



***El complejo automotriz en los 3 años
de gestión de Cambiemos.***

Cada vez más lejos del millón.

Marzo 2019

Por Juan Cruz Lucero y Marcelo Serramo

El complejo automotriz en los 3 años de gestión de Cambiemos.

Cada vez más lejos del millón.

*"El objetivo es producir un millón de automóviles y cuidar
a la familia de trabajadores de esta industria"¹*

Mauricio Macri (15-03-2017)

Introducción

La industria automotriz es uno de los eslabonamientos industriales más importantes del país, tanto por el tamaño de sus empresas como su impacto internamente y de fuerte influencia en el sector externo. Además del peso específico del sector, el Gobierno Nacional anunció el "Plan 1 millón" que tenía como objetivo la producción de 750.000 autos en 2019 y llegar a 1.000.000 en 2023. Al mismo tiempo, se propuso crear 30.000 puestos de trabajo para ese mismo año.

Ahora bien, los recientes datos muestran una auténtica crisis en el sector: el cierre de la fábrica de carrocerías Metalpar, dejando 600 trabajadores sin empleo; la suspensiones de 2.000 trabajadores en Peugeot; y los 900 operarios suspendidos por Honda son algunos de los indicadores que reflejan el momento que vive la industria.

En un contexto en el que el conjunto de la industria manufacturera vive una crisis generalizada al calor de la caída del poder adquisitivo, los aumentos de los insumos básicos de producción (tarifas), la tasa de interés en niveles muy elevados (para contener la escalada del dólar) y la apertura de las importaciones.

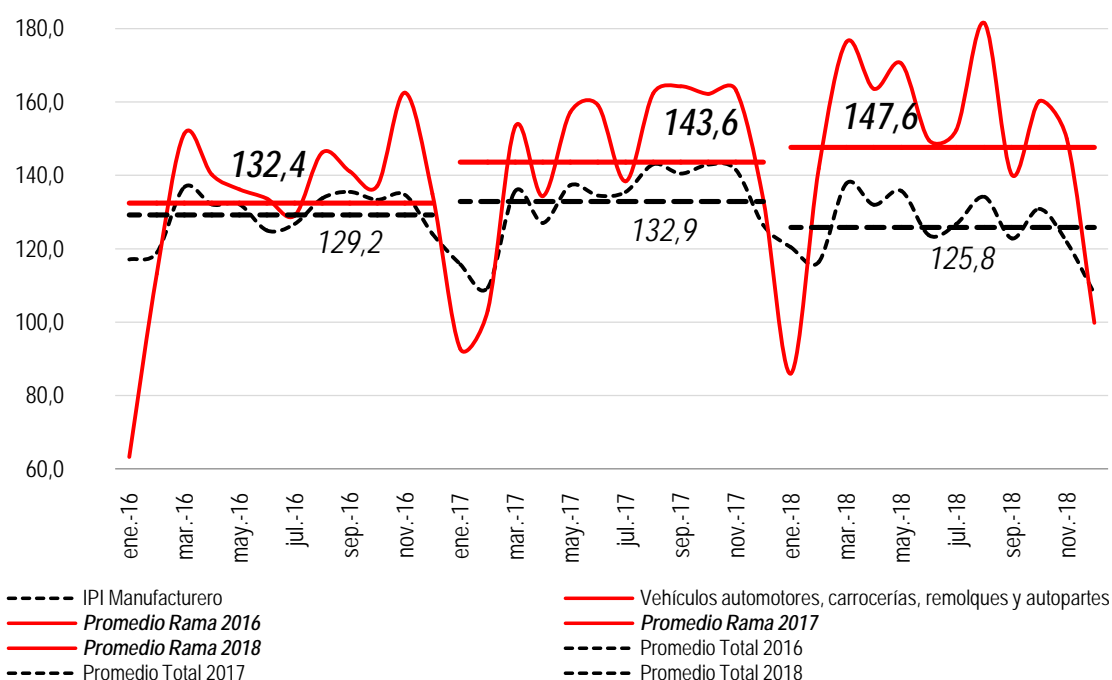
Dicha situación se refleja claramente cuando se compara la cantidad de trabajadores ocupados: si se compara noviembre 2015 con noviembre de 2018 se registran 125.000 puestos de trabajo menos en el conjunto de la industria manufacturera del país, según datos de la hoy Secretaría de Trabajo de la Nación.

¹ Ver en <https://www.casariosada.gob.ar/slider-principal/38915-el-presidente-mauricio-macri-presento-el-plan-un-millon-de-vehiculos>

La producción industrial

El Gráfico N°1 muestra la evolución del Índice de Producción Industrial y los desagregados para los sectores de Vehículos Automotores, Carrocerías y Remolques y Autopartes, donde se observa evolución negativa durante 2018 en los rubros Vehículos Automotores y Carrocerías y Remolques.

Gráfico N°1. Evolución del Índice de producción industrial manufacturero (IPI) con desagregación de los datos respecto al complejo automotriz. Número índice base 100 = 2004.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del INDEC.

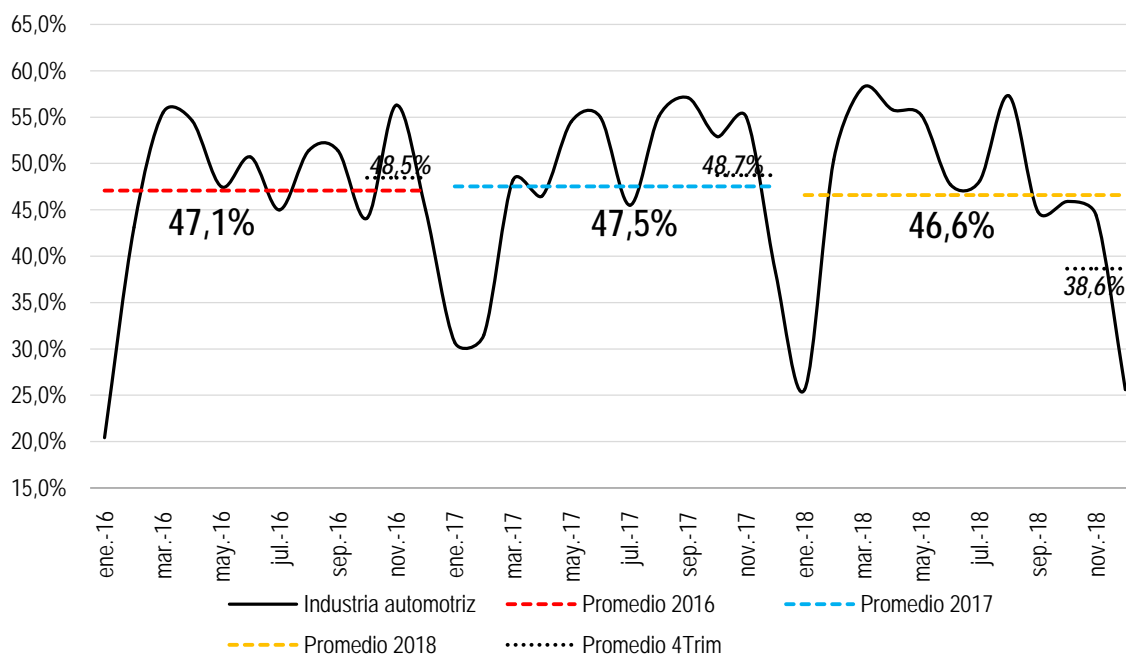
Como puede observar en el gráfico 1, la evolución de la producción industrial tuvo una dinámica ascendente estable a lo largo de los tres años de gestión macrista. Durante el año 2016 los indicadores muestran un derrotero discreto, mejorando los niveles en el año 2017 al calor de una mejora en los niveles de consumo y una expansión del crédito. Ahora bien, el año 2018 obtiene un promedio equilibrado con los años anteriores pero con dos etapas muy diferenciadas, un comienzo con mayor actividad y una fuerte caída hacia el segundo semestre.

Vale la pena remarcar que los datos agregados están muy influenciados por las grandes terminales automotrices, cuyo tamaño y estrategia de negocios (con la exportación, por ejemplo) posibilita blindar su situación general.

En el mismo sentido, al observar la utilización de la capacidad instalada en el gráfico N°2, se puede observar una fuerte caída a partir de agosto y, en especial, en el último trimestre de 2018, marcando una caída de casi 10 puntos porcentuales en comparación con los años anteriores.

Dicho descenso traccionó la dinámica del año 2018 en su conjunto, marcando el peor registro de toda la serie (46,6%), si lo comparamos con los años 2016 (47,1%) y 2017 (47,5%).

Gráfico N°2. Evolución de la utilización de la capacidad instalada de la industria automotriz.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del INDEC.

Producción

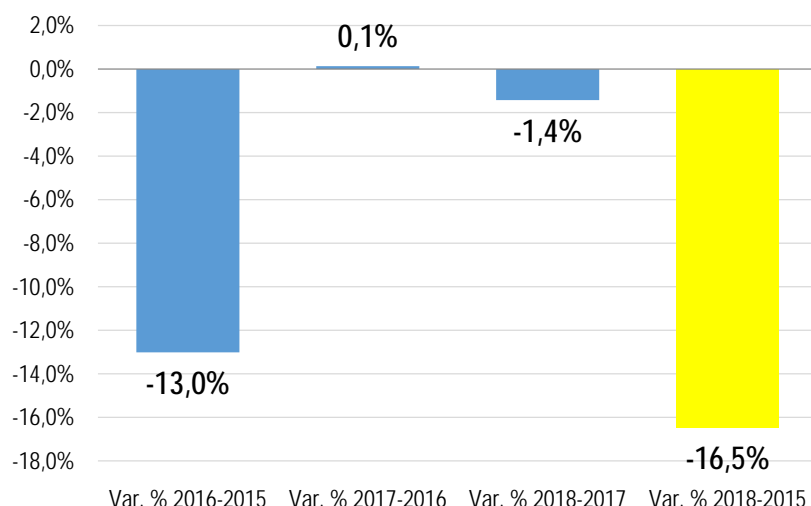
En el Gráfico N°3 puede verse la dinámica de la producción anual en los tres años últimos de gestión.

En ese sentido, se puede señalar que el primer año de gestión (472.776 unidades) marcó el descenso del 13% en comparación con 2015 (543.467 unidades). La producción de vehículos se mantuvo estable en 2017 (473.408 unidades) y volvió a caer en el año 2018 (466.649 unidades).

Resulta central señalar que este último registro ubica a la producción de vehículos un 16,5% por debajo que los niveles de 2015.

El destino de las unidades producidas se reparte entre su despacho a los mercados interno y externo.

Gráfico N°3. Evolución de la producción de automóviles. En variación interanual.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos de ADEFA.

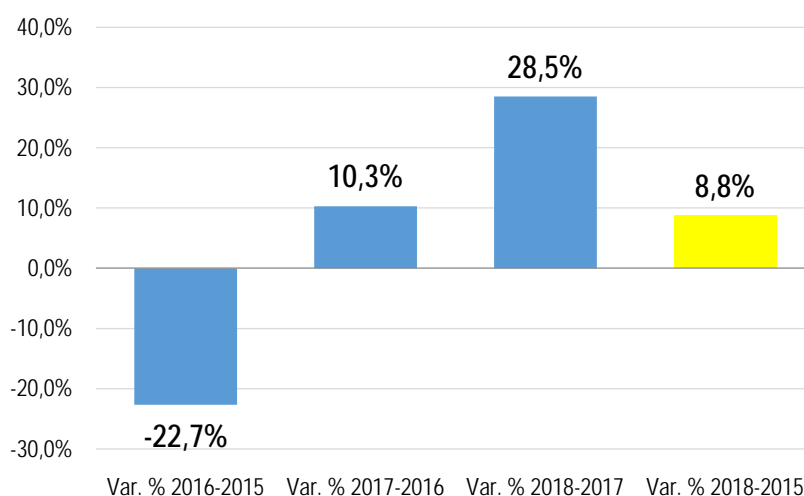
Exportación

Analizando los volúmenes destinados a la exportación, Gráfico N°4, se observa que la caída del primer año del actual gobierno fue compensada por el aumento en el volumen registrado en 2018, concluyendo con un crecimiento del 8,8% acumulado en los tres años. Esta variación es producto de pasar de 245.725 vehículos exportados en 2015 a 269.350 en 2018.

Al analizar los destinos de las exportaciones de vehículos, se puede señalar que el principal destino de exportación, Brasil, experimentó una caída del 1% entre 2015 y 2018, llevándose este año el 69% de las unidades. En el mismo

sentido, es posible destacar la dinámica de México (-36,2%). Ahora bien, los resultados de recuperación, sobre todo a partir del año 2018 con la devaluación de la moneda, se explica por envíos a países de Centro América, Chile, Perú y Colombia.

Gráfico N°4. Evolución de la exportación de automóviles. En variación interanual



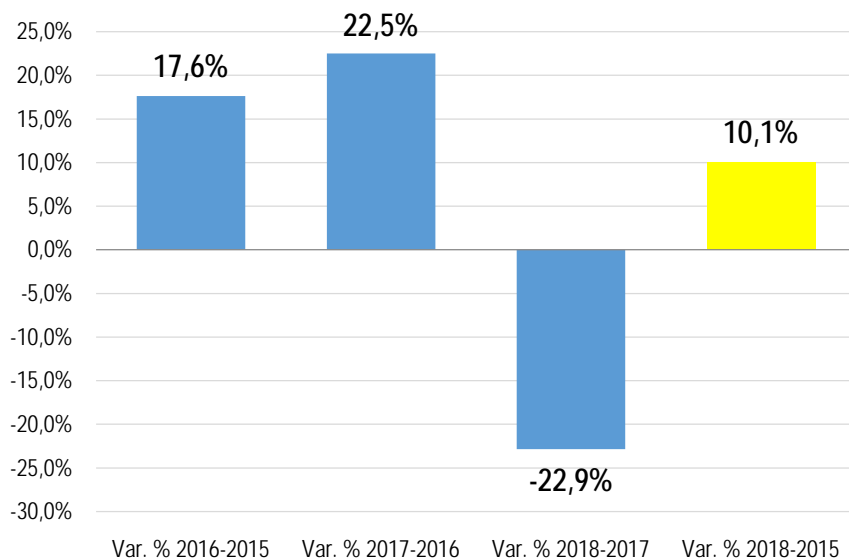
Fuente: elaboración del CEPA sobre datos de ADEFA.

Ventas al mercado interno

Las ventas al mercado interno, mostradas en el Gráfico N°5, representan la suma de tanto los vehículos de origen nacional como los importados despachados a las concesionarias anualmente.

Tanto en el año 2016 (613.267 unidades) como en el 2017 (721.411 unidades), las ventas de las terminales a las concesionarias tuvieron un ciclo de crecimiento con respecto a los años anteriores: 17,6% y de 22,5%. Ahora bien, el año 2018 (681.816 unidades) mostró una caída del 22,9% en comparación con el 2017, mostrando el mismo derrotero que tuvo la producción en general, incluyendo autopartes. Esta dinámica evidencia el aumento del 10,1% de las ventas de las automotrices en estos tres años, con una tendencia fuertemente decreciente en el último año.

Gráfico N°5. Evolución de las ventas de automóviles al mercado interno. En variación interanual.

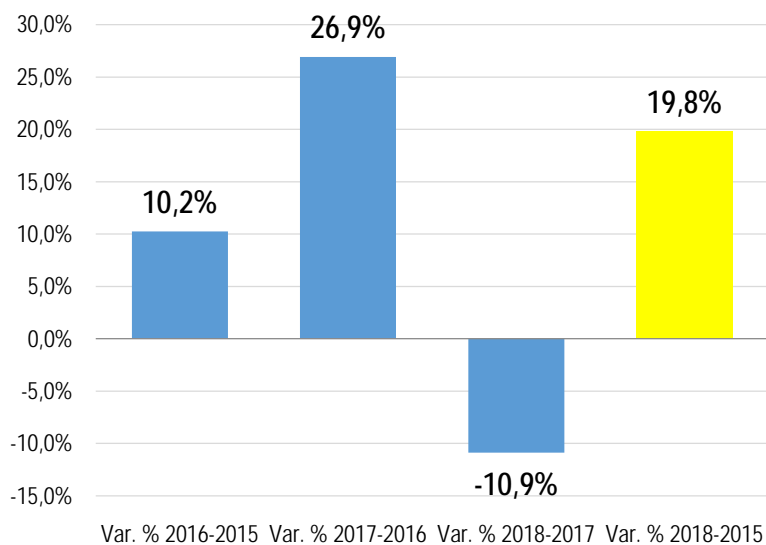


Fuente: elaboración del CEPA sobre datos de ADEFA.

Patentamientos

En línea con el dato de las ventas al mercado interno, en el gráfico N°6 se puede observar la evolución de los patentamientos en los últimos 3 años.

Gráfico N°6. Evolución de los patentamientos. En variación interanual.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos de ACARA.

La evolución de los patentamientos anuales marca un aumento de casi el 20% en el acumulado de los tres años, terminando con 802.992 unidades en 2018, aunque la variación es casi 11% negativa en 2018. Del mismo modo que lo que ocurre con las ventas a las concesionarias, se da una caída en el último año de la serie, con una concentración de la reducción en el segundo semestre del año, dato que no se percibe en el análisis anual.

Ahora bien, al analizar lo que ocurre con las ventas al mercado interno, es importante hacer la distinción entre la producción nacional y la foránea.

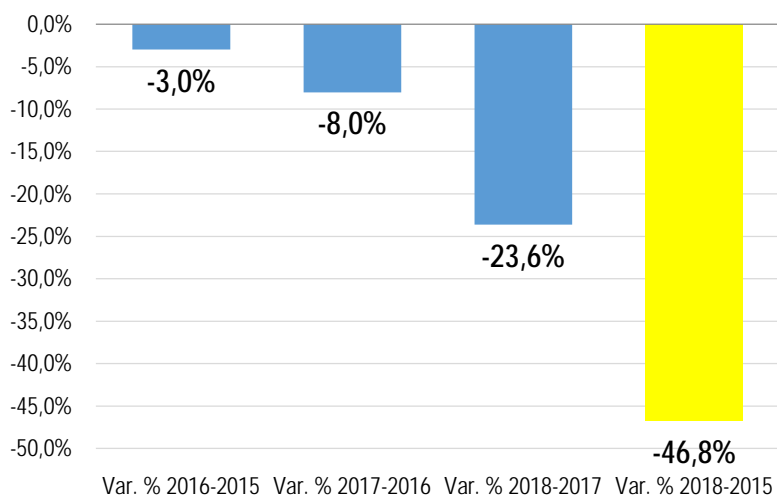
Ventas de autos nacionales

El gráfico N°7 exhibe la evolución de las ventas de autos nacionales en el mercado interno.

El resultado es revelador, existiendo un fuerte y constante reemplazo de producción local por importada, mostrando una caída en la participación en todos los años (-3% en 2016, -8% en 2017, y -23,6% en 2018) y resultando en un registro preocupante: en 2018 se vendieron 46,8% autos nacionales menos que en 2015.

Además de los datos expuestos, lo complejo de la situación es que se trata de una tendencia creciente, con una fuerte aceleración en el año 2018 teniendo en cuenta, incluso, la devaluación de la moneda (que genera un encarecimiento de las importaciones) sobre finales de dicho.

Gráfico N°7. Evolución de las ventas al mercado interno de autos nacionales. En variación interanual.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos de ADEFA.

Ventas de autos importados

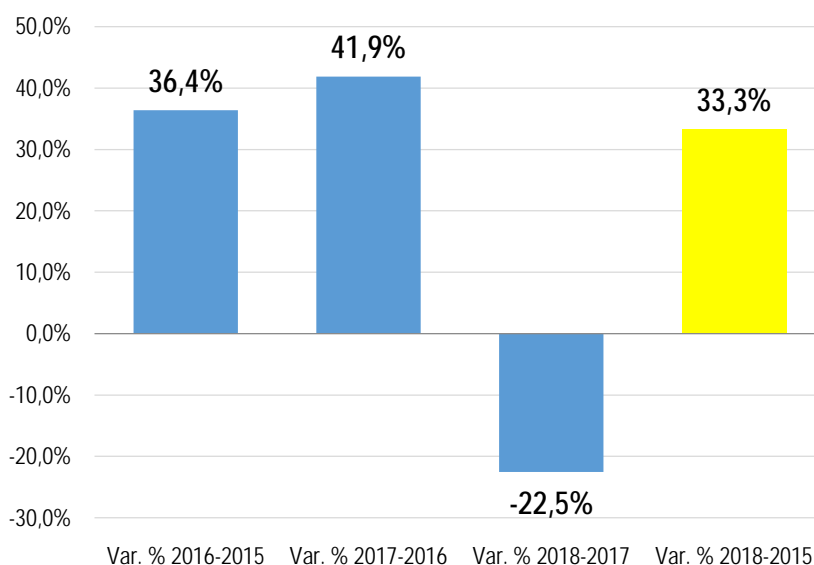
Como se mencionó, la caída de la producción local y de las ventas de autos nacionales fue reemplazada por vehículos importados, en el marco de una política de apertura comercial, variaciones que son posibles de observar en el gráfico N°8.

La evolución de las ventas al mercado interno de vehículos importados tuvo dos años seguidos de crecimiento con una tendencia creciente: en 2016 fue de 36,4% y en 2017 de 41,9%.

El año 2018 marcó una fuerte caída (-22,5%), sostenida por la caída de las ventas en general y por la devaluación de la moneda.

El resultado de los 3 años de gestión macrista expone la apertura comercial, exhibiendo un 33,3% de aumento de las ventas de autos importados por parte de las terminales a las concesionarias.

Gráfico N°8. Evolución de las ventas al mercado interno de autos importados. En variación interanual.

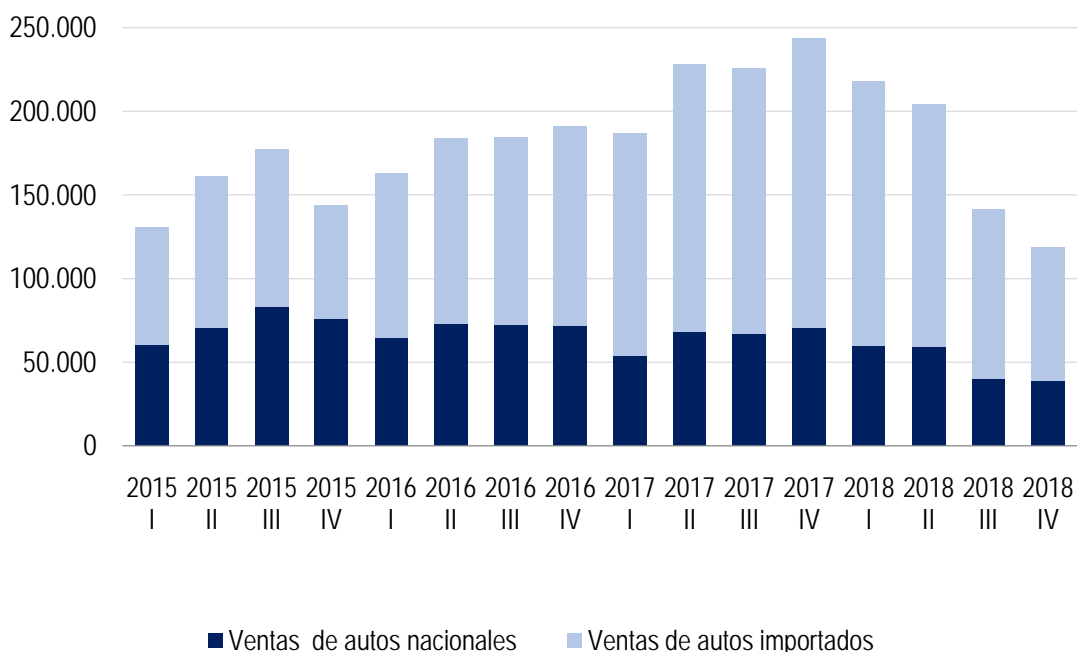


Fuente: elaboración del CEPA sobre datos de ADEFA.

Las ventas: cada vez menos origen nacional

El problema del reemplazo de producción local por extranjera puede verse más claramente en el gráfico N°9, donde se muestra la evolución trimestral de la participación de los autos fabricados en el país dentro de las decrecientes ventas totales.

Gráfico N°9. Composición por origen de los vehículos vendidos trimestralmente en el mercado interno.

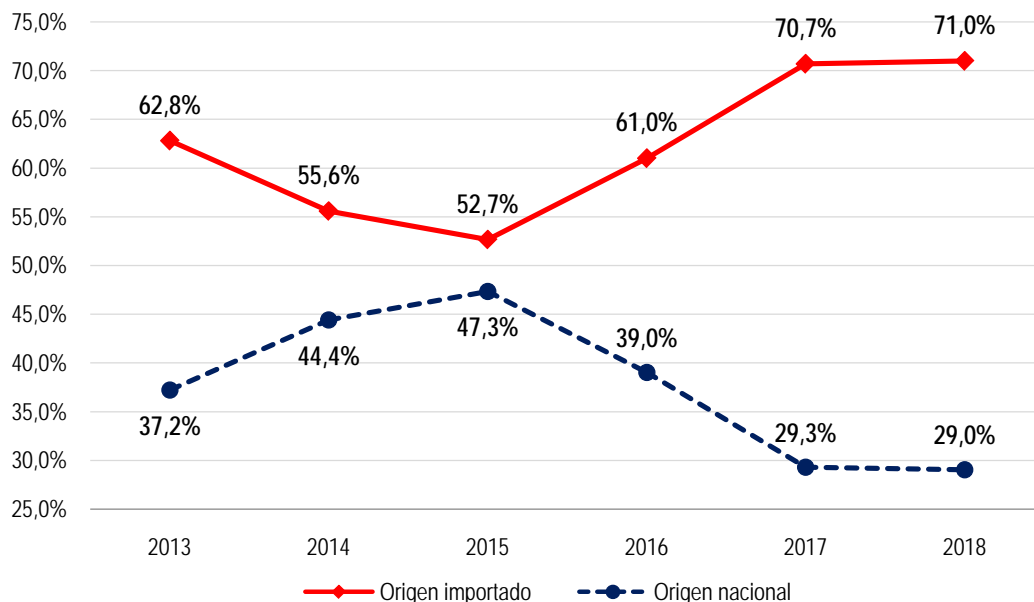


Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA.

Lo que se desprende de este primer gráfico es que la cantidad de unidades vendidas muestran un quiebre en el último trimestre de 2017, iniciando un descenso pronunciado. Además, se confirma una nueva composición de los vehículos importados sobre el total.

Al tomar la participación entre el origen nacional o foráneo de la venta a concesionarios, presente en el gráfico N°10, se pueden observar con claridad dos procesos en espejo: por un lado la mejora de la participación de vehículos nacionales entre 2013 y 2015, pasando del 37,2% al 47,3%.

Gráfico N°10. Composición porcentual por origen de los vehículos vendidos en el mercado interno.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA.

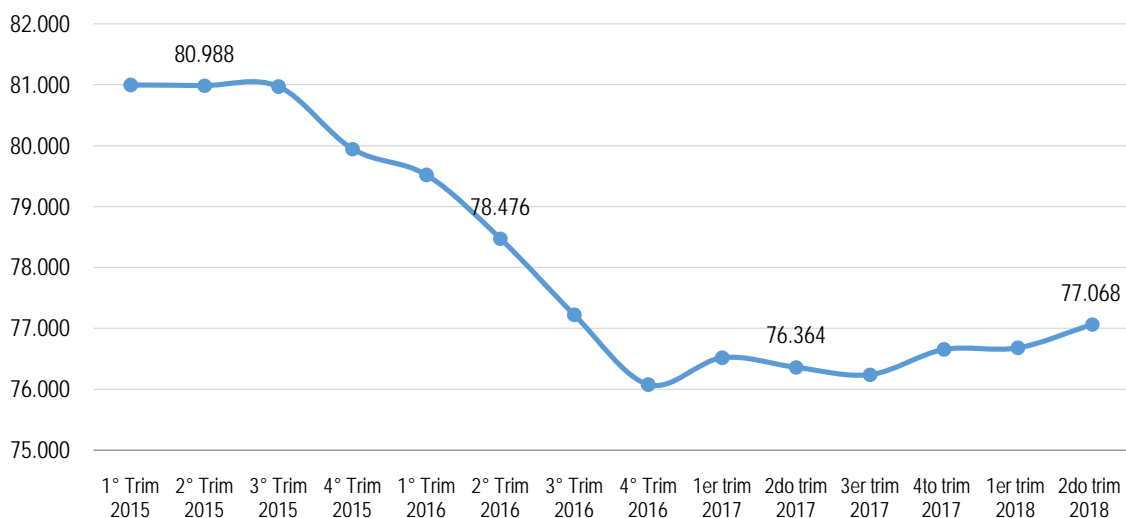
Por otro lado, luego del cambio de gobierno, al cabo de tres años de la gestión de Cambiemos, se da un proceso idénticamente opuesto, acrecentando la participación de los vehículos importados en las ventas de las terminales a los concesionarios, pasando del 52,7% al 71% en el año 2018, mostrando una dinámica que pareciera estructural en esos niveles.

El factor trabajo en la industria

La caída de los niveles de producción y el reemplazo de producción nacional por extranjera tuvo sus implicancias directas sobre los niveles de empleos que genera. En ese sentido, el gráfico N°11 exhibe una fuerte y pronunciada caída de los niveles agregados del complejo automotriz entre finales del año 2015 y el último registro disponible (segundo trimestre de 2018).

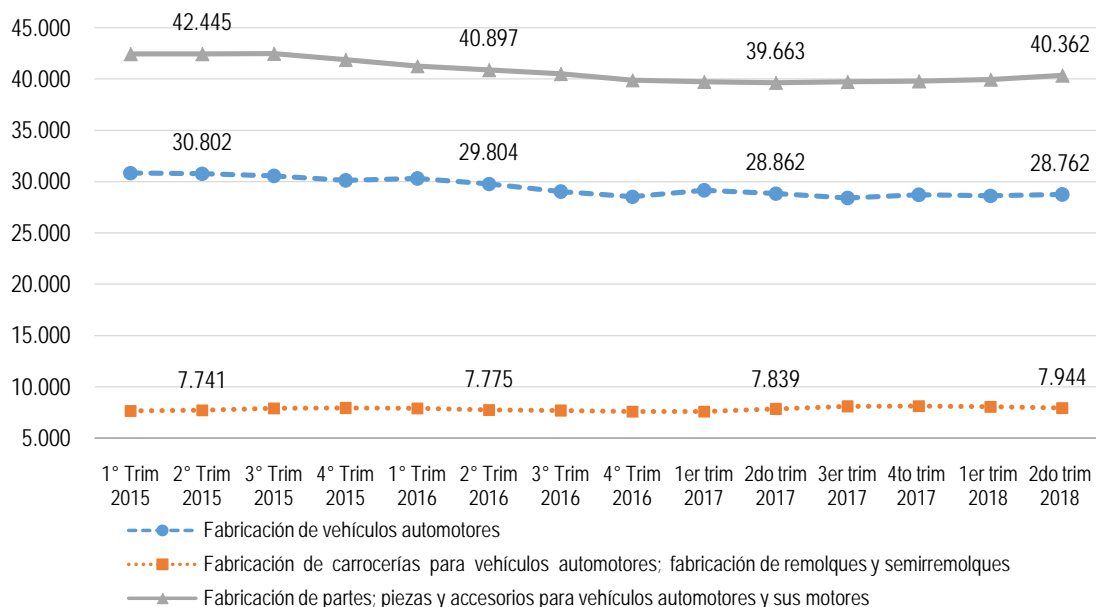
Lejos parece haber queda el punto más alto en nivel de empleo alcanzado en 2012 cuando la industria absorbía 88.663 trabajadores. Solo entre el segundo trimestre de 2015 y 2018 la pérdida de puestos laborales ascendió a 3.920, es decir una reducción del 4,8% en la plantilla de personal.

Gráfico N°11. Cantidad de trabajadores empleados trimestralmente en la producción de vehículos automotores (incluye fabricación de vehículos automotores; fabricación de carrocerías, remolques y semirremolques; y fabricación de autopartes) - (I-IV 2015-I Trim. 2018)



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del MTEySS.

Gráfico N°12. Cantidad de trabajadores empleados desagregados por rubro.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del MTEySS.

Ahora bien, poniendo el acento en el interior de la rama (Gráfico N°12), el sector más perjudicado con una merma de 2.083 puestos de trabajo es *fabricación de partes, piezas y accesorios*, este último, constituido en una amplia mayoría por empresas PyMEs. Resulta interesante resaltar que el rubro

fabricación de vehículos redujo su plantilla en 2.040 trabajadores, siendo que son las grandes terminales automotrices las que se encargan de la producción de vehículos. Es decir, tanto las empresas más pequeñas como las grandes compañías son las que evidenciaron la destrucción de puestos laborales.

Resumen Ejecutivo

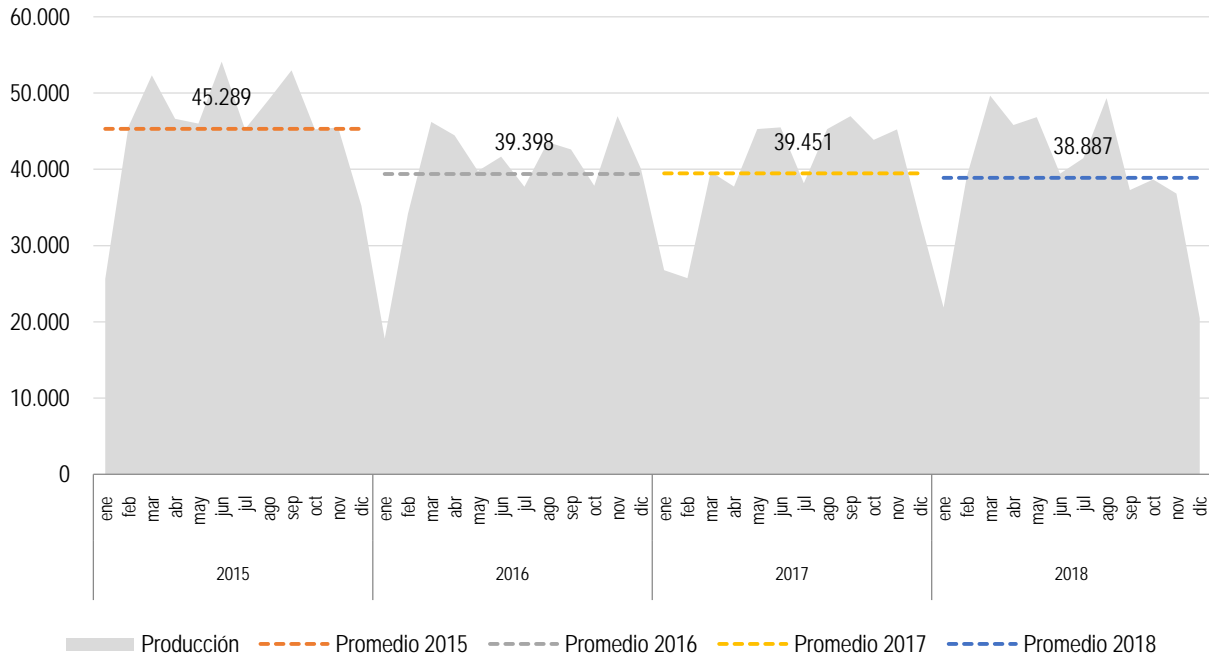
- La evolución de la producción industrial tuvo una dinámica relativamente estable a lo largo de los tres años de gestión macrista. Ahora bien, **el año 2018** obtiene un promedio equilibrado con los años anteriores pero con dos etapas muy diferenciadas, un comienzo con mayor actividad y **una fuerte caída hacia el segundo semestre**, luego de la devaluación de la moneda.
- Al observar la utilización de la capacidad instalada se puede observar una **fuerte caída a partir de agosto** y, en especial, en el **último trimestre de 2018**, marcando una caída de **casi 10 puntos porcentuales** en comparación con los años anteriores. Dicho descenso traccionó la dinámica del **año 2018 en su conjunto**, marcando el peor registro de toda la serie (**46,6%**), si lo comparamos con los años 2016 (47,1%) y 2017 (47,5%).
- Cuando se analiza **la producción**, se puede señalar que **el año 2016** (472.776 unidades) marcó el **descenso del 13%** en comparación con 2015 (543.467 unidades). A partir del cambio de gestión, la producción de vehículos se mantuvo estable en 2017 (473.408 unidades) y **volvió a caer en el año 2018** (466.649 unidades). Resulta central señalar que este último registro ubica a **la producción de vehículos un 16,5% por debajo que los niveles de 2015**.
- Tanto en el año 2016 como en el 2017, las ventas de las terminales a las concesionarias y los patentamientos tuvieron un ciclo de crecimiento con respecto a los años anteriores. Ahora bien, **el año 2018** mostró una **caída del 22,9% de las ventas y del 11% de los patentamientos** en comparación con el 2017, mostrando el mismo derrotero que tuvo la producción en general, incluyendo autopartes.
- Se comprueba un **fuerte y constante reemplazo de producción local por importada**, mostrando una caída en la participación en todos los años (-3% en 2016, -8% en 2017, y -23,6% en 2018) y resultando en un **registro preocupante: en 2018 se vendieron 46,8% autos nacionales menos que en 2015**.
- La evolución de las ventas al mercado interno de vehículos importados tuvo **dos años seguidos de crecimiento** con una tendencia creciente: en 2016 fue de 36,4% y en 2017 de 41,9%. **El año 2018 marcó una fuerte caída (-22,5%)**, sostenida por la caída de las ventas en general y **por la devaluación de la moneda**. El resultado de los **3 años de gestión macrista** expone la apertura comercial, exhibiendo un **33,3% de aumento de las ventas de autos importados** por parte de las terminales a las concesionarias.
- Así, **al cabo de tres años de la gestión** de Cambiemos, se da un proceso de **crecimiento de la participación de los vehículos importados en las ventas**

de las terminales a los concesionarios, pasando del 52,7% en 2015 al 71% en el año 2018, mostrando una dinámica que pareciera estructural en esos niveles.

- Al analizar los **datos laborales**, se puede ver una **fuerte y pronunciada caída de los niveles agregados** del complejo automotriz entre finales del año 2015 y el último registro disponible (segundo trimestre de 2018). **Entre el segundo trimestre de 2015 y 2018 la pérdida de puestos laborales ascendió a 3.920, es decir una reducción del 4,8% en la plantilla de personal.**
- Al analizar las ramas, el **sector más perjudicado con una merma de 2.083 puestos de trabajo es fabricación de partes, piezas y accesorios**, este último, constituido en una amplia mayoría por empresas PyMEs. Resulta interesante resaltar que el **rubro fabricación de vehículos redujo su plantilla en 2.040 trabajadores**. Tanto las empresas más pequeñas como las grandes compañías son las que evidenciaron la destrucción de puestos laborales.

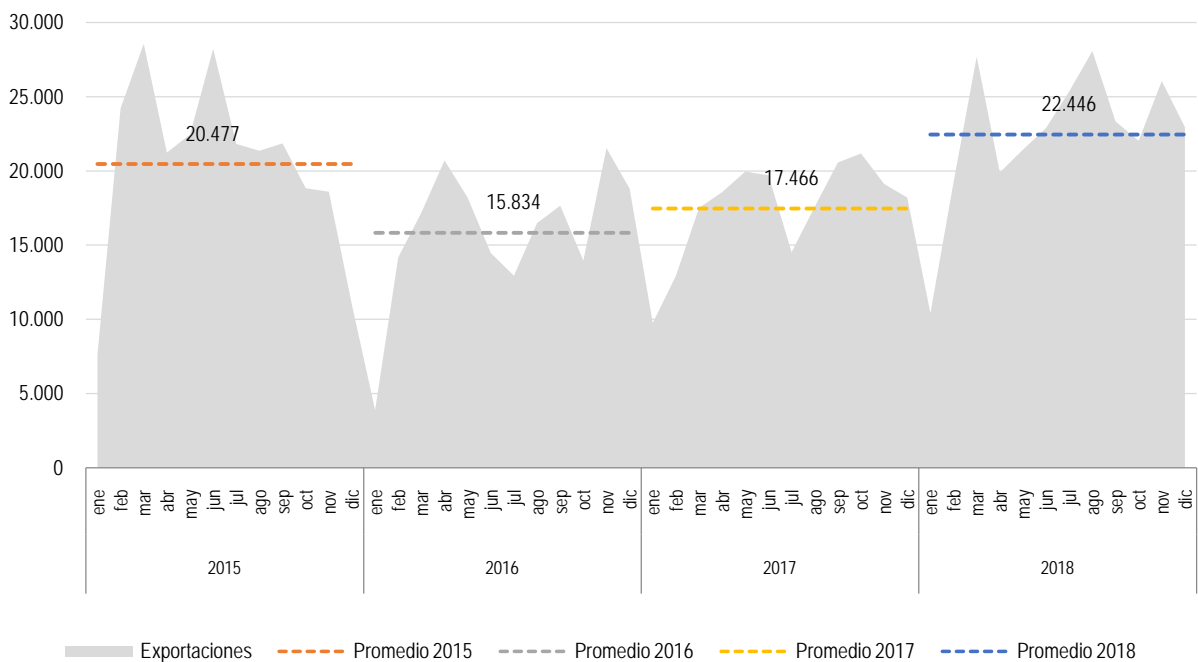
Anexo I - Cuadros

Gráfico N°13. Evolución de la producción. En unidades.



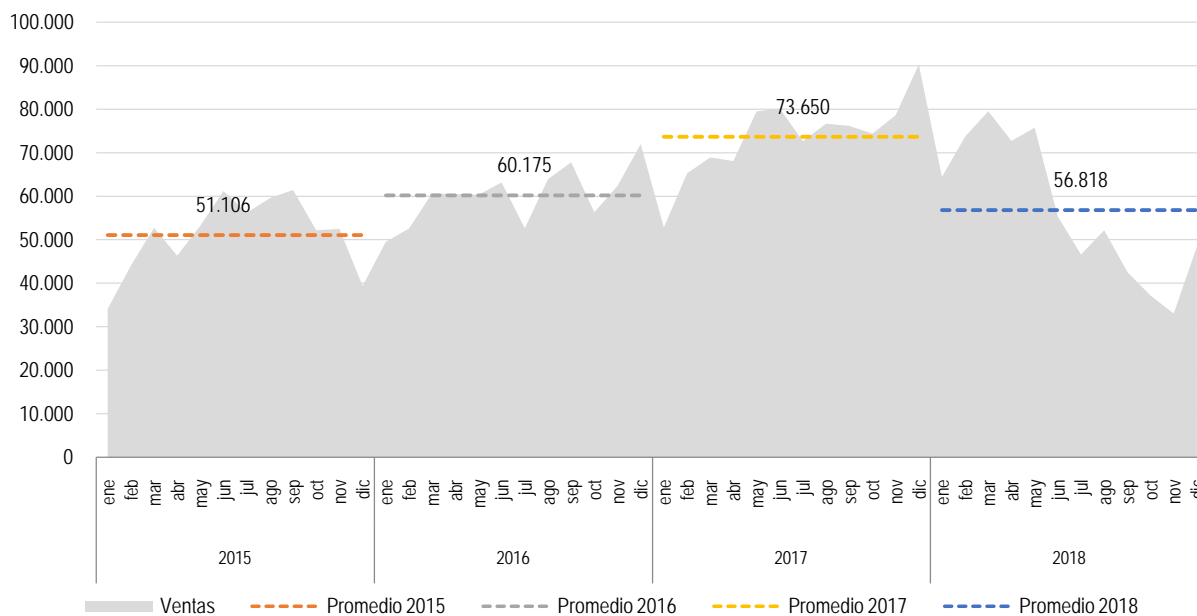
Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA

Gráfico N°14. Evolución de las exportaciones. En unidades.



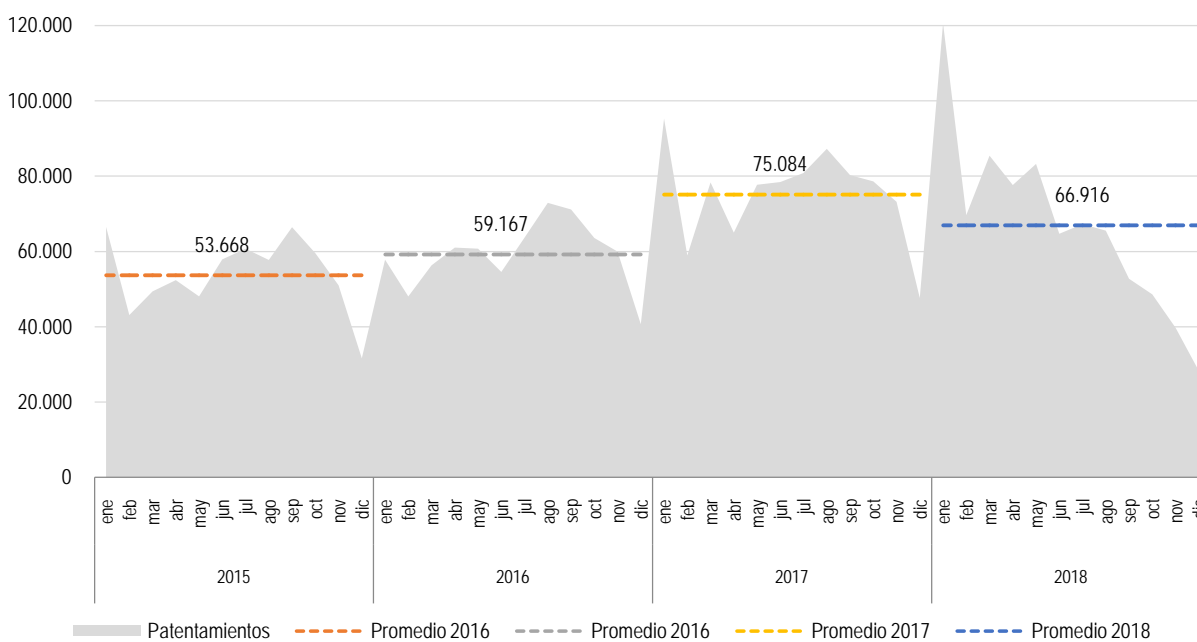
Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA

Gráfico N°15. Evolución de las ventas. En unidades.



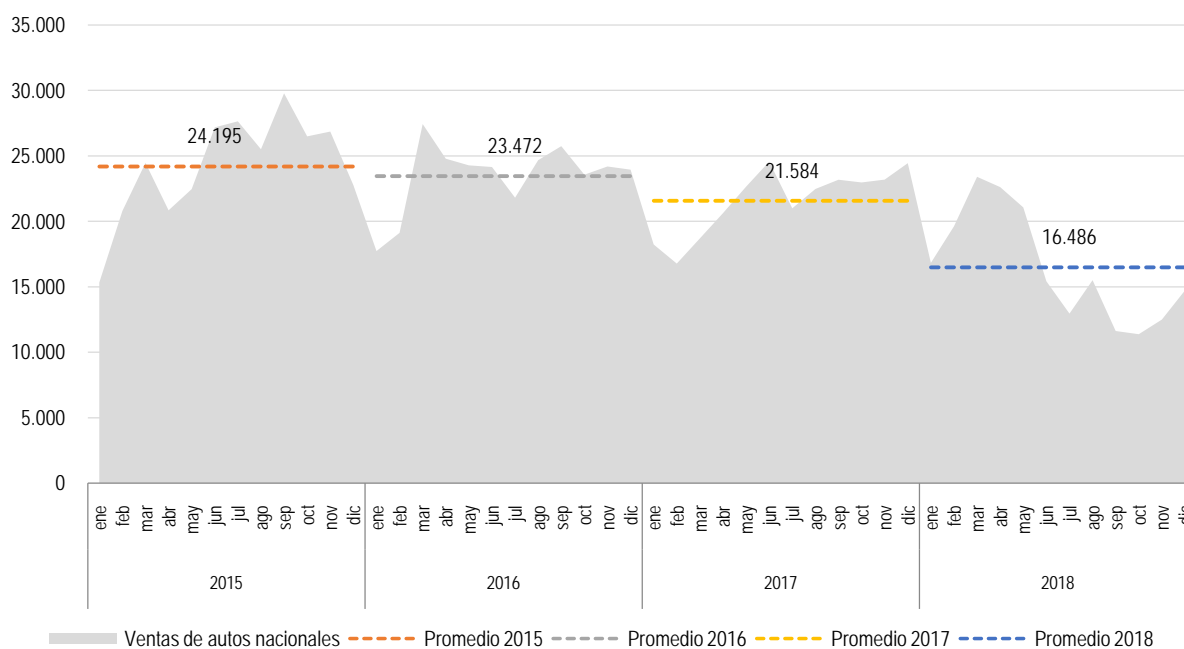
Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA

Gráfico N°16. Evolución de los patentamientos. En unidades.



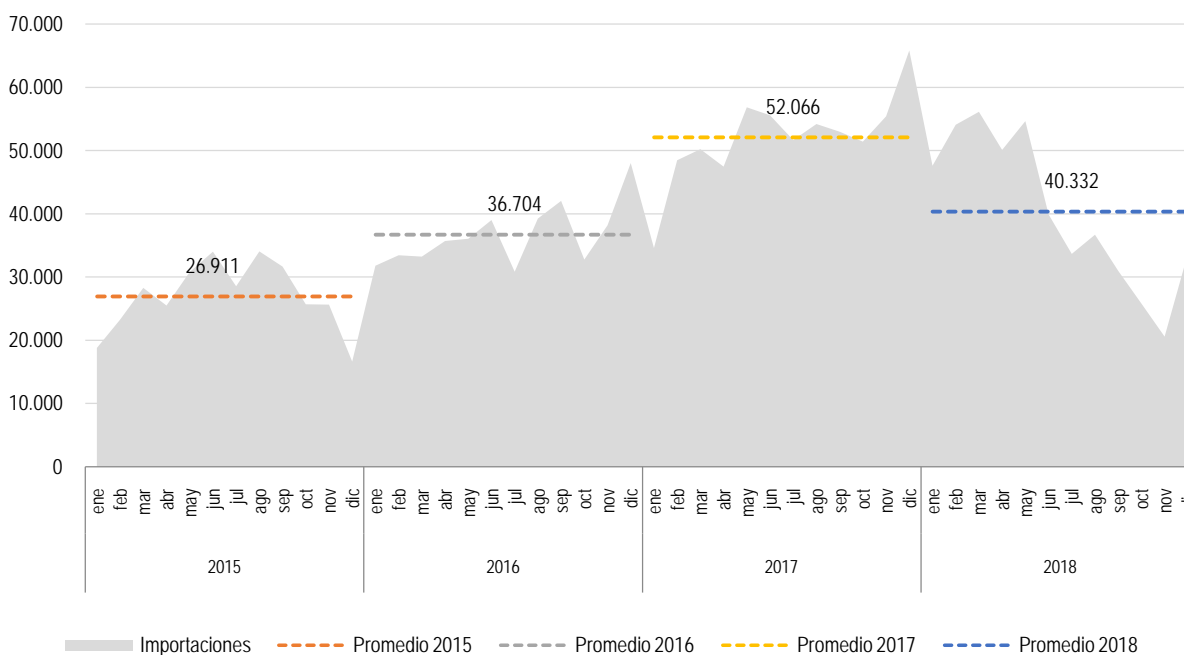
Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ACARA.

Gráfico N°17. Evolución de las ventas de autos nacionales. En unidades.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA

Gráfico N°18. Evolución de las ventas de autos importados. En unidades.



Fuente: elaboración del CEPA sobre datos del ADEFA