se estructura de la siguiente manera. En la sección II se introducirá el concepto de admisión temporal y los motivos económicos que explican su uso tan difundido. En la sección III se empezará a hacer foco en el caso argentino presentando el funcionamiento y las variantes de los regímenes existentes en el país. En la sección IV se realizará un análisis del uso de la admisión temporal por sector para el periodo 1999-2018 en la Argentina y se buscará comprender los motivos que determinan la diferente intensidad de uso de este régimen. En la sección V se introducirá el problema del uso de la admisión temporal en el MERCOSUR y se analizarán los sectores más dependientes de esta anomalía que presenta el régimen.

II. El sentido de los regímenes de admisión temporal

En un contexto de mayor integración del comercio mundial, el acceso a insumos a precios y calidad internacionales es una ventaja clave para las empresas de todo el mundo que tienen el objetivo de exportar productos a precios competitivos globalmente.

Paralelamente, la mayoría de los gobiernos del mundo apoyan a las empresas y a los sectores productivos que exportan o que quieren exportar. Para esto ponen a disposición de ellos numerosas y variadas herramientas: exenciones impositivas, asistencia financiera, asesoría logística y de gestión empresarial, etc.

Sin embargo, y a pesar de lo mencionado anteriormente, casi todos los países del mundo continúan imponiendo aranceles, cuotas y demás trabas impositivas y no impositivas a la mayoría de los bienes importados. Estas medidas se continúan tomando por diversos motivos: proteger a las empresas locales de la competencia extranjera, aumentar la recaudación fiscal, tener una moneda de cambio para negociaciones internacionales o por motivos geopolíticos, entre otros. Sea cual fuere el motivo, dichas medidas elevan el costo de los productos e insumos importados y encarecen la fabricación de bienes realizada fronteras adentro debido al aumento del precio de los insumos y de los bienes de capital.

Como resultado de esto, las exportaciones de los países pueden verse perjudicadas y especialmente las de productos con una elevada ponderación de insumos importados en la estructura de costos. Para evitar el sesgo antiexportador de las restricciones a las importaciones y teniendo en cuenta que las trabas a las importaciones son medidas que, en la mayoría de los casos, buscan proteger la producción nacional destinada al mercado interno, casi todos los países del mundo cuentan con regímenes de admisión temporal de mercaderías. A través de estos regímenes las empresas exportadoras pueden evitar total o parcialmente los impuestos (u obtener un reintegro) que se aplican que se aplican sobre los bienes importados además de esquivar otras trabas no arancelarias. Esto reduce fuertemente el costo de su producción y aumenta su competitividad exportadora considerablemente.

Más aun, es posible imaginar que sin un régimen de admisión temporal muchas actividades que forman parte de cadenas globales de valor perderían totalmente su rentabilidad debido a los múltiples impuestos que las empresas que comercian estos productos deberían pagar en cada país.

Cabe aclarar que durante toda esta tesis nos referiremos a los regímenes de admisión temporal para perfeccionamiento industrial. Este tipo de regímenes son utilizados por empresas que transforman el bien importado fronteras adentro y lo exportan en un estado diferente o formando parte de un producto más complejo. Algunos ejemplos de su uso pueden ser la importación de autopartes para exportar un automóvil terminado, la importación de tela para exportar prendas de vestir, la importación de mineral de hierro para elaborar acero o también la importación de envases para exportar productos allí contenidos o químicos utilizados en algún proceso industrial, aunque luego no formen parte del producto final.

Esta aclaración es realizada debido a que la mayoría de los países suelen contar también con regímenes de admisión temporal de tránsito en los que el bien importado es reexportado en el mismo estado (a excepción del desgaste propio del uso del bien). Estos últimos regímenes son utilizados mayormente para la importación de maquinarias o productos de alta tecnología que circulan por numerosos países. Las operaciones realizadas a través de dichos regímenes presentan lógicas sustancialmente diferentes a las que nos interesa analizar este documento. Casos típicos de admisión temporal de tránsito son la importación de maquinaria para uso petrolero, equipo fotográfico para la realización de producciones audiovisuales o muestras para ser expuestas en ferias, etc., es decir, muy distintos a los ejemplos de admisión temporal para perfeccionamiento industrial.

III. El régimen de admisión temporal en Argentina

La Argentina cuenta con dos regímenes de admisión temporal para perfeccionamiento industrial: el régimen de perfeccionamiento industrial y el régimen de Drawback. En el primero el exportador evita el pago de tributos de importación de los insumos en el momento de la nacionalización de la mercadería. En el segundo, el exportador recupera los impuestos de importación de los insumos una vez realizada la exportación. Es decir, el primero es un régimen de exención y el segundo un régimen de reintegro.

La normativa del régimen de perfeccionamiento industrial ha cambiado numerosas veces desde su establecimiento en 1992 (decreto 72/1992). A 2019, la normativa que rige este régimen es la dispuesta en el decreto 1330/2004 y sus decretos y resoluciones modificatorios y reglamentarios. A pesar de estos cambios, se ha mantenido esencialmente igual desde 1992. El eje central de este régimen es la presentación ante algún organismo del poder ejecutivo (a 2019, esa presentación se realiza ante la Dirección de Exportaciones de la Secretaría de Comercio Exterior) de una matriz insumo-producto de cada bien exportado por la empresa que quiere hacer uso del régimen. Dicha matriz insumo-producto es validada por un organismo técnico y en caso de ser aprobada el exportador obtiene un Certificado de Tipificación de Importación Temporal (CTIT) que es luego presentado ante la Dirección General de Aduanas (DGA).

Una vez habilitada la empresa a hacer uso del régimen podrá importar todos los insumos que desee sin tributar los impuestos de importación. Luego tendrá un determinado plazo para exportar los productos terminados que hayan utilizado dichos insumos y la DGA procederá a aplicar multas en caso de que no se exporte la suficiente cantidad de bienes transformados que hayan justificado la importación de esa cantidad de insumos en función de la matriz insumo-producto presentada.

Cabe aclarar que hasta 1992 el único régimen de admisión temporal en la Argentina era el régimen de Drawback que fue instaurado por en 1962 y modificado por normativas posteriores. Desde la puesta en marcha del régimen de perfeccionamiento industrial, el Drawback perdió relevancia de manera notoria. Esto se dio debido a los problemas normativos, operativos y financieros del Drawback que lo transformaron en una herramienta compleja y menos conveniente que el régimen de perfeccionamiento industrial. De esta forma, desde mediados de los años 90, casi la totalidad de las exportaciones que utilizan insumos importados con admisión temporal se realizaron a través del régimen de perfeccionamiento industrial.

Cabe destacar, además, que Argentina también cuenta, desde el 2004, con un régimen especial para empresas del sector de vehículos automotrices llamado Régimen de Aduana Factoría (RAF). Bajo dicho régimen las empresas de este sector transforman su planta en un área franca a la que pueden importar insumos y autopartes sin pagar ningún impuesto de importación. Luego, una vez ensamblado el producto final la empresa nacionaliza los insumos utilizados en la fabricación de cada vehículo que venda al mercado interno. Si la empresa decide exportar el vehículo no tributará ningún impuesto sobre dichos insumos. En pocas palabras, se puede decir que el RAF es una extensión con mayores facilidades logísticas del régimen de perfeccionamiento industrial.

La importancia de estos regímenes para un exportador puede llegar a ser muy elevada en la Argentina. Si bien los impuestos a la importación han variado en los últimos 20 años, en líneas generales estos tributos son considerablemente elevados. Por lo tanto, utilizando este régimen, los exportadores pueden, no solamente aumentar su rentabilidad sino también hacer rentables actividades que no lo serían de no existir estos regímenes.

En primer lugar, debemos recordar que Argentina forma parte de la unión aduanera del MERCOSUR en conjunto con Brasil, Paraguay, Uruguay y Venezuela. El MERCOSUR cobra aranceles relativamente altos a la importación. Con su formación en el año 1994, se puso en marcha el arancel externo común (AEC). Dichos aranceles eran levemente elevados en comparación con otros países del mundo, pero se encontraban en línea con muchos otros países de la región. Sin embargo, con el correr de los años, la mayoría de los países del mundo y de la región redujeron sus aranceles considerablemente y además firmaron acuerdos de libre comercio con numerosos países lo que redujo aún más el arancel aplicado a las importaciones. Esto no ocurrió en el MERCOSUR: el AEC se mantuvo casi sin modificaciones y además se firmaron muy pocos acuerdos comerciales, y en su mayoría fueron con países de la región con los que

ya existían acuerdos parciales. Como consecuencia de esto, el MERCOSUR aplica uno de los aranceles más altos de la región (Rozemberg & Gaya, 2019, p. 10-12)

En segundo lugar, Argentina cobra una numerosa cantidad de impuestos a la hora de importar además del arancel. Por un lado, cobra una tasa estadística de importación. El valor de esa tasa ha sido en gran parte de los últimos 20 años de 0,5% aunque en 2019 se elevó a 2,5%. Por otro lado, cobra una serie de impuestos que son considerados como adelantos del pago de impuestos nacionales y que por lo tanto implican un costo financiero elevado para el importador. Esos impuestos son el IVA (cobrado por casi todos los países del mundo a la hora de importar), el IVA adicional, el adelanto del impuesto a las ganancias y el adelanto de ingresos brutos. A 2019 las alícuotas de estos impuestos son 21%, 20%, 6% y 2,5% respectivamente.

IV. La exportación con admisión temporal en Argentina

a. Datos

En esta sección se procederá a analizar el uso de la admisión temporal en la Argentina. Para esto se utilizarán datos del comercio de bienes provistos por la DGA¹ a la Secretaría de Comercio Exterior.

El análisis se realiza para el periodo de 20 años comprendido entre 1999-2018. Desde 1999 la DGA comenzó a identificar y registrar en sus bases de datos los despachos vinculados a operaciones de admisión temporal. Es decir, desde esa fecha se identifican aquellas importaciones de productos que son importados para luego ser transformados y exportados. A su vez, también se identifican aquellas exportaciones que tienen al menos un insumo importado a través del régimen de admisión temporal. Dicha información está disponible a un elevado grado de detalle: por fecha, por producto, por empresa, etc. Sin embargo, cabe aclarar que no se cuenta con el detalle de a que producto exportado corresponde cada componente importado con admisión temporal. Es decir, si una empresa exporta diversos productos e importa numerosos insumos con admisión temporal no se informa que porcentaje de cada insumo es utilizado en los distintos productos exportados por la empresa. Más adelante se explicarán las implicancias de esta circunstancia.

Para nuestro análisis utilizaremos una clasificación de productos basada en actividades económicas. Para elaborar dicha clasificación se utilizó como base la Clasificación Industrial Internacional Uniforme (CIIU) revisión 3. Esta clasificación es elaborada por el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas. Desde su publicación en 1948, la mayoría de los países del mundo utilizan la CIIU como clasificador de actividades económicas. En Argentina, el INDEC utiliza la CIIU

¹ Cabe aclarar que por cuestiones metodológicas dichos datos no coinciden exactamente con los datos del informe de intercambio comercial argentino (ICA) realizado por el INDEC el cual es considerado como la fuente oficial de los datos de comercio exterior de bienes de Argentina. Dicho informe se nutre de los datos de la DGA, pero por ajustes posteriores realizados por el INDEC pueden existir diferencias entre los números allí provistos y los que son utilizados en este trabajo. De todos modos, los datos utilizados son extremadamente similares.

como base para elaborar el Clasificador Nacional de Actividades Económicas (ClaNAE). La CIU divide a las actividades económicas en categorías mutuamente excluyentes. Dicha división se realiza primero a nivel sección (1 dígito), y luego a nivel división (2 dígitos), grupo (3 dígitos) y clase (4 dígitos). Las manufacturas se agrupan en 31 secciones subdivididas en 105 divisiones.

Tabla 1: Clasificación de sectores utilizada

Sector	Exportaciones totales 1999-2018 (mill. USD)	Porcentaje exportaciones 1999-2018
Derivados de soja	210.899	20%
Cultivos y animales vivos	141.010	14%
Vehículos automotrices	86.938	8.4%
Poroto de soja	54.003	5.2%
Productos químicos ncop.	44.220	4.3%
Petróleo y gas	42.577	4.1%
Coque y derivados de petróleo	41.669	4.0%
Prod. básicos de met. preciosos y minerales no met.	37.604	3.6%
Químicos básicos	33.505	3.2%
Carnes	32.332	3.1%
Pesca	25.281	2.4%
Productos básicos de hierro y acero	24.720	2.4%
Minerales	23.306	2.2%
Maquinaria y equipo ncop.	20.627	2.0%
Partes de equipos de transporte	20.335	2.0%
Aceites y grasas	19.178	1.9%
Equipo de transporte ncop.	18.168	1.8%
Alimentos ncop.	17.645	1.7%
Cuero, marroquinería y calzado	17.637	1.7%
Frutas y verduras	17.211	1.7%
Bebidas	16.212	1.6%
Lácteos	15.620	1.5%
Productos de molinería	13.567	1.3%
Caucho y plástico	12.353	1.2%
Papel	8.942	0.9%
Manufacturas ncop.	7.858	0.8%
Productos metálicos elaborados	6.920	0.7%
Textiles (excepto prendas de vestir)	6.348	0.6%
Equipamiento eléctrico	5.361	0.5%
Madera	3.683	0.4%
Minerales no metálicos ncop.	3.573	0.3%
Equipamiento médico y de precisión	3.499	0.3%
Prendas de vestir	1.801	0.2%
Electricidad	1.732	0.2%

Fuente: Elaboración propia en base a CIU y a DGA

Nota: siglas ncop. aluden a “no comprendidos en otra parte”

Como base para la clasificación utilizada en este trabajo se utilizó la CIU a 2 dígitos de agregación (divisiones). A este clasificador se aplicaron modificaciones leves para identificar productos especialmente relevantes en las exportaciones argentinas. En primer lugar, se aisló a los sectores de poroto de soja, derivados de soja (debido a su elevado volumen y la existencia de normas espaciales que regulan

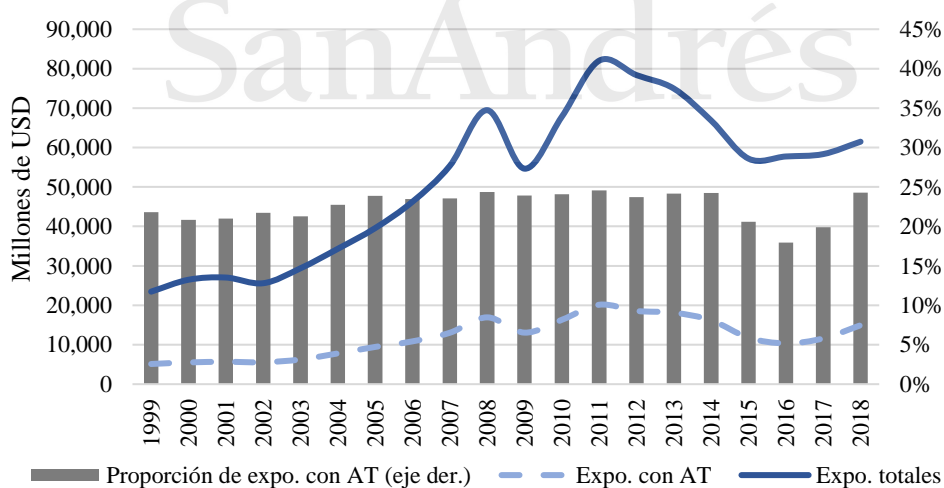
la admisión temporal para este sector) y vehículos automotrices (debido a la existencia del RAF). A su vez, aquellos CIU a 2 dígitos que contenían al menos 2 códigos CIU a 3 dígitos que representasen más de un 1% de las exportaciones del periodo fueron abiertos a 3 dígitos. De la misma forma, aquellos CIU a 3 dígitos que contenían al menos 2 códigos CIU a 4 dígitos que representasen más de un 1% de las exportaciones del periodo fueron abiertos a 4 dígitos. Esto permitió tener una mayor desagregación de sectores en la división de alimentos que contiene un gran volumen de exportaciones argentinas. Luego de estas modificaciones se obtiene una clasificación de productos en 34 sectores. Estos se encuentran detallados en la tabla 1.

b. Caracterización de las exportaciones con AT de Argentina

Las exportaciones que utilizan insumos importados a través del régimen de admisión temporal (en adelante, exportaciones con AT) se han mantenido notablemente estables como porcentaje de las exportaciones totales durante los últimos 20 años: han sido en todo el periodo un 23% de las exportaciones totales. En 1999 representaban el 22% de las exportaciones totales (USD 5.100 millones de un total de USD 23.500 millones) y en 2018 un 24% (USD 14.900 millones de un total de USD 61.500 millones).

En el gráfico 1 se observa que tanto las exportaciones totales como las exportaciones con AT se triplicaron en el periodo. Además, se ve con claridad la estabilidad en el porcentaje de las exportaciones con AT en relación a las exportaciones totales año tras año. La única excepción a la llamativa estabilidad del periodo es la fuerte caída que se observa en el periodo entre 2015 y 2017. Más adelante se profundizará en las causas que generaron esta caída.

Gráfico 1: Exportaciones con AT y exportaciones totales

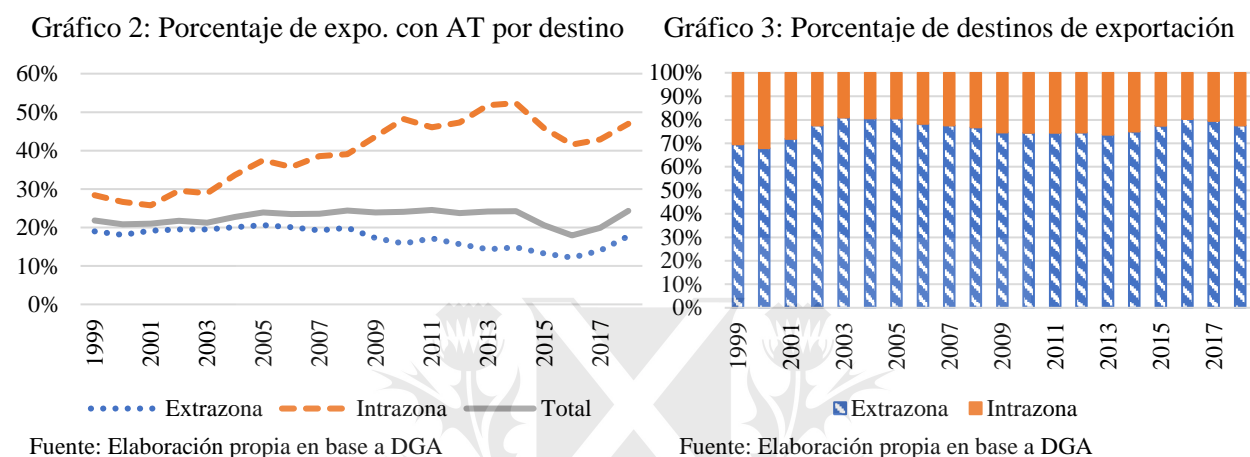


Fuente: Elaboración propia en base a DGA

Al observar los destinos de las exportaciones con AT (gráfico 2), encontramos una gran diferencia en la importancia de estas exportaciones sobre el total exportado por destino: cuando se trata países que pertenecen al MERCOSUR (destinos intrazona) las exportaciones con AT representan al 2018 casi el 50% de las exportaciones y muestran un marcado crecimiento desde 1999. En cambio, para los destinos fuera

del MERCOSUR (destinos extrazona) se observa que las exportaciones con AT representan solo un 18% de las exportaciones hacia esos destinos y además no han crecido en los últimos 20 años, sino que incluso muestran una leve caída.

El porcentaje levemente decreciente de las exportaciones con AT a destinos extrazona sumado a la baja y decreciente relevancia de las exportaciones al MERCOSUR en las exportaciones totales (gráfico 3) explican el casi nulo crecimiento del porcentaje de las exportaciones con AT en el total de exportaciones mostrado en el gráfico 1.



A la hora de ver los sectores que son más relevantes en las exportaciones con AT de Argentina, se observa que el 35% de las mismas corresponden a vehículos automotrices. Los derivados de soja representan el segundo sector más relevante del periodo con un 8% de las exportaciones con AT. En la tabla 2 podemos ver que, más allá de la concentración en el sector de vehículos automotrices, las exportaciones con AT se encuentran distribuidas en diversos sectores.

Tabla 2: Principales sectores exportadores con AT

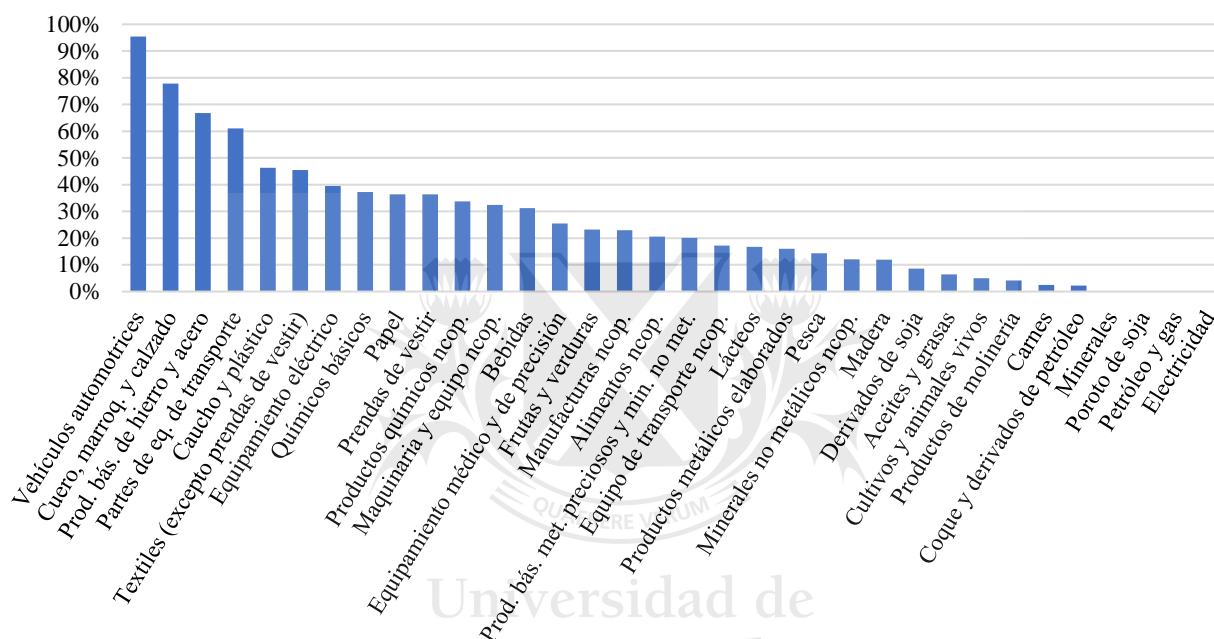
Sector	Exportaciones totales con AT 1999-2018 (mill. USD)	Porcentaje de exportaciones con AT 1999-2018
Vehículos automotrices	82,920	35%
Derivados de soja	18,048	8%
Productos básicos de hierro y acero	16,528	7%
Productos químicos ncop.	14,916	6%
Cuero, marroquinería y calzado	13,717	6%
Químicos básicos	12,454	5%
Partes de equipos de transporte	12,419	5%
Prod. básicos de met. preciosos y minerales no met.	7,534	3%
Cultivos y animales vivos	7,126	3%
Maquinaria y equipo ncop.	6,698	3%
Resto	44,947	19%

Fuente: Elaboración propia en base a DGA

A nivel sector podemos observar el porcentaje que representan las exportaciones con AT sobre el total de sus exportaciones. En el gráfico 4 se presenta el porcentaje de exportaciones con AT por sector

durante todo el periodo analizado. Como se puede observar existe una gran heterogeneidad entre sectores: en 4 de los 34 sectores, más de un 50% de las exportaciones cuentan con insumos importados con admisión temporal. De estos, se vuelve a destacar el sector automotriz con un uso cercano al 100%. Otros 20 sectores presentan un uso moderado de la admisión temporal: entre un 10% y un 50% de sus exportaciones contienen insumos importados temporalmente. Por último, en 10 sectores el porcentaje de exportaciones con AT es menor al 10%. Estos 10 sectores son mayormente productos primarios (minerales, poroto de soja, petróleo y gas, etc.) o manufacturas de origen agropecuario (derivados de soja, carne, etc.)

Gráfico 4: Porcentaje de exportaciones con AT por sector



Fuente: Elaboración propia en base a DGA

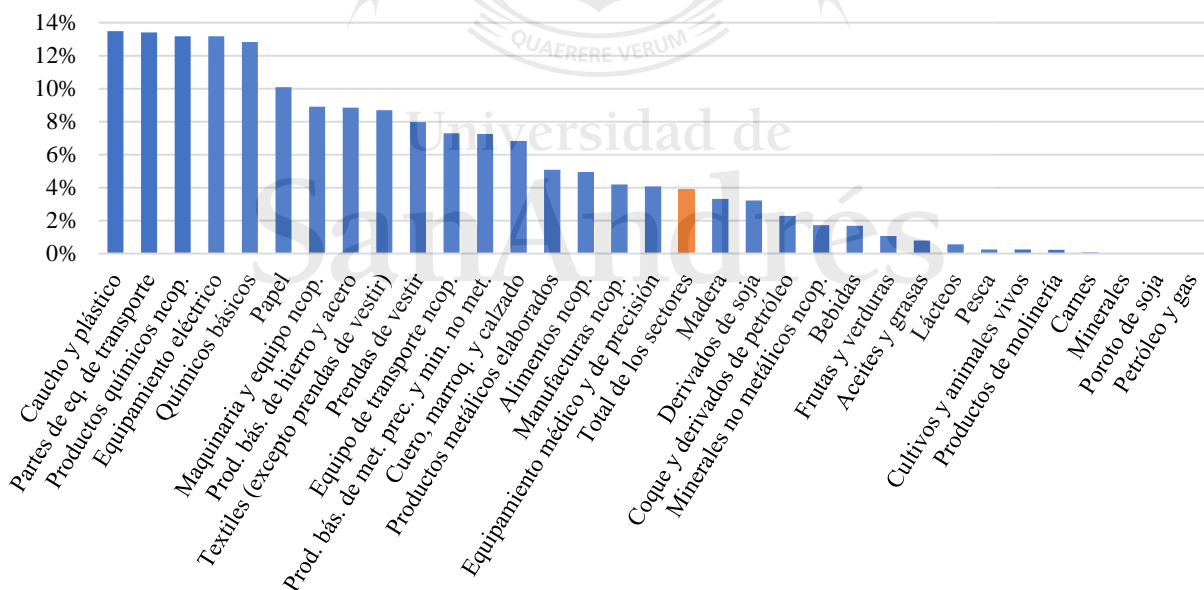
A su vez, además del porcentaje de las exportaciones con AT por sector, podemos estimar el componente importado con admisión temporal en las exportaciones de cada uno de estos sectores. Recordemos que en el gráfico 4 se observa el porcentaje de exportaciones por sector que tiene al menos algún insumo importado temporalmente. Sin embargo, esto no necesariamente indica un mayor uso de componentes importados. Por ejemplo, un sector podría necesitar de un insumo clave que no se fabrica en el país, pero dicho insumo podría ser muy barato en relación al precio del bien exportado.

Un ejemplo de este caso es del vino. En 2018, el 73% de las exportaciones de vino argentinas se realizaron en botella. Y la gran mayoría de las botellas utilizan corchos como tapones. El corcho es un producto que se obtiene de la madera del alcornoque, un árbol que crece mayormente en zonas mediterráneas como España, Argelia, etc. Esto ha dificultado la fabricación de corchos en Argentina que al 2019 es casi inexistente. Esto provoca que muchas bodegas importen corchos con admisión temporal y que casi todos los vinos que se exportan en Argentina sean exportaciones con AT. Sin embargo, como el corcho tiene muy bajo costo en relación al vino, el componente importado de los vinos es muy bajo.

Nuestra base de datos nos indica los montos importados con admisión temporal y los montos exportados por empresa. Sin embargo, no nos indica que insumos son utilizados (ni en qué proporción) en cada producto exportado por la empresa. Para estimar el contenido de insumos importados con AT en las exportaciones de cada sector, se asignaron, proporcionalmente, las importaciones realizadas por cada empresa en cada año a los sectores de los productos que estas empresas exportaron. Así, si una empresa importó insumos con AT por USD 100 en un año y exportó USD 300 en productos del Sector A en ese año, entonces se considera que esos USD 100 son insumos de productos del Sector A. Si la misma empresa hubiese exportado además USD 200 en productos del sector B entonces tendría un 60% de sus exportaciones correspondientes al sector A (USD 300 sobre USD 500) y 40% al sector B (USD 200 sobre USD 500). Por lo tanto, se asignarán un 60% de los USD 100 de importaciones con AT (USD 60) al sector A y un 40% de las importaciones (USD 40) al sector B.

Esta estimación puede realizarse para todos los sectores excepto para el sector de vehículos automotrices debido a que, por el uso del RAF, no contamos con información para distinguir la proporción de las importaciones del régimen destinadas a exportación en cada año. Para este sector se realizó únicamente una estimación con datos del 2017 que indica que el componente importado de las exportaciones de vehículos automotrices es del 48%.²

Gráfico 5: Proporción de insumos importados con AT sobre el total exportado por sector



Fuente: Elaboración propia en base a DGA
 Nota: Excluye vehículos automotrices

² Las empresas fabricantes de vehículos automotrices importan todos sus insumos (mayormente autopartes) a través del Régimen de Aduana Factoría (RAF). Al importar una autoparte no declaran si es para un auto que se venderá al mercado interno o si es para exportar. En caso de que dicha autoparte se integre en un vehículo vendido al mercado interno, la empresa realiza una declaración y abona los impuestos de importación correspondientes. Es por esto que no podemos distinguir los montos de insumos importados con AT en este sector. Sin embargo, para el año 2017 contamos con una base de datos complementaria que sí nos permite realizar esta estimación. Dicha base de datos contiene información acerca del porcentaje de autopartes importadas con AT para cada empresa usuaria del RAF.

En el gráfico 5 podemos observar los resultados de nuestra estimación para el resto de los sectores. En primer lugar, observamos que, naturalmente, la proporción insumos con AT es siempre inferior al porcentaje de exportaciones con AT por sector. Esto es necesariamente así ya que los insumos importados con AT son solo una porción del valor de las exportaciones con AT. En segundo lugar, podemos notar, de forma esperable, que los sectores con mayor volumen de exportaciones con AT son también los de mayor componente importado. De todos modos, algunos sectores escapan de esta lógica ya que cuentan con altos porcentajes de exportaciones con AT, pero no se encuentran entre los sectores de mayor componente importado. Algunos de ellos son el sector de cuero, marroquinería y calzado o el de productos básicos de hierro y acero. Estos sectores se caracterizan por tener un insumo importado esencial, pero de poco peso en su estructura de costos (taninos en el primer caso y mineral de hierro en el segundo).

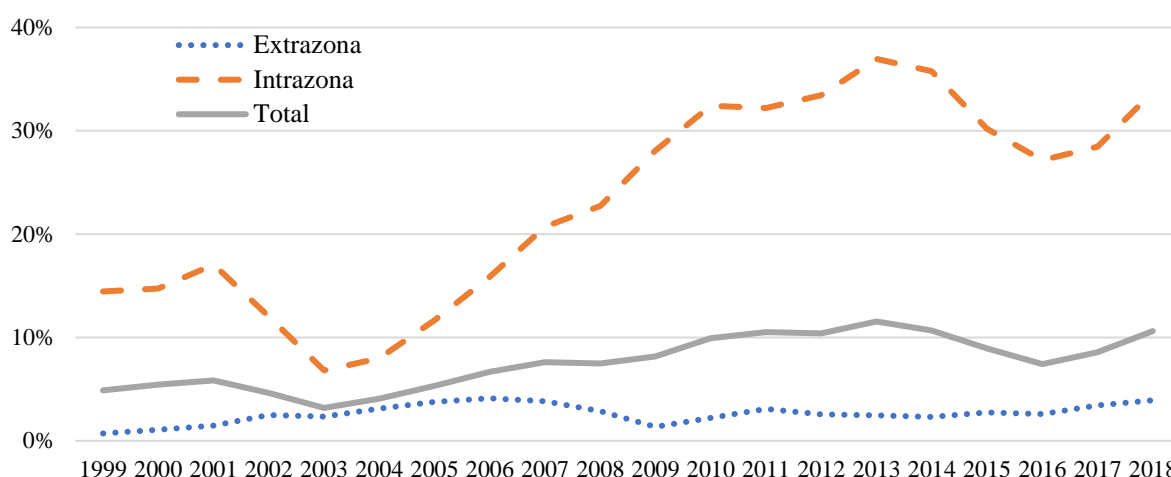
c. Comprendiendo la dinámica de las exportaciones con AT en Argentina

En este apartado buscaremos comprender con mayor profundidad los factores que explican las principales dinámicas en las exportaciones con AT de Argentina. Haremos foco en dos de las particularidades mostradas en la sección anterior. En el gráfico 1 se mostró que el porcentaje de exportaciones con AT como proporción de las exportaciones totales fue notoriamente estable en el periodo analizado, pero muestra una llamativa contracción en el periodo 2015-2017. A su vez, en el gráfico 2, se mostró una divergencia en el uso de la AT entre las exportaciones dirigidas al MERCOSUR y las dirigidas al resto de los países. Dicha divergencia, además, es creciente en los últimos 20 años.

En primera instancia observaremos la relevancia del sector de vehículos automotrices ya que es el sector más relevante para las exportaciones con AT. Es importante notar que, en las últimas dos décadas, las exportaciones automotrices al MERCOSUR crecieron fuertemente: pasaron de ser cerca USD 1.000 millones en el año 1999 a USD 4.500 millones en el 2018, es decir mostraron un crecimiento de 350%. Este crecimiento fue muy superior al del resto de las exportaciones al MERCOSUR que crecieron únicamente un 50%. El resultado de estos crecimientos disímiles fue que el sector automotriz pasó de representar un 15% de las exportaciones al MERCOSUR en el año 1999 a un 34% en el 2018 (ver gráfico 6). Cuando observamos esta dinámica en las exportaciones extrazona vemos también un fuerte crecimiento pero su importancia en todo el periodo es mucho menor ya que pasan de representar un 1% de las exportaciones en 1999 a un 4% en el 2018. En la suma de los destinos intrazona y extrazona, las exportaciones automotrices pasaron de representar el 5% al 11% de las exportaciones argentinas.

A pesar de este crecimiento, se observa una notable caída en la relevancia de las exportaciones automotrices desde el año 2013 hasta el año 2016 explicado únicamente por aquellas con destino intrazona. Teniendo en cuenta que en 2013 las exportaciones de vehículos automotrices eran el 47% de las exportaciones totales con AT, esto explica gran parte de la caída de la relevancia total de las exportaciones con AT observada mostrada en el gráfico 1.

Gráfico 6: Porcentaje de exportaciones de vehículos automotrices sobre el total por tipo de destino



Fuente: Elaboración propia en base a DGA

En la caída de las exportaciones automotrices con destino intrazona hubo un factor externo determinante: la recesión de Brasil en los años 2015 y 2016 impactó directamente en las exportaciones automotrices de la Argentina hacia ese destino. La economía de Brasil se contrajo un 3,5% en 2015 y un 3,3% en el año 2016. Esta crisis generó una caída del 64% en las importaciones brasileñas de automóviles y en consecuencia una caída de las exportaciones de vehículos desde Argentina hacia aquel país. Particularmente, en el año 2013, las exportaciones automotrices a Brasil fueron de USD 7.962 mill. y representaron un 39% de las exportaciones totales con AT. En ese año Brasil importó vehículos por USD 12.571 mill. En los años posteriores, ambos montos cayeron más del 60%, como se muestra en la tabla 3. Es decir, existió un fuerte componente de demanda que afectó al mercado más relevante de las exportaciones con AT de Argentina. Cabe destacar que a pesar de la caída de importaciones, la Argentina mantuvo su posición como el principal proveedor extranjero de vehículos automotrices de Brasil representando cerca de un 65% de las importaciones.

Tabla 3: Comercio automotriz de Brasil y Argentina (mill. de USD)

Año	Exportaciones automotrices de Argentina hacia Brasil			Importaciones automotrices totales de Brasil	
	Monto	Variación interanual	Porcentaje sobre expo con AT	Monto	Variación interanual
2013	7.062	10%	39%	12.571	0%
2014	5.809	-18%	36%	10.960	-13%
2015	3.749	-35%	32%	7.099	-35%
2016	2.945	-21%	28%	4.481	-37%
2017	3.230	10%	28%	5.076	13%
2018	4.441	37%	30%	7.164	41%

Fuente: Elaboración propia en base a DGA y Ministerio de Industria y Comercio de Brasil

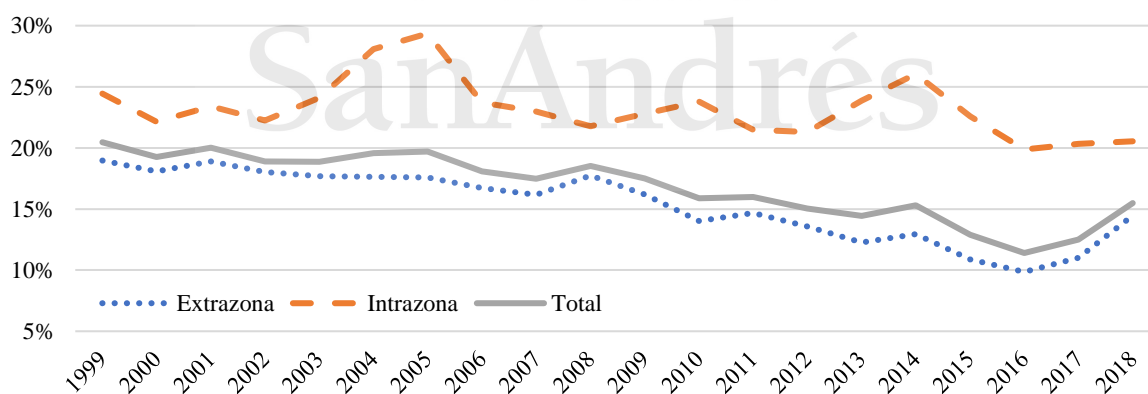
Tabla 4: Exportaciones argentinas segmentadas (mill. de USD)

Año	Exportaciones sin AT		Expo. automotrices IZ, sin AT		Expo. automotrices EZ, con AT		Expo. no automotrices, con AT	
	Monto	Variación interanual	Monto	Variación interanual	Monto	Variación interanual	Monto	Variación interanual
2013	56.828	-5%	7.252	10%	1.298	-10%	9.570	-9%
2014	50.637	-11%	5.958	-18%	1.111	-14%	9.131	-5%
2015	45.400	-10%	3.877	-35%	1.190	7%	6.717	-26%
2016	47.383	4%	3.070	-21%	1.189	0%	6.095	-9%
2017	46.734	-1%	3.388	10%	1.550	30%	6.664	9%
2018	46.548	0%	4.599	36%	1.833	18%	8.504	28%

Fuente: Elaboración propia en base a DGA

Para una mayor comprensión, en la tabla 4 se muestran las exportaciones argentinas durante el periodo 2013-2018 y sus variaciones interanuales. Las mismas se presentan segmentadas en 4 grupos: sin AT, automotrices a intrazona con AT, automotrices a extrazona con AT y no automotrices con AT. Allí vemos la caída de las exportaciones automotrices fue muy inferior en los destinos extrazona. Además, también se muestra que las exportaciones no automotrices con AT también cayeron desde 2015 de forma pronunciada y de forma más estrepitosa que las exportaciones sin AT. En el gráfico 7 se muestra para todo el periodo analizado la relevancia de este último segmento. Allí se observa que la relevancia de las exportaciones con AT excluyendo a las del sector automotriz venían mostrando una tendencia declinante durante el periodo analizado y recién muestran un cambio de tendencia en el bienio 2017-2018.

Gráfico 7: Porcentaje de exportaciones con AT por tipo de destino, excluyendo al sector automotriz



Fuente: Elaboración propia en base a DGA

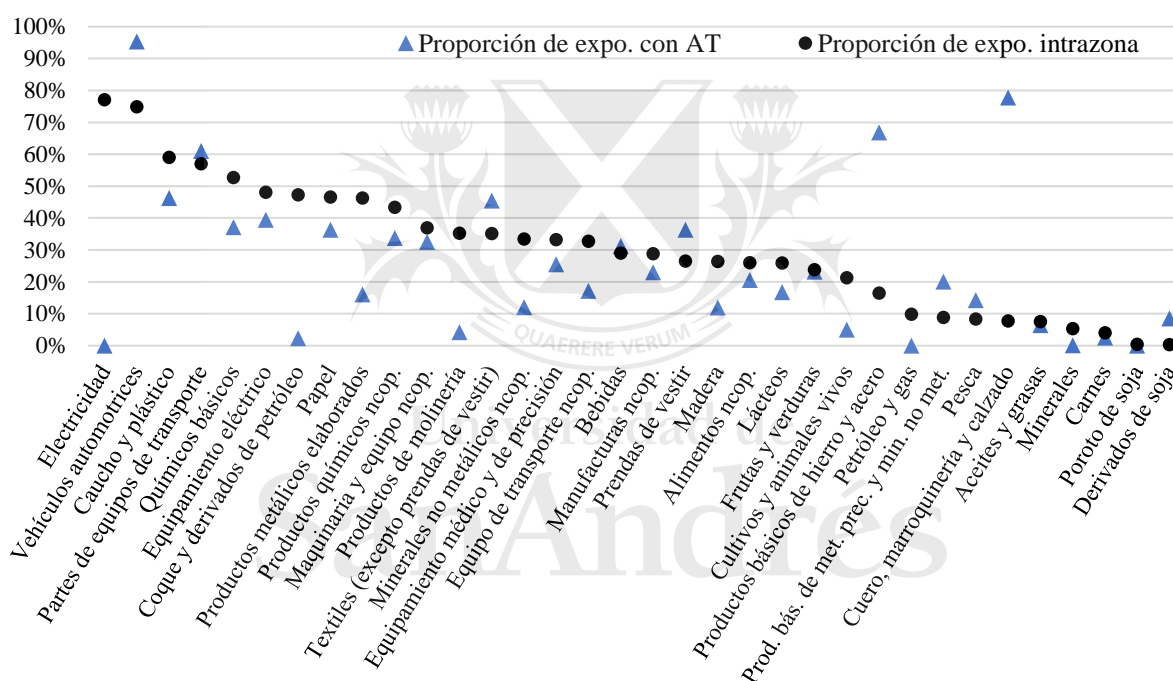
El gráfico 7 a su vez nos muestra que la creciente divergencia entre destinos extrazona e intrazona mostrada en el gráfico 2 era explicada únicamente por el sector de vehículos automotrices. Más aún, en el gráfico 7 vemos que ya no hay un crecimiento en el uso de AT en las exportaciones al MERCOSUR, sino incluso una leve caída. Es decir, el crecimiento en las exportaciones con AT al MERCOSUR en los últimos 20 años mostrado en el gráfico 2 es explicado exclusivamente por el sector automotriz. Además, al excluir a este sector, la brecha en el porcentaje de exportaciones con AT entre los dos grupos de destinos se reduce

fuertemente. En el año 2018 baja de 29 puntos porcentuales cuando se incluye al sector automotriz en el análisis a solamente 6 cuando se lo excluye.

Sin embargo, a pesar de que no estamos considerando al sector automotriz, la brecha en las exportaciones con AT por tipo de destino se mantiene positiva durante todo el periodo. Más aún, en 6 de los 20 años del período (2004, 2005, 2013-2016) la brecha a favor de los destinos intrazona en el uso de AT supera los 10 puntos porcentuales y en el promedio de todo el período alcanza los 8 puntos porcentuales (23% de las exportaciones intrazona contra un 15% en las exportaciones extrazona).

El motivo por el cual esa brecha persiste es porque sectores que utilizan más intensivamente la admisión temporal exportan relativamente más al MERCOSUR que el resto de los sectores. En el gráfico 8 podemos ver con mayor claridad esta correlación.

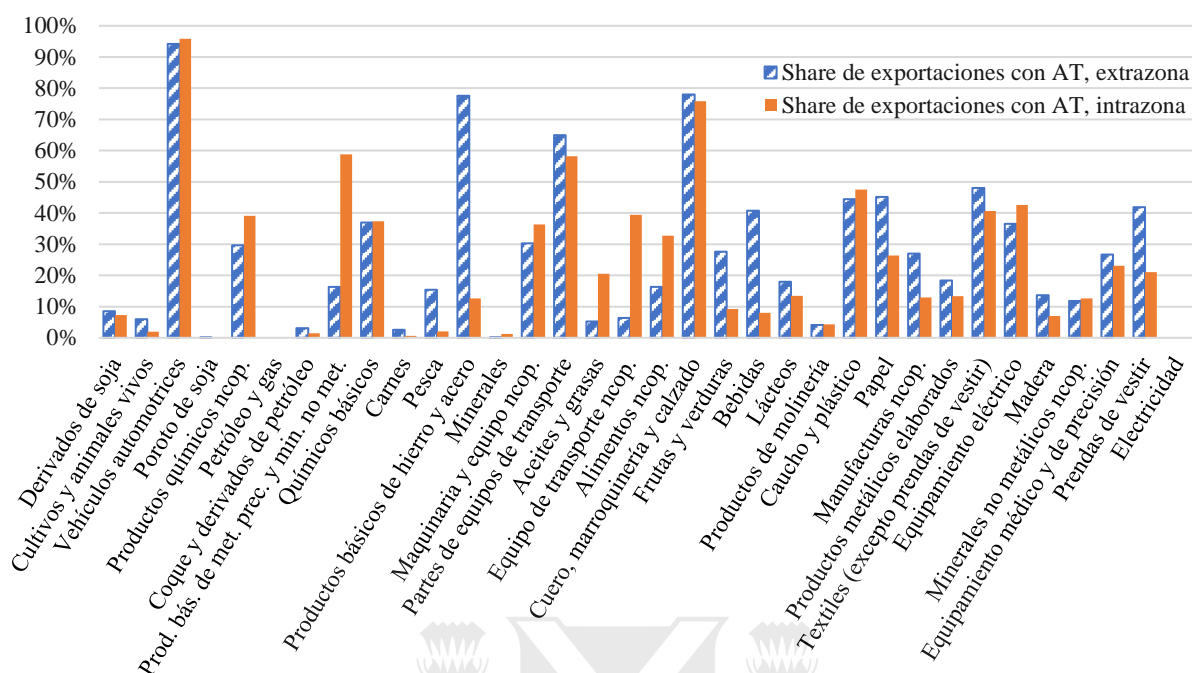
Gráfico 8: Proporción de expo. intrazona y de expo. con AT por sector



Fuente: elaboración propia en base a DGA

Es importante remarcar que no se observa una tendencia clara de un mayor uso de la admisión temporal en las exportaciones al MERCOSUR dentro de un mismo sector (ver gráfico 9). Si bien hay sectores que presentan fuertes diferencias entre el porcentaje de exportaciones con AT por tipo de destino (productos básicos de hierro y acero, equipo de transporte, etc..) hay que tener en cuenta que las diferencias observadas podrían ser generadas por una distinta composición de productos dentro de un mismo sector. En resumen, podemos concluir que el mayor porcentaje de exportaciones con AT hacia destinos intrazona se debe a que hay relativamente más exportaciones al MERCOSUR de sectores que utilizan con mayor intensidad la AT en sus exportaciones.

Gráfico 9: Share de exportaciones con AT por sector y tipo de destino



Fuente: Elaboración propia en base a DGA

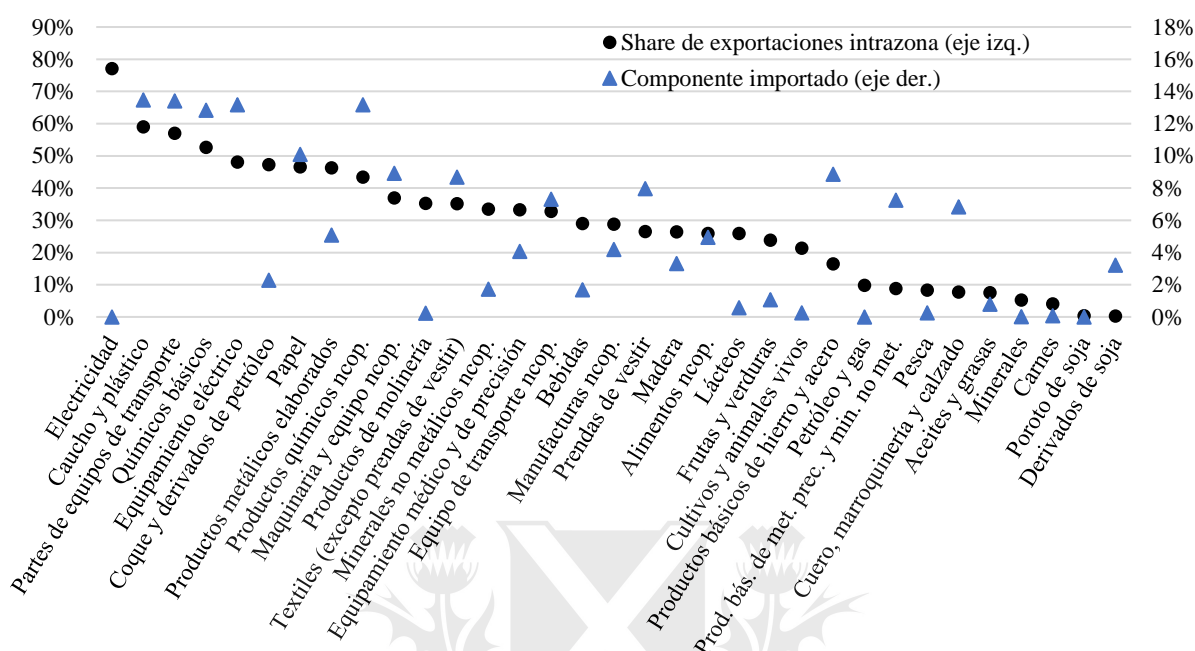
Una vez hecha esta aclaración podemos repetir el ejercicio realizado en el gráfico 8 pero en lugar de comparar el porcentaje de exportaciones con AT por sector observaremos la utilización de componentes importados por sector (recordemos que no se cuenta con una estimación de este parámetro para el sector de vehículos automotrices). Realizando este cambio podemos ver en el gráfico 10 que la correlación entre el uso de insumos importados y el porcentaje de exportaciones con destino intrazona por sector es aún más fuerte. Esto se debe a que algunos de los sectores con los mayores porcentajes de exportaciones con AT y con bajo porcentaje de exportaciones al MERCOSUR tienen un porcentaje de componentes importados moderado (por ejemplo: cuero marroquinería y calzado, productos básicos de hierro y acero, etc.). En otras palabras, con este cambio se corrigen algunos valores extremos que reducen la correlación entre las variables mostradas en el gráfico 8.

Para dar mayor precisión, en la tabla 5 se muestran los coeficientes de correlación de Pearson, Spearman y Pearson ponderado por exportaciones totales de los sectores entre 1999 y 2018. En todos los casos obtenemos un coeficiente de correlación positivo y estadísticamente significativo entre las variables. A su vez el coeficiente es mayor y más significativo cuando se compara el porcentaje de exportaciones intrazona con el componente importado (a excepción del Pearson ponderado).

En resumidas cuentas, podemos afirmar la existencia de una correlación positiva entre el uso de insumos importados de los sectores y una mayor relevancia del MERCOSUR como destino de exportación. Los sectores que empujan esta correlación son los de manufacturas de origen industrial ya que utilizan relativamente más el régimen de AT y tienen al MERCOSUR entre sus principales destinos de exportación.

En el otro sentido, los sectores productores de bienes primarios utilizan relativamente menos el régimen y tienen un porcentaje mayor de exportaciones hacia destinos extrazona.

Gráfico 10: Share de exportaciones intrazona y de componente importado por sector



Fuente: Elaboración propia en base a DGA

Tabla 5: Coeficientes de correlación

Coeficiente	Porcentaje de exportaciones IZ y porcentaje de exportaciones con AT		Porcentaje de exportaciones IZ y componente importado*	
	Coeficiente	T-Test	Coeficiente	T-Test
Pearson	0.386	0.024	0.496	0.003
Spearman	0.418	0.014	0.546	0.001
Pearson ponderado	0.730	0.000	0.464	0.006

*Excluido Vehículos automotrices

Fuente: Elaboración propia en base a DGA

Dado esto, la gran crisis sufrida por Brasil en el bienio 2015-2016 generó una caída de las exportaciones de Argentina hacia destino, lo que impactó fundamentalmente en las exportaciones de bienes que utilizan más intensivamente el régimen de AT y especialmente a las exportaciones automotrices que fueron el principal motor de las exportaciones con AT en el periodo observado.

V. El problema de la admisión temporal en el MERCOSUR

a. La reglas de la admisión temporal en el MERCOSUR

El MERCOSUR es un acuerdo multilateral de comercio que no puede ser encasillado fácilmente en las categorías usuales que se utilizan para clasificar a los bloques comerciales. Si bien formalmente se considera una aduanera, en la práctica es una unión aduanera incompleta. Podría también decirse que el MERCOSUR es un acuerdo de libre de comercio profundizado. Esto es así porque debido a numerosos

factores. Uno de los más importantes es que los países del MERCOSUR aplican un mismo arancel (el ya mencionado AEC) a la mayoría de las mercaderías que ingresan en sus territorios provenientes de países fuera del MERCOSUR. Sin embargo, no llega a ser una unión aduanera perfecta también debido a numerosos factores: dicho AEC es incompleto (hay sectores que no lo aplican), tiene numerosas excepciones, existen aduanas y medidas pararancelarias entre los países, etc.

Una de las imperfecciones que evitan que el MERCOSUR se pueda considerar una unión aduanera perfecta, es la posibilidad de que los países hagan uso de regímenes de admisión temporal para luego exportar a los otros países del MERCOSUR (como vimos en la sección anterior, Argentina aprovecha esta posibilidad en numerosos sectores). De esta manera, por ejemplo, un fabricante de bienes argentino puede importar un insumo sin pagar el AEC para luego transformarlo y exportarlo a Brasil con arancel 0%. Sin embargo, el competidor brasileño, productor del mismo bien y que vende en su mercado interno, debe tributar el AEC para acceder al mismo insumo importado.

Como consecuencia de esta configuración del MERCOSUR, el orden vigente genera una distorsión que puede incentivar a producir bienes en un país del MERCOSUR distinto al del país al que se destina finalmente el producto. Dichos incentivos serán mayores en los casos de productos con mayor componente de insumos importados, con mayores aranceles en dichos insumos y con reglas de origen más laxas que exijan un menor contenido de valor agregado o de procesos en el país donde se fabrica el bien para poder exportar intrazona al 0%.³ Sobre la consecuencias de este problema, Baruj y Porta puntualizan además que “es evidente que, en la medida en que, se permite la importación sin aranceles desde fuera del Mercosur [...] se está afectando o restringiendo la complementación productiva intrazona, desaprovechando, simultáneamente las posibilidades de ampliar las economías de escala y de especialización” (2016, p. 22)

El MERCOSUR reconoció en su fundación que los regímenes de admisión temporal para la exportación intrazona van en contra de la naturaleza de una unión aduanera. De hecho, en el Artículo 7 de la Decisión 10/94 del Consejo del Mercado Común, a los pocos años de la fundación del MERCOSUR, se reconoció el problema y se dio a los países miembros un plazo de adaptación para, en un futuro, eliminar esta posibilidad. Sin embargo, al 2019, a 25 años de esa Decisión, el MERCOSUR aún mantiene ese mecanismo (fue prorrogado temporalmente por las Decisiones 69/00, 32/03, 56/10 y 24/15). Ante esta falta de definición del bloque respecto a este problema surge la pregunta: ¿qué sectores son los más beneficiados

³ Los regímenes de origen de los acuerdos de comercio, incluido el del MERCOSUR, exigen que las exportaciones entre países miembros del acuerdo que quieran gozar de un arancel 0% (o reducido) deben cumplir con determinados requisitos de agregación de valor o de modificación sustancial del producto en el país exportador. Estos requisitos son conocidos como reglas de origen. El objetivo fundamental de las reglas de origen es evitar la triangulación de productos originarios de países sin preferencias arancelarias a través de un país que sí cuenta con alguna ventaja arancelaria. De esta forma un insumo que ingresa, por ejemplo, a la Argentina en forma temporal debe sufrir un proceso de transformación (de mayor o menor intensidad en función de la regla de origen del producto final que se elabore) para obtener la preferencia arancelaria del MERCOSUR al exportar intrazona. En caso contrario, dicho producto tributaría el AEC.

por la existencia de esta particularidad que ofrece el esquema comercial MERCOSUR? Intentaremos responder esa pregunta en esta sección para el caso argentino.

b. Metodología de estimación

Para encontrar qué sectores son los más beneficiados definiremos en primer lugar la medida que utilizaremos para calcular beneficio. Definiremos como beneficio absoluto al monto total de aranceles que los exportadores de un sector evitaron pagar por las importaciones temporales de los insumos que se utilizan en productos exportados al MERCOSUR. Definiremos como beneficio relativo a la importancia de este monto sobre las exportaciones del sector al MERCOSUR.

Detrás de estas definiciones existen dos criterios. En primer lugar, consideramos que el único ahorro que tienen los exportadores por el uso del régimen es el no pago del arancel al momento de importar la mercadería. Si bien al importar también se evita el pago de otros tributos que Argentina cobra a sus importaciones regulares (como lo son la tasa estadística, el IVA, etc.) consideramos que, al ser impuestos fijados y eximidos unilateralmente por Argentina su eximición es el resultado de una decisión doméstica y no consecuencia de una distorsión comercial. Es de esperar que, aunque el MERCOSUR limite el uso del régimen, siga existiendo la exención de estos impuestos al importar temporalmente insumos. En segundo lugar, suponemos un escenario rígido en donde los exportadores hubiesen importado desde los mismos orígenes que antes y hubiesen utilizando la misma combinación de insumos.

El análisis se realizará utilizando los mismos datos y sectores que los utilizados en la sección IV. A diferencia de los presentado en dicha sección, utilizaremos únicamente datos del año 2018 ya que el fin de este análisis es observar las implicancias de este esquema en las exportaciones argentinas actuales. Además, es el único año para el que se cuenta con información completa del sector de vehículos automotrices.

Para estimar los aranceles se utilizará una base de datos provista por la Secretaría de Comercio exterior de aranceles que contiene registros de los aranceles de todas las posiciones arancelarias del nomenclador de mercaderías al mayor grado de desagregación para el año 2018. Como ya hemos explicado, las importaciones temporales no pagan estos aranceles. Sin embargo, al contar con la información del monto importado por cada operación de importación con admisión temporal podemos estimar el monto ahorrado o no pagado de aranceles de cada operación. Dicho monto es el arancel multiplicado por el valor CIF (por las siglas en inglés: cost-insurance-freight) de la operación.

Por último, como se explicó en la sección anterior, no se cuenta con información para determinar que insumo fue utilizado en cada producto exportado por cada empresa y tampoco que porcentaje fue destinado a cada destino. Por lo tanto, para determinar que insumo corresponde a una exportación de determinado sector se repetirá la metodología de la sección anterior. A su vez se procedió de la misma forma para determinar el porcentaje de insumos que son destinados a exportaciones al MERCOSUR. La única diferencia respecto a la metodología de asignación de insumos por sector es que para el 2018

contamos con una estimación de componente importado para el sector de vehículos automotrices que se realizó con información de una base de datos complementaria de la D.G.A y convalidada con autoridades que trabajan con el sector.

c. Los sectores beneficiados por el esquema de admisión temporal del MERCOSUR

En la tabla 7 se muestran los resultados de la estimación realizada. En el año 2018, el uso de la admisión temporal para exportaciones intrazona generó un ahorro en aranceles para los sectores productivos por un total de USD 318 mill.

El resultado más destacable de nuestra estimación es que USD 260 mill. correspondieron al sector de vehículos automotrices que es, por amplio margen, el sector con el mayor beneficio absoluto generado por este esquema acumulando un 82% del total del beneficio. Este resultado es esperable ya que se trata del sector de mayores exportaciones al MERCOSUR, prácticamente el 100% de sus exportaciones corresponden a productos que cuentan con insumos importados temporalmente, y tienen un componente importado de sus exportaciones en el año 2018 de 48%. A su vez, también es el sector con el mayor beneficio relativo: el monto ahorrado en aranceles es equivalente al 5,6% de las exportaciones del sector al MERCOSUR.

Por otro lado, vemos que, a pesar de ser beneficiados en montos menores, algunos sectores tienen un beneficio relativo considerablemente alto. Dentro de los otros 9 sectores con mayor beneficio relativo encontramos otros dos sectores vinculados al transporte (equipo de transporte ncop. y partes de equipos de transporte). Sin embargo, nuestra estimación muestra que, para el sector automotriz, la posibilidad de evitar los aranceles de los insumos de productos exportados al MERCOSUR es una herramienta vital para aumentar la competitividad. Cualquier modificación de este esquema podría tener efectos muy importantes sobre esta cadena productiva que al primer trimestre 2019 emplea de manera formal a 72000 personas.⁴

Tabla 7: Sectores con mayor beneficio absoluto y relativo en el año 2018 por el uso del régimen de AT para exportaciones intrazona

Sector	Exportaciones intrazona (mill. USD)	Beneficio absoluto (mill. USD)	Beneficio relativo
Vehículos automotrices	4.655	260	5,6%
Equipo de transporte ncop.	369	13	3,6%
Alimentos ncop.	336	10	2,9%
Partes de equipos de transporte	499	12	2,4%
Prendas de vestir	13	0,3	2,2%
Aceites y grasas	111	1,7	1,5%
Textiles (excepto prendas de vestir)	59	0,9	1,5%
Caucho y plástico	331	4,3	1,3%
Maquinaria y equipo ncop.	313	3,4	1,1%
Cuero, marroquinería y calzado	30	0,3	1,1%
Resto	7.087	13	0,2%
Total	13.802	318	2,3%

Fuente: Elaboración propia en base a DGA

⁴ Fuente: Observatorio del Empleo y Dinámica Empresarial, Ministerio de Producción y Trabajo

VI. Conclusiones

La admisión temporal es una herramienta de política comercial de uso difundido en el mundo para promover las exportaciones. Dicha herramienta consiste en la eximición de impuestos de importación a insumos que son utilizados en procesos productivos de productos exportados.

En esta tesis se realiza un estudio del uso de la admisión temporal en la Argentina para el periodo 1999-2018. El principal aporte es comprender el uso que se da en la Argentina de este instrumento tanto a nivel general como a nivel sectorial. Los principales hallazgos en esta línea son, en primer lugar, que la Argentina exportó durante el periodo una proporción prácticamente constante de sus exportaciones con insumos importados temporalmente: alrededor de un 23%. En segundo lugar, observamos que el sector automotriz es el sector que utiliza esta herramienta de forma más intensiva. Por último, encontramos que esta herramienta es utilizada más intensivamente en los sectores que exportan relativamente más al MERCOSUR.

A su vez, esta tesis analiza el problema del uso de la importación temporal para exportaciones intrazona. Se muestra como el sector automotriz es el gran beneficiado de este singular esquema que le generó ahorros impositivos por USD 260 mill. en el año 2018, un equivalente al 5,6% de sus exportaciones al MERCOSUR.

Posibles líneas de investigación en el futuro sobre estos temas podrían abordar con mayor detalle la dinámica de sectores particulares, especialmente lo vinculado al sector automotriz. A nivel general, es un desafío realizar estas mismas estimaciones en numerosos países debido a la dificultad para acceder a los datos y las distintas formas de recopilar la información que puedan tener las aduanas. Sin embargo, realizar comparaciones internacionales de las diferencias en el uso y en la evolución de la admisión temporal es vital para que los países pueden comprender mejor esta herramienta y potenciar las exportaciones. Particularmente, realizar este estudio para el caso de Brasil podría arrojar otros sectores que se estarían beneficiado del esquema comercial del MERCOSUR para exportar a la Argentina sin tributar aranceles.

Bibliografía

Baruj, G., & Porta, F. (2006). Políticas de competitividad en la Argentina y su impacto sobre la profundización del Mercosur. *Documentos de proyectos N° 93*, CEPAL, Santiago.

Da Backer, K., & Miroudot, S. (2013). Mapping Global Value Chains, *OECD Trade Policy Papers, No 159*, OECD Publishing, Paris.

Gereffi, G., & Fernandez Stark, K. (2016). Global Value Analysis: A primer. *Center on Globalization, Governance & Competitiveness*, Duke University, Durham.

Moncarz, P. et al (2018). Integración Argentina a las Cadenas Globales de Valor: Análisis por Sectores y Productos en un Intento de Regionalización. Programa de Investigadores, Ministerio de Producción de la República Argentina.

Rozemberg, R., & Gayá, R. (2019). Mercosur en tiempos de cambio: implicaciones para la negociación con la Unión Europea. *Documentos de trabajo N° 9*, Fundación Carolina, Madrid.

Schteingart et al (2017). La Inserción Argentina en las Cadenas Globales de Valor. *Asian Journal of Latin American Studies*. Vol 30 No. 3: 45-82.

