



Incertidumbre y crecimiento económico: enseñanzas de América Latina	
DANIEL AROMÍ, CECILIA BERMÚDEZ Y CARLOS DABÚS	7
Los precios de los productos básicos y los fenómenos de movimiento de capital en las economías emergentes	
ELIENE DE SÁ FARIAS, LEONARDO BORNACKI DE MATTOS Y FABRÍCIO DE ASSIS CAMPOS VIEIRA	23
Efectos del alza de precios de los productos básicos en las exportaciones de productos manufacturados: el caso del Brasil	
ANDRÉ MOREIRA CUNHA, MARCOS TADEU CAPUTI LÉLIS, SABRINA MONIQUE SCHENATO BREDOW Y LUCIANE FRANKE	43
Complejidad económica y desarrollo humano: comparación de modelos de análisis envolvente de datos estándar y basado en holguras	
DIOGO FERRAZ, HERICK FERNANDO MORALLES, NAIJELA SILVEIRA DA COSTA Y DAISY DO NASCIMENTO	61
El carácter sistémico del desarrollo tecnológico: una aproximación entre la escuela neoschumpeteriana y la visión de Fernando Fajnzylber	
ANDREY HAMILKA IPIRANGA Y PABLO FELIPE BITTENCOURT	87
Innovación a nivel de las empresas, políticas gubernamentales y la trampa del ingreso medio: enseñanzas de cinco economías latinoamericanas	
EVA PAUS Y MICHAEL ROBINSON	105
Producción y rentabilidad empresarial en el sector agrícola del Ecuador	
XAVIER ARBOLEDA, NATALIA BERMÚDEZ-BARREZUETA Y SEGUNDO CAMINO-MOGRO	133
Desigualdades y participación en la sociedad digital: experiencias en línea de niñas, niños y adolescentes en el Brasil y Chile	
DANIELA TRUCCO, PATRICIO CABELLO Y MAGDALENA CLARO	159
Oferta, demanda y crecimiento económico en México en el período 1980-2016	
MARCO MARQUEZ	191
La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002-2019)	
BRUNO PEREZ ALMANSI	209

La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002-2019)

Bruno Perez Almansi

Resumen

El objetivo del presente artículo es analizar las principales características del sector automotor argentino y su desempeño durante la primera parte del siglo XXI. En primer lugar, se describen los aspectos centrales de los eslabones de la cadena. A continuación, se realiza una breve reseña histórica de la industria automotriz argentina desde sus inicios hasta la crisis de la convertibilidad a fines de 2001. Por último, se analiza la evolución del sector en las etapas subsiguientes, la posconvertibilidad (2002-2015) y el Gobierno de Cambiemos (2015-2019). Este examen se lleva a cabo a partir de bibliografía especializada y distintas fuentes estadísticas. El artículo culmina con una reflexión acerca de las dificultades estructurales que enfrenta la industria automotriz argentina y cómo estas se manifestaron durante las etapas analizadas.

Palabras clave

Industria automotriz, desarrollo industrial, historia, producción industrial, valor, política industrial, empleo, comercio internacional, política comercial, Argentina

Clasificación JEL

L62, O14, N16

Autor

Bruno Perez Almansi es candidato a Doctor en Desarrollo Económico de la Universidad Nacional de Quilmes. Correo electrónico: bperezalmansi@unsam.edu.ar.

I. Introducción

La Argentina se encuentra entre los 50 países productores de vehículos del mundo y es uno de los tres mayores fabricantes de América Latina. Este sector es uno de los más importantes dentro de la estructura económica y social del país por su participación en el empleo industrial, el valor bruto de producción y las exportaciones totales, entre otras contribuciones. Después de la crisis del régimen de convertibilidad, la rama automotriz lideró el crecimiento industrial del país al mostrar un intenso ritmo de incremento del empleo, la producción, las exportaciones y la productividad (Barletta, Katashi y Yoguel, 2013). No obstante, a pesar de este auspicioso desempeño, se hallaron dificultades para la integración de eslabonamientos productivos, lo que se manifestó en los altos niveles de déficit comercial, dada la creciente importación de autopartes (Cantarella, Katz y Monzón, 2017)¹. A partir del cambio de gobierno en 2016, la Argentina experimentó un giro hacia la apertura y la liberalización de su economía, que provocó la contracción de su mercado interno. En el sector automotor, estas políticas, sumadas a la crisis del Brasil, produjeron un impacto negativo en la industria, pues crearon mayores déficits comerciales y derivaron en una importante retracción de la producción entre 2018 y 2019.

Sin embargo, los vaivenes y problemas que enfrentó el complejo automotor argentino en las últimas décadas no se debieron únicamente a dificultades locales o coyunturales. Este sector sufre los dilemas propios de la manufactura en un país semiperiférico bajo la articulación de cadenas globales de valor. Al respecto, se pueden destacar ciertas limitaciones compartidas por estos países, entre las que se encuentran: i) la extranjerización total de la rama terminal (dominada por un puñado de empresas multinacionales a nivel mundial); ii) la especialización en las actividades de menor valor agregado de la cadena; iii) la dependencia de la tecnología extranjera, y iv) las dificultades de las empresas autopartistas locales para competir a nivel internacional. A este cuadro también se le suma la acelerada transición tecnoproductiva que atraviesa el sector a nivel mundial debido a la digitalización, electrificación y automatización de los vehículos.

No obstante, las particularidades del complejo automotor argentino resaltan en un aspecto en particular: el tamaño relativo del déficit comercial. Esto se manifiesta, en primer lugar, en las dimensiones del déficit sectorial registrado entre 2002 y 2019, que alcanzó cerca del 60% del superávit comercial del total de la economía nacional en el mismo período. En segundo lugar, esta dificultad asume mayor importancia al agravar un problema propio de las estructuras económicas latinoamericanas —y de la Argentina en particular—: la restricción externa por falta de divisas. Esta limitación ha sido estudiada en numerosos trabajos y se refiere a la presión que se produce sobre la demanda de divisas en una economía con una estructura productiva desequilibrada en períodos de crecimiento económico e industrial, debido al aumento de la importación de los bienes de capital e insumos intermedios que se requieren para alimentar el proceso de crecimiento². Este problema ha sido central a lo largo de la historia económica argentina y representa una de las principales trabas para la concreción de procesos de desarrollo económico.

¹ A esto se suma también el déficit comercial existente en el segmento de los vehículos de pasajeros.

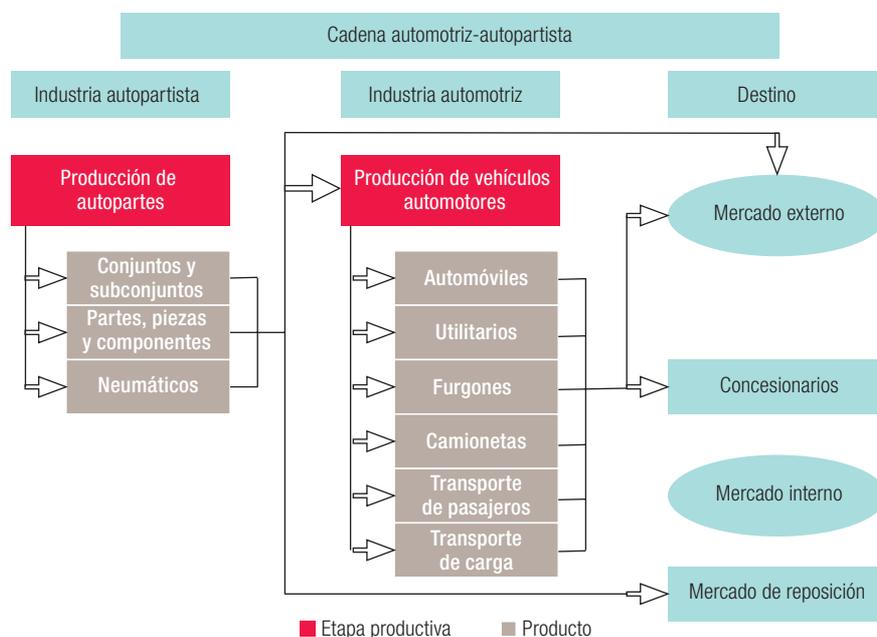
² En la Argentina, esta ha sido una limitación histórica al desarrollo, en tanto el nivel de actividad y las tasas de crecimiento económico se han visto restringidos por la disponibilidad de divisas (Wainer y Schorr, 2014). Es decir, que en etapas de crecimiento industrial se crean “cuellos de botella” en la disponibilidad de divisas que dificultan avanzar hacia procesos de transformación y complejización productiva del sector. Los primeros cuellos de botella en el sector externo que vivió el país se remontan a la década de 1930 y se manifestaron en diferentes momentos del modelo de sustitución de importaciones. El crecimiento extensivo y, sobre todo, intensivo de la industria dependía de la importación de bienes de capital e insumos intermedios. No obstante, las divisas necesarias para financiar dichas importaciones provenían en primer lugar de las exportaciones del sector agropecuario, cuya oferta, especialmente la agrícola, se encontraba virtualmente estancada. A nivel teórico, los problemas de restricción externa fueron abordados en América Latina por las corrientes estructuralistas y dependentistas hacia mediados del siglo pasado. Entre los primeros estudios que relacionaron esta problemática con el comportamiento errático de la economía argentina, se encuentran los trabajos fundacionales de Braun y Joy (1968) y Diamand (1973). Años después, Thirlwall (1979) formalizó esta problemática al plantear que la tasa de crecimiento requerida para alcanzar el pleno empleo se encuentra por encima de aquella compatible con el equilibrio externo.

Sobre esta base, el presente trabajo tiene como objetivo analizar la evolución de la cadena de valor automotriz argentina en las últimas décadas. Para ello, se comienza por describir las principales características del sector automotor argentino. Luego se realiza una síntesis de la historia de la industria automotriz argentina desde sus inicios hasta comienzos del siglo XXI (1920-2002) a partir de la bibliografía especializada en el tema. Seguidamente, se analizan las principales políticas implementadas y el desempeño económico de la industria automotriz durante la posconvertibilidad (2002-2015) y el período del Gobierno de Cambiemos (2015-2019). Dichos exámenes se elaboraron sobre la base de distintas fuentes de datos estadísticos, como UN COMTRADE, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), el Centro de Estudios para la Producción (CEP XXI), la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA), la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) y la Dirección General de Aduanas, entre otras. Se culmina el presente artículo con unas reflexiones sobre las dificultades estructurales del sector automotor argentino y cómo estas se manifestaron durante las etapas objeto de estudio.

II. La estructura productiva del sector automotor argentino

Como en todo proceso de producción, en la industria automotriz existen distintas etapas de trabajo hasta que un vehículo automotor es fabricado y comercializado. En la mayoría de los casos, las fases de producción consisten en: fundición, prensas (elaboración de placas de metal), estructura o carrocería (unión de los componentes metálicos de las prensas con la estructura de la carrocería), pintura, ensambles y montaje, control de calidad y comercialización (véase el diagrama 1). Así, en términos generales, la cadena automotriz-autopartista se estructura en cuatro grandes eslabones: i) empresas de insumos difundidos, ii) proveedores autopartistas, iii) terminales automotrices y iv) concesionarios.

Diagrama 1
Argentina: estructura de la cadena automotriz-autopartista



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, "Automotriz y autopartista", *Informes de Cadenas de Valor*, N° 4, julio, 2016.

1. Primer eslabón de la cadena de valor automotriz: empresas de insumos difundidos

El primer eslabón está constituido por un grupo de empresas proveedoras de insumos difundidos: acero, aluminio, productos plásticos y petroquímicos, vidrio y caucho, entre otros (Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, 2016). En general, se trata de industrias básicas y pesadas que requieren mantener escalas de producción normalmente muy elevadas para operar de manera eficiente y, por lo tanto, se encuentran muy concentradas. Tal es el caso de la siderurgia (Tenaris, Ternium y Acindar), el aluminio (Aluar) y el sector plástico-petroquímico (Perez Almansi, 2020).

2. Segundo eslabón de la cadena de valor automotriz: industria autopartista

El segundo eslabón está integrado por firmas autopartistas cuya función es transformar los insumos difundidos para la elaboración de partes, piezas y sistemas. Produce una amplia gama de productos, que pueden clasificarse en: i) componentes genéricos (por ejemplo, tornillos y tuercas); ii) partes no mecánicas (vidrios, estampados, silenciadores, asientos, tanques de gasolina y radiadores); iii) componentes diversos (cinturones de seguridad, espejos, tapicería, ruedas, neumáticos y cámaras, entre otros); iv) sistemas y componentes electromecánicos (por ejemplo, sistemas de amortiguación, sistemas de ignición, dirección y suspensión, sistemas de frenos, sistema eléctrico, carburadores, embragues o bomba inyectora, entre otros), y v) tecnologías nucleares (motor y sus partes, sistemas de transmisión y cajas de cambios) (Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, 2016).

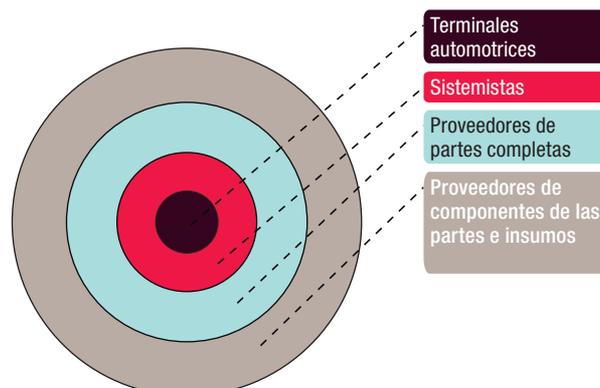
Según datos del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad de la Argentina, en 2016 pertenecían al sector autopartista más de 1.200 empresas³. Además, este es el eslabón del sector automotor que emplea más operarios: en 2013, la cifra de puestos de empleo registrados era de 54.625. La composición de dicha rama es muy heterogénea. Si se clasifica a partir del tamaño, según su cantidad de empleados, se encuentran empresas que pueden tener desde 25 hasta 1.500 empleados. Otro aspecto en el que se distinguen es el mercado para el que trabajan; por ejemplo, para las terminales, para proveedores de terminales o para el mercado de reposición. Cualquiera de los tres tipos también puede generar algunos negocios de exportación, con múltiples combinaciones. Este eslabón se puede diferenciar también según las empresas sean de capital nacional o extranjero⁴. Asimismo, hay diferencias sustanciales de materiales, por lo que existen diversos procesos productivos que agrupan a distintas empresas autopartistas (por ejemplo, vidrio y plástico)⁵. Todos estos factores determinan una composición del sector bastante compleja y heterogénea (véase el diagrama 2).

³ Sin embargo, según la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), en realidad eran alrededor de 400 en 2016. La AFAC sostiene que las bases de datos del Ministerio de Trabajo incluyen muchos talleres mecánicos, por lo que afirma que la contabilidad correcta es la que registran ellos.

⁴ Se encuentran unos pocos casos de empresas mixtas (J. Cantarella, Gerente General de AFAC, entrevista personal, 10 de octubre de 2017).

⁵ Por último, también se pueden hallar distintos sindicatos para estas firmas. Si bien el mayoritario es la Unión Obrera Metalúrgica (UOM), le sigue el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA) y luego la Unión de Obreros y Empleados Plásticos (UOYEP). También hay gremios de vidrios, químicos, caucho e incluso alguno textil (J. Cantarella, Gerente General de AFAC, entrevista personal, 10 de octubre de 2017).

Diagrama 2
Anillos de empresas autopartistas



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de T. J. Sturgeon y J. V. Biesebroeck, "Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries?", *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, vol. 4, N° 1-3, agosto, 2011 [en línea] <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2011.041904>.

Por otro lado, las empresas autopartistas se han organizado a escala internacional en anillos de producción que se distinguen, sobre todo, por su grado de vinculación con las terminales y el nivel de complejidad tecnológica de sus productos. El primero lo componen los proveedores de los que las terminales se abastecen directamente, que son los productores de sistemas completos, también llamados sistemistas o megaproveedores⁶. Estas firmas poseen procesos de ingeniería y de fabricación de alcance mundial, con capacidad de producción modular y de diseño. A su vez, tienen una elevada complejidad tecnológica que cumple con los requisitos y exigencias de las grandes multinacionales automotrices. Son las encargadas del desarrollo de partes del motor, sistemas de dirección y suspensión (Barletta, Katashi y Yoguel, 2013).

Dichas autopartistas del primer anillo son las que se relacionan con el segundo, en el que se encuentran los proveedores de partes completas, es decir, componentes especializados para la conformación de los módulos y sistemas más avanzados. Entre los productos que elaboran se hallan partes forjadas o estampadas, partes de inyección de aluminio, partes fundidas y partes plásticas (Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas, 2016). En el tercer anillo se ubican las firmas que tienen por función la elaboración de partes, piezas y componentes más estandarizados y de menor grado de complejidad tecnológica. Entre ellos cabe mencionar: bujías, horquillas, bielas, rodamientos, juntas, arandelas, frenos de disco o tambor y filtros de aire. Estas empresas venden sus productos mayormente a las del segundo anillo, pero también pueden hacerlo a las terminales automotrices para continuar con el proceso de fabricación del automóvil (Castaño, 2012)⁷. En 2013, las principales empresas autopartistas radicadas en la Argentina eran Mirgor, SKF, Metalsa, Pabsa, Faurecia, MAHLE, Denso, Visteon, Fric-Rot, Gestamp, Industrias Lear, Famar Fuegoquina, Cibie y ZF Sachs. De estas, solamente Mirgor y Famar Fuegoquina son de origen nacional y el resto es de propiedad extranjera (véase el cuadro A1.1 del anexo).

⁶ Estos tienen la relación más estrecha con las terminales, de manera que, en ocasiones, se afirma que componen un "anillo 0.5" (Arza y López, 2008).

⁷ Por otra parte se encuentra el mercado de reposición, que en 2013 estaba compuesto por 453 autopartistas que daban empleo a 21.100 personas. Se trata de un mercado muy atomizado, conformado esencialmente por pequeñas empresas (251 firmas emplean a entre 10 y 49 trabajadores) (Barletta, Katashi y Yoguel, 2013).

3. Tercer eslabón de la cadena de valor automotriz: terminales automotrices

El tercer eslabón lo constituyen las empresas terminales, encargadas de las actividades de ensamblado y terminación de los vehículos automotores. Estas firmas producen automóviles, utilitarios-furgonetas, camiones y colectivos. Se trata de un mercado concentrado, constituido por 11 empresas multinacionales, localizadas en su mayoría en las provincias de Buenos Aires y Córdoba. Entre ellas se encuentran Ford, General Motors, Mercedes-Benz, Volkswagen, Fiat, Peugeot, Renault, Toyota, Iveco, Scania, Honda y Nissan (véase el cuadro A1.2 del anexo)⁸. En conjunto, en 2013 contaban con alrededor de 27.000 trabajadores, lo que representa el 32% del empleo total de la trama (Barletta, Katashi y Yoguel, 2013).

4. Cuarto eslabón de la cadena de valor automotriz: concesionarios

Finalmente, la etapa de comercialización y de servicios de reparación está a cargo de los 233 concesionarios oficiales, que en 2013 contaban con 17.500 empleados (20% del total de ocupados de la trama). Estos adquieren un nuevo rol de servicios técnicos de venta y de reparación que son cada vez más importantes por el tipo de modelos producidos desde los años noventa. Además, otra etapa de comercialización está a cargo de concesionarios no oficiales que, según las estadísticas del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE), eran 62 en 2009 y empleaban a 3.100 trabajadores (Barletta, Katashi y Yoguel, 2013).

III. Breve reconstrucción de la trayectoria de la industria automotriz argentina (1920-2002)

En 1922, Ford inauguró la primera planta de armado de vehículos en la Argentina (Belini, 2006, pág. 110), con el objetivo de satisfacer la demanda de un pequeño mercado interno que se empezaba a desarrollar en torno a las actividades primario-exportadoras (Schvarzer, 1996). Ese año marca el inicio de la industria automotriz en la Argentina. Durante la etapa de industrialización mediante sustitución de importaciones, se registró un gran crecimiento de la producción. Sin embargo, no se logró alterar algunos rasgos básicos del complejo, tales como la escasa actualización tecnológica y su saldo negativo en términos de divisas. Según los estudios clásicos del sector, este problema se vincula, sobre todo, a la extranjerización y la pequeña escala de la producción local (Sourrouille, 1980; Nofal, 1989; Katz y Kosacoff, 1989)⁹.

En lo concerniente al autopartismo local, durante dicho período se llevaron a cabo otros procesos que marcaron su desarrollo, como su crecimiento segmentado¹⁰ (Bil, 2017) o la gran dependencia y subordinación productiva con respecto a las terminales. Ello implicó, sobre todo para los productores locales, la imposición de procesos productivos específicos y de estrictos controles de precio y calidad

⁸ Honda comenzó la producción de vehículos en 2011, pero la discontinuó en 2020 y solo se dedicó a la fabricación de motos. En 2018, Nissan se sumó a la producción de automóviles en la Argentina. Por otro lado, Scania, si bien es una terminal automotriz, en el país se dedica a la producción de componentes de transmisión (véase el cuadro A1.2 del anexo).

⁹ Por otro lado, un conjunto de estudios sostiene que dichas limitaciones son consecuencia del carácter tardío del capitalismo argentino a nivel internacional. Este rasgo determina la trayectoria futura del sector automotor y hace imposible su desarrollo a través de las políticas públicas de un Estado capitalista (Harari, 2014; Bil, 2016 y 2017).

¹⁰ Las firmas de mayor tamaño se dedicaron a abastecer a las empresas terminales, mientras que las de menor tamaño se dedicaron al abastecimiento del mercado de repuestos (Bil, 2016).

(Sourrouille, 1980). Esta última idea es compartida en la mayor parte de la literatura especializada y es estudiada en profundidad durante las etapas posteriores a la etapa de industrialización mediante sustitución de importaciones. Se ha concluido que esa relación fue haciéndose más rígida y jerárquica, con un predominio de lógicas comerciales o de apropiación rentística en el mercado regional (Novick y otros, 2002), y cada vez con menos efectos positivos sobre el entramado local y el empleo (Santarcángelo y Pinazo, 2009).

En la década de 1970, se comenzó a llevar a cabo una profunda reconversión internacional del sector, que aceleró de manera notable la integración mundial de la producción. Por un lado, se cambió la forma de producción en masa de bienes indiferenciados por una de crecimiento más lento y diferenciado. Así comenzó la era de la competencia por la calidad, de los productos especificados y de la fabricación por lotes. De ahí surge la necesidad de líneas flexibles de manufactura, que logran fabricar, sin una mayor reorganización, productos diferentes a partir de una misma organización básica de los equipos y con una reducida demora de ajuste (Coriat, 2000). A estas modificaciones se sumaron las innovaciones tecnológicas a partir de la aparición del microchip en 1971 y, luego, de la computadora y las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC). Estos avances científicos y técnicos potenciaron aún más los cambios antes descritos, lo que permitió altos niveles de control inmediato de la producción y mayores grados de automatización industrial. Esta serie de cambios marcaron el tránsito del “fordismo” al “toyotismo”, también denominado producción flexible. En lo referente a la industria automotriz mundial, la nueva situación consolidó al Japón como uno de los grandes productores automotores (Boyer y Freyssenet, 2002; Coriat, 2000).

Por otro lado, como parte de los cambios en la reestructuración del capitalismo mundial de finales del siglo XX, se produjeron otras modificaciones en la organización de la producción que también tuvieron como objetivo principal aumentar la competitividad mediante la reducción de los costos y el aumento de la variedad (Gereffi, y otros, 2001; Gereffi, Humphrey y Sturgeon, 2005). En el centro de estos cambios, se encuentran las decisiones tomadas por ciertas empresas multinacionales de transferir algunas actividades del proceso productivo —por lo general, las menos rentables y sofisticadas— hacia otras empresas (*outsourcing*) y otros países (*offshoring*), sobre todo de la periferia. De este modo, las empresas tercerizaron los procesos productivos genéricos o de bajo valor, centrados en el volumen y en la relación competitividad-precio, pero retuvieron para sí los segmentos que más valor agregan (actividades esenciales o nucleares) (Porta, Santarcángelo y Scheingart, 2017). Ello provocó una interdependencia mayor en las redes comerciales internacionales, dado que una parte importante del valor de las exportaciones contiene valor importado de más de un origen. De esta manera, es posible que dichas exportaciones transiten por más de un destino hasta llegar a los consumidores finales, con lo que se forman las denominadas cadenas globales de valor (Gereffi y otros, 2001).

Con base en esta nueva organización, a partir de 1990 las terminales automotrices comenzaron a transferir diversas actividades a sus proveedores. Sin embargo, dicho proceso no implicó una tercerización completa, ya que se entablaron vínculos estrechos entre las terminales y los llamados “sistemistas”. Estos últimos asumieron un papel cada vez más importante en todo el proceso de producción (Arza y López, 2008; Castaño, 2012).

Por otro lado, a pesar del proceso de reorganización mundial de la producción, la industria automotriz no se constituyó por completo como una cadena global de valor, sino que lo hizo sobre la base de anclajes regionales. Esto se explica por un conjunto de factores: i) por el hecho de que las terminales interactúan con otros agentes en las regiones en donde producen y venden, tanto “aguas arriba” (por ejemplo, proveedores) como “aguas abajo” (por ejemplo, distribuidores clave y servicios de financiamiento, mantenimiento y reparación), lo que da lugar a una regionalización de las operaciones, tanto por cuestiones de cercanía física (que pesan fundamentalmente en el caso de los proveedores) como de captura de mercados (el hecho de contar con redes de distribución, financiamiento y posventa bien establecidas es fundamental en ese sentido); ii) por las barreras culturales; iii) porque las economías

de escala de producción suelen satisfacerse a nivel regional; iv) por regulaciones concernientes al medio ambiente o la seguridad, entre otras; v) por el uso de combustibles específicos, y vi) porque el nivel de las protecciones arancelarias se define en muchos casos a nivel regional (Rugman y Collinson, 2004).

En América del Sur, esta forma de integración regional del sector se vio expresada en la Política Automotriz Común (PAC) entre la Argentina y el Brasil. Los primeros antecedentes de la PAC datan de 1988, cuando, en el marco del Programa de Integración y Cooperación Económica (PICE) sancionado en diciembre de 1986, ambas naciones establecieron el Protocolo 21° referido a la regulación de los flujos de comercio del complejo automotor (Vispo, 1999). No obstante, no fue hasta 1991 que dicha normativa entró en vigor, después de sufrir varias modificaciones y ser incluida en el acuerdo de complementación económica (ACE) N° 14 celebrado en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Las disposiciones más relevantes para la cadena automotriz se referían al tratamiento de producto nacional para los vehículos y autopartes de ambos países en el mercado del socio comercial, la remoción de barreras paraarancelarias en el comercio bilateral, y el intercambio bilateral libre de aranceles para un cupo determinado de vehículos y para las autopartes, por un cupo que no debía superar el 15% de las exportaciones FOB de vehículos de cada país, y bajo la condición de que se cumpliera con los requisitos de contenido local exigidos en cada país, entre otras (Dulcich, Otero y Canzian, 2020). Este acuerdo aún no regulaba el comercio extrazonal de manera conjunta y mantuvo la relevancia de los regímenes nacionales vigentes en cada país (Gárriz y Panigo, 2016).

A nivel local, durante el período de la convertibilidad (1990-2001), la industria resultó sumamente afectada y se consolidó la tendencia a la desindustrialización que se había iniciado a mediados de los años setenta (Azpiazu, Basualdo y Schorr, 2001; Schvarzer, 1996). No obstante, la industria terminal del sector automotor no resultó perjudicada por las reformas estructurales de dicha década, ya que se vio beneficiada por un nuevo “Régimen Automotriz”, que comprendió una serie de decretos dictados entre 1990 y 1992. La estructura de este régimen se negoció en el marco de la Comisión de la Concertación para la Reconversión de la Industria Automotriz, creada por el Gobierno de Menem en 1990 (Etchemendy, 2001). Las principales características del régimen eran: i) un acuerdo salarial entre empresarios y sindicatos orientado a moderar los salarios y bajar el precio de los vehículos; ii) un compromiso por parte de las empresas de invertir para cubrir la brecha tecnológica con los mercados internacionales; iii) una barrera arancelaria del 30% (cuando la tarifa promedio de toda la economía después de la reforma comercial era de alrededor del 10%) combinada con la posibilidad para la industria terminal de importar unidades con un arancel de solo el 2%, y iv) cupos de importación con una tasa del 10% de la producción local anual en vehículos comerciales (Villalón, 1999; Etchemendy, 2001). A su vez, las terminales automotrices extranjeras se vieron favorecidas por la Ley de Inversiones Extranjeras de 1993 (Ley núm. 21.382), que no establecía condicionamientos a la remisión de utilidades, tributación específica ni repatriación de capitales (Kosacoff y Porta, 1997).

Como consecuencia de dichas medidas, y de la política económica en su totalidad, en el sector automotor se registró una importante concentración e internacionalización de la rama autopartista (Kosacoff, 1999). Así, se marcó un proceso de desintegración de la industria automotriz que afectó profundamente —tanto en materia productiva como de empleo— a ciertas producciones (autopartes y algunas actividades metalúrgicas, entre otras) y a determinadas firmas (en especial, las de pequeño y mediano porte) (Azpiazu, Basualdo y Schorr, 2001; Perez Almansi, 2021).

A partir de la crisis del sudeste asiático de 1998 y la devaluación de 1999 de la moneda del Brasil, la Argentina empezó a encontrar dificultades para obtener financiamiento externo. Al haberse agotado el recurso de las privatizaciones, el rígido régimen de la convertibilidad se topó con sus limitaciones, hasta desembocar en una aguda crisis económica a fines de 2001. Esta crisis implicó una caída del PIB del orden del 25% en tres años y niveles de desempleo y pobreza que rondaban el 25% y el 50%, respectivamente, lo que culminó con la caída del Gobierno de la Alianza para el Trabajo, la Justicia y la Educación. Este fue un punto de inflexión en la historia económica argentina, ya que dio inicio a una

nueva fase de posconvertibilidad¹¹, que abarcó los Gobiernos de Eduardo Duhalde, Néstor Kirchner y ambos mandatos de Cristina Fernández de Kirchner.

Por lo tanto, en el siguiente apartado se analiza cómo se desempeñó la industria automotriz argentina durante el período de la posconvertibilidad (2002-2015), teniendo en cuenta los problemas históricos y estructurales que la aquejaron y los cambios a nivel mundial, regional y local. Además, se presta especial atención a los desarrollos relativos de los distintos sectores dentro de la trama.

IV. El desempeño de la industria automotriz durante la posconvertibilidad (2002-2015)

1. Salida de la crisis y período de expansión

En el sector automotor, a pesar del efecto expansivo que tuvieron los acuerdos regionales de la década de 1990, durante los últimos años del período se registraron importantes caídas en la producción, exportación y ventas internas de vehículos en el marco de la recesión económica. A raíz de esta situación, en la Cumbre de Florianópolis, celebrada en diciembre de 2000, los países miembros del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) aprobaron el Acuerdo sobre Política Automotriz del Mercosur (PAM), cuyo objetivo era establecer las bases para la instauración de un libre comercio respecto de los bienes automotores en el bloque. En este tratado, se fijó en un 35% el arancel a los vehículos producidos fuera del MERCOSUR y se estableció un límite compensado al intercambio sectorial libre de aranceles entre la Argentina y el Brasil, denominado *flex*¹². Las disposiciones del acuerdo fueron de gran importancia para la industria y marcaron la dinámica del comercio exterior del sector automotor con el Brasil durante los años subsiguientes (Gárriz y Panigo, 2016).

Después de la crisis de 2001-2002 y la salida del Gobierno de La Alianza, se sucedieron distintos presidentes hasta consolidarse Eduardo Duhalde, del Partido Justicialista, al frente del Poder Ejecutivo nacional. Este último adoptó una serie de políticas que se centraban en las críticas al modelo de la convertibilidad y la reactivación de la economía a partir de un “tipo de cambio real competitivo y estable” y un orden macroeconómico estable (Ortiz y Schorr, 2007).

En 2002, el Gobierno de Duhalde estableció, junto con el Brasil, el 31° Protocolo Adicional del ACE entre la Argentina y el Brasil. En ese instrumento se conformó un nuevo valor del *flex*. Se amplió agresivamente el margen de importaciones permitidas, que pasaron de 1,1 a un valor de 2,6 en 2005, con la supuesta llegada en 2006 del libre comercio. Por lo demás, se flexibilizaron las normas de contenido local de los vehículos. Incluso, cuando este régimen implicaba un 35% de contenido local argentino, Cantarella, Katz y Monzón (2017) sostienen que su implementación fue dificultosa y nunca se efectivizó, además de que tropezó con una marcada oposición del segmento terminal. Esta situación

¹¹ Existe cierto consenso acerca del carácter rupturista de la crisis de 2001-2002 (Schorr, 2013). Al mismo tiempo, en la etapa de la posconvertibilidad se pueden distinguir dos fases distintas según diversos análisis (Perez Almansi, 2019). No obstante, los trabajos difieren en sus causas y momento de quiebre. Por ejemplo, según Fanelli (2015) y Damiell y Frenkel (2013), el cambio se ubica en 2007, a partir de la aplicación de políticas económicas “cortoplacistas”. Según el Centro de Estudios para el Desarrollo Argentino (CENDA, 2010), el quiebre se halla en 2008, a raíz del aumento de los precios internacionales de los productos básicos. Según Basualdo (2011), el cambio de fase se encuentra en 2008, a partir del enfrentamiento del Gobierno con las entidades agropecuarias. Para Schorr y Castells (2015), ocurre entre 2007 y 2008, a raíz del agotamiento de la complementariedad de intereses entre los trabajadores y la burguesía industrial. En definitiva, a pesar de estas discrepancias, se halla un análisis generalizado de división de dicha etapa en dos fases. A grandes rasgos, la primera de estas fue de mayor crecimiento económico e industrial con un tipo de cambio alto y competitivo, y la segunda se caracterizó por menores tasas de crecimiento y una tendencia a la apreciación del tipo de cambio.

¹² Esto implicaba que, por cada dólar de bienes automotores que exportara la Argentina al Brasil en 2001, podría importar desde ese país un máximo de 1,105 dólares libre de aranceles. Dicho límite tenía como objetivo mantener equilibrado el comercio sectorial entre la Argentina y el Brasil.

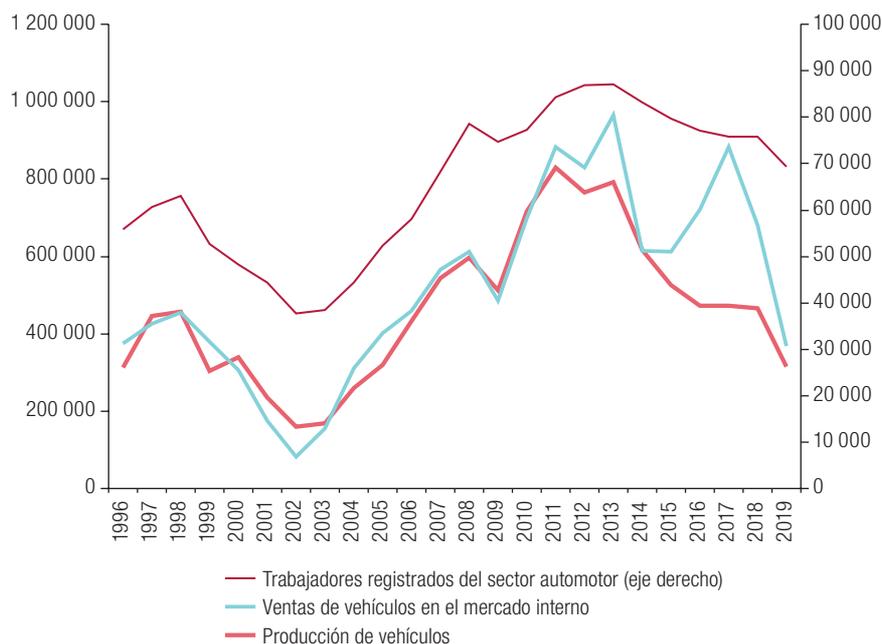
implicó una “muerte anunciada” de los requisitos en materia de contenido local de los vehículos. A su vez, en 2002 se modificó el acuerdo comercial para el sector automotor del MERCOSUR con Chile (ACE núm. 35) y se firmó uno nuevo con México (ACE núm. 55).

Además, durante esta gestión se llevó a cabo otra reforma central enmarcada en la política de comercio exterior: la modificación del Régimen de Admisión Temporal establecido en 1998, que habilitaba la importación temporal de mercaderías destinadas al perfeccionamiento industrial. Se las eximía del pago de aranceles con la contrapartida de la exportación del producto final. El cambio consistió en el establecimiento del Régimen de Aduana en Factoría (RAF) (Decreto núm. 688/2002), que entrañó una simplificación y ampliación del sistema de Admisión Temporal del sector automotor. Se permitió que los insumos importados ingresaran en el país sin aranceles y que ese costo solamente se pagara cuando las unidades fueran vendidas al concesionario local. De este modo, se abarataba la importación de partes y piezas utilizadas en vehículos terminados para la exportación.

En 2003, Néstor Kirchner, también del Partido Justicialista, asumió la Presidencia de la Nación y continuó con ciertos vectores del sistema económico anterior, como el mantenimiento del “dólar alto”. También comenzó una política de recomposición de los ingresos de los sectores sociales medios y bajos y reactivó el alicaído mercado interno (CENDA, 2010). De este modo, tras la recesión económica y productiva, en 2003 esta tendencia comenzó a cambiar y el ciclo económico se reactivó. En el sector automotor, la producción y las ventas en el mercado interno y externo se fueron recomponiendo rápidamente (véase el gráfico 1).

Gráfico 1

Argentina: producción y ventas en el mercado interno de vehículos y empleo registrado en el sector automotor, 1996-2019
(En unidades de vehículos y cifras anuales promedio de empleo)



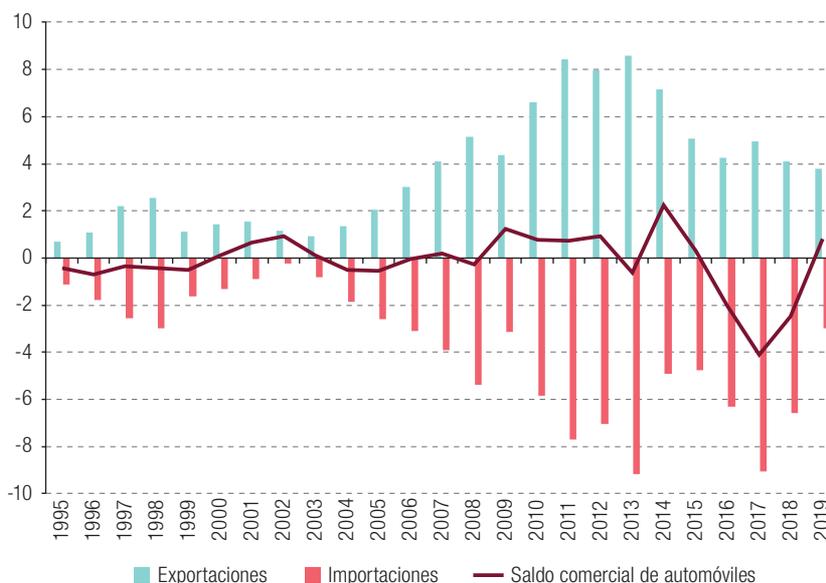
Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA), Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA) y Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE).

Los acuerdos comerciales prosiguieron en 2005, cuando se realizaron pactos de complementación del MERCOSUR con el Perú (Acuerdo de Alcance Parcial-Complementación Económica (AAP.CE) núm. 58) y con la Comunidad Andina (CAN), que comprende Colombia, el Ecuador y

Venezuela República Bolivariana de) (AAP.CE núm. 59). A su vez, en 2005 se decretó el Régimen de Incentivo a la Competitividad de las Autopartes Locales (Decreto núm. 774/2005), que impulsaba la sustitución de autopartes importadas por otras de producción nacional. Se otorgó a las terminales un reintegro del 8% sobre los componentes importados que cambiaran por nacionales. Además, en 2006 se concertó un nuevo acuerdo bilateral entre la Argentina y el Brasil en el que se redujo el máximo del valor protocolar del *flex* de 2,6 a 1,95, nivel que se mantuvo hasta 2014.

De este modo, durante esos años la industria automotriz atravesó un período de gran prosperidad en el país. Néstor Kirchner afirmaba en 2007, en su discurso inaugural del Salón Internacional del Automóvil: “la industria automotriz es la columna vertebral” en el crecimiento de la economía” (*Perfil*, 2007). En este sentido, en 2011 se registró el récord histórico de producción local de automóviles (828.771 unidades) y, en 2013, el récord de ventas en el mercado interno (963.917 unidades) (véase el gráfico 1). De forma similar, el saldo comercial de automóviles terminados cambió su tendencia deficitaria de la década de 1990 (véase el gráfico 2). Fundamentalmente, el mejor desempeño de las exportaciones frente a las importaciones de vehículos se explica por los altos niveles de crecimiento del principal socio comercial, el Brasil, que a lo largo del período concentró alrededor del 75% de las exportaciones de vehículos¹³.

Gráfico 2
Argentina: intercambio comercial de vehículos con el mundo, 1995-2019
(En miles de millones de dólares)



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de la base de datos UN Comtrade.

A su vez, distintos actores involucrados en esta cadena de producción formaron parte del grupo de empresas ganadoras de dicho período (Santarcángelo y Perrone, 2012; Gaggero, Schorr y Wainer, 2014)¹⁴. En los primeros años que siguieron a la devaluación de 2002, el sector automotor registraba un nivel de facturación equivalente al 7% del total de las 500 empresas que componen la cúpula empresarial argentina. Fue incrementando de manera notable su peso en los años posteriores, hasta representar un 17,3% de las ventas en 2010 (Santarcángelo y Perrone, 2012, pág. 13). Esta

¹³ Entre 2002 y 2014, el Brasil aumentó en un 85% su PIB medido en dólares constantes de 2010 según datos del Banco Mundial.

¹⁴ Entendidas como su avance en la participación en la élite económica (es decir, según la base de datos que se utilice), pueden ser: las 200 empresas de mayor facturación en el mercado local, exceptuando las financieras (Revista Mercado), o las 500 empresas de la cúpula empresarial de la Encuesta Nacional a Grandes Empresas (ENGE) del INDEC, también exceptuando las financieras.

dinámica da cuenta de un importante incremento en el tamaño de las firmas automotrices¹⁵ y refleja su lugar de relevancia en la cúpula empresarial argentina. En dicho recorrido se pueden encontrar distintas terminales automotrices (Toyota, Volkswagen, Ford, Fiat, General Motors, Renault, Mercedes Benz, Peugeot-Citroën y Honda) y, en algunos años, un puñado de autopartistas (Scania, que, si bien corresponde a una empresa terminal, no producía en el país vehículos automotores, sino que solo fabricaba localmente cajas de cambios, y Mirgor, Dana o Famar), aunque en menores niveles que el grupo anterior (Santarcángelo y Perrone, 2012)¹⁶. De este modo, el peso relativo de las ventas de dichas autopartistas es muy inferior al exhibido por las firmas terminales, ya que las primeras solo explican, en conjunto, apenas entre el 6% y el 7% del total facturado por las firmas automotrices que componen la cúpula industrial. A su vez, más del 93% restante corresponde a las empresas terminales (Santarcángelo y Perrone, 2012, pág. 18).

2. Limitaciones externas y mayores políticas proteccionistas

A partir de la crisis internacional de 2008-2009, de la creciente fuga de capitales y del comienzo del deterioro de los resultados de la cuenta corriente de la balanza de pagos, se produjeron distintas rupturas en el plano económico y político argentino que se fueron agudizando en los años siguientes (Basualdo, 2011; Gaggero, Gaggero y Rúa, 2015; Kulfas, 2016). En el sector automotor, ello implicó caídas en la producción y en las ventas internas y externas. Sin embargo, a fines de 2009 los efectos de la crisis comenzaron a quedar atrás. A partir de ese momento, sobre la base de las políticas de estímulo de la demanda interna y del crecimiento del Brasil y la valorización de su moneda, comenzó un segundo ciclo de auge de la industria que duró unos pocos años (véanse los gráficos 1 y 2).

No obstante, esta segunda fase de crecimiento estuvo caracterizada por un aumento de las importaciones de autopartes, que crecían al ritmo del incremento de la producción de vehículos (véase el gráfico 3). En este marco de dificultades externas, se aprobó en 2008 una nueva ley de incentivo al sector autopartista nacional (Ley núm. 26.393) que, mediante estímulos impositivos, promovía que las terminales utilizaran partes y componentes producidos en el país. Sin embargo, dicha legislación no tuvo un impacto relevante en la reducción del déficit sectorial (Pérez Artica, 2019). Además, entre 2008 y 2011, se incrementaron las posiciones arancelarias del sector alcanzadas por los permisos de importación llamados licencias no automáticas (LNA) y, a partir de 2012, se aplicaron permisos más restrictivos denominados Declaraciones Juradas Anticipadas de Importación (DJAI) (Perez Almansi, 2020).

De esta forma, el elevado déficit en el segmento autopartista fue uno de los ejes problemáticos de esta etapa. Mientras que, en la década de 1990, por cada auto producido el déficit promedio anual de autopartes era de 4.951 dólares, entre 2003 y 2015, ese valor promedio ascendió a 8.040 dólares (Cantarella, Katz y Monzón, 2017, pág. 267). A su vez, si se profundiza en el análisis de la composición de las importaciones, se observa que, de los 4.816 millones de dólares en importaciones de componentes registrados a lo largo de 2006, el 63% correspondió a compras directas de las terminales, es decir, unos 2.960 millones de dólares (Cantarella, Katz y Monzón, 2017, pág. 268). En 2005, la participación de las terminales en las compras de autopartes había sido del 58%, lo que significa que hubo un

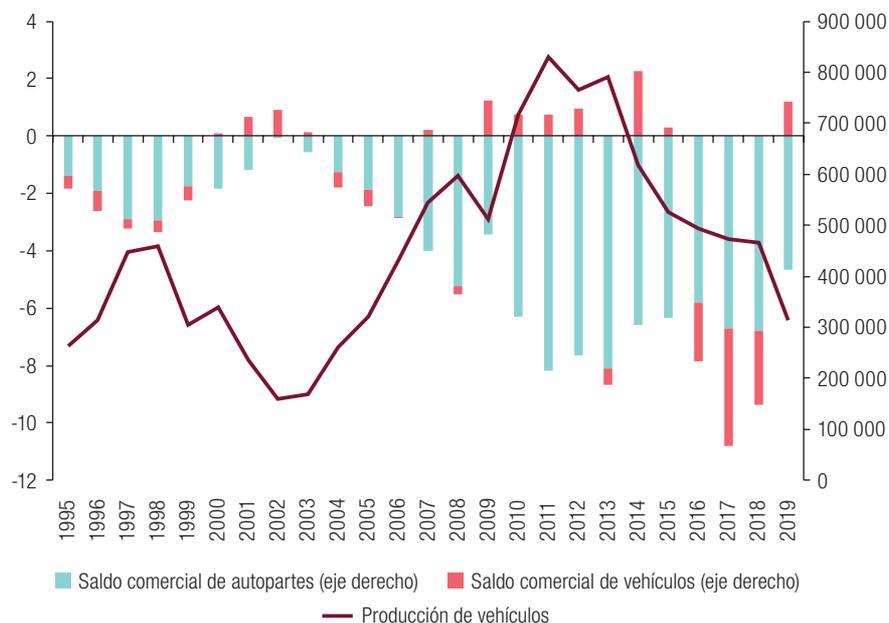
¹⁵ Según Santarcángelo y Perrone (2012), buena parte de la expansión de la rentabilidad de las firmas terminales que componen la cúpula industrial se sustentó en la débil trayectoria exhibida por los salarios en los años posteriores a la devaluación, en un marco de un notable incremento de la productividad del trabajo en el sector terminal. Estos dos elementos en conjunto permiten explicar la significativa expansión de la rentabilidad en el sector y, con ello, el gran dinamismo exhibido por la producción de vehículos durante el período de la posconvertibilidad.

¹⁶ A su vez, otro grupo de empresas relacionadas con la producción de insumos básicos para la industria automotriz también se ubicó claramente dentro de las empresas ganadoras del período. Tal es el caso de las industrias metálicas básicas (Ternium, Tenaris Siderca, Acindar y Aluar) (Gaggero, Schorr y Wainer, 2014; Gaggero y Schorr, 2016).

crecimiento interanual de 5 puntos porcentuales entre estos dos años (Cantarella, Katz y Monzón, 2017, pág. 268). En 2015, dicha participación se mantuvo en torno al 65%, lo que pone de relieve la particular importancia del eslabón terminal de la cadena en la dinámica del comercio exterior de los eslabones subalternos (Cantarella, Katz y Monzón, 2017, pág. 268).

Gráfico 3

Argentina: producción de vehículos y saldo comercial de vehículos y autopartes, 1995-2019
(En miles de millones de dólares y unidades de vehículos)



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA), Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) y base de datos UN Comtrade.

Si bien esto responde, en parte, a procesos de transformación globales, entre los que se encuentran la fragmentación internacional de los procesos de producción, la tendencia hacia la desintegración vertical de las grandes firmas industriales, la división internacional del trabajo establecida por estas firmas de gran tamaño o la introducción de nuevas zonas al comercio mundial, como China (Sturgeon y otros, 2009; Frigant y Zumpe, 2017), no todos los países atravesaron tal proceso de desintegración de la cadena de producción automotriz ni las dificultades de balanza comercial que sí experimentó la Argentina. En el cuadro 1, se pueden observar los países con mayor superávit y déficit de la balanza comercial de autopartes en 2015. La Argentina se ubica en el puesto 120 de dicha clasificación, siendo uno de los 8 países con mayor déficit en el intercambio de autopartes.

Dicho problema, además, adquiere mayor relevancia en este país debido a las dificultades derivadas de la restricción externa. Esta situación supone una limitación histórica al desarrollo de la Argentina, en tanto el nivel de actividad y las tasas de crecimiento económico se han visto restringidos por la disponibilidad de divisas (Wainer y Schorr, 2014).

Por otro lado, el estancamiento económico del Brasil, registrado a partir de 2013, afectó considerablemente al sector¹⁷. Así, en 2014, el Gobierno argentino renovó su acuerdo bilateral con el Brasil y se redujo a 1,5 el valor protocolar del *flex* (que se había mantenido en 1,95 desde 2006). Se

¹⁷ A su vez, el país vecino implementaba el Plan Inovar Auto, con el que se buscó cubrir el avance de los vehículos asiáticos, mexicanos y europeos y se trató de incentivar las inversiones en el mercado interno, de manera que la Argentina perdió inversiones atraídas por el Brasil.

redujo así la cantidad de vehículos y autopartes que podían importarse desde el país vecino. Asimismo, se estableció el plan ProCreAuto, que consistía en otorgar créditos de 60 cuotas a tasas subsidiadas para la compra de modelos de baja o media gama fabricados en el país.

Cuadro 1
Países con mayor déficit y superávit en
la balanza comercial de autopartes, 2015
(En miles de millones de dólares)

Orden	País	Balanza comercial de autopartes
1	Japón	35,20
2	Alemania	33,50
3	China	31,00
4	República de Corea	27,30
5	Polonia	8,51
6	Chequia	7,74
7	Italia	7,58
8	México	6,47
9	Tailandia	5,67
10	Rumania	5,61
119	Bélgica	-4,09
120	Argentina	-4,24
121	Brasil	-4,41
122	Arabia Saudita	-5,59
123	Australia	-5,74
124	España	-9,87
125	Rusia	-10,20
126	Reino Unido	-17,10
127	Canadá	-21,70
128	Estados Unidos	-61,60

Fuente: D. Panigo y otros, "El autopartismo latinoamericano en un contexto de proteccionismo global, reshoring y debilitamiento de acuerdos regionales de comercio", *La encrucijada del autopartismo en América Latina*, Buenos Aires, Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano (APEL)/Universidad Nacional de Avellaneda (UNDAV) Ediciones, 2017.

En resumen, durante esta etapa se registró una gran expansión de la industria automotriz argentina, impulsada por la demanda del Brasil y un mercado interno en ascenso después de la crisis. Ello se manifestó en el aumento de la producción, las ventas, las exportaciones y los empleos en el sector, que superaron los registrados en la década de 1990 y marcaron récords históricos en el país. No obstante, el saldo comercial del complejo fue persistentemente deficitario y se agravó frente a los niveles registrados en la década de 1990. Esto se explica en buena medida por el aumento de las importaciones de autopartes, que crecían a la par que el número de vehículos producidos en el país. Esta situación siguió empeorando después de la crisis de 2008-2009 y contribuyó al creciente problema de falta de divisas en la economía argentina. Las respuestas del Gobierno se centraron en otorgar incentivos a las terminales para la compra de partes locales y aumentar las medidas proteccionistas. Sin embargo, dichas iniciativas no fueron suficientes para revertir el proceso.

V. La etapa del Gobierno de Cambiemos (2015-2019)

La asunción de Mauricio Macri como Presidente de la Argentina significó un punto de inflexión en la orientación de la política macroeconómica y productiva. A partir de diciembre de 2015, el nuevo Gobierno implementó una política cuyos rasgos sobresalientes fueron el avance en la apertura comercial y la desregulación financiera y cambiaria, lo que supuso un notable giro con respecto a la etapa anterior (Burgos, 2017; Wainer y Belloni, 2017). A nivel macroeconómico, durante 2016 la devaluación provocada por la unificación del mercado de cambios, sumada al ajuste de aranceles, incrementó el proceso inflacionario, que no fue acompañado por un aumento de los salarios, con lo que se resintieron el salario real y el consumo interno (Neffa, 2017). De manera complementaria, las elevadas tasas de interés reales resultaron ineficaces para desacelerar la inflación y afectaron negativamente el volumen de inversión. A su vez, las nuevas políticas tuvieron un pronunciado impacto en el retroceso del sector industrial general (Grasso y Perez Almansi, 2017).

En lo que respecta a la industria automotriz, se ejecutó una serie de políticas públicas que afectaron al sector. Entre estas cabe mencionar las referidas a la apertura comercial, como el reemplazo de los restrictivos permisos de importación, las DJAI, que habían recibido un fallo adverso a la Argentina en la Organización Mundial del Comercio (OMC). Estas últimas fueron sustituidas por el Sistema Integral de Monitoreo de Importaciones (SIMI), que se aplicó a un 10% de las posiciones arancelarias que antes estaban afectadas por las DJAI.

Por otro lado, en 2016 se dictó la Ley núm. 27.263 de Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino. Sobre esta base, se otorgó un bono electrónico de crédito fiscal a las empresas automotrices que compraran partes y piezas nacionales¹⁸. A su vez, en 2017, único año de crecimiento económico durante la gestión de Macri, se presentó el Plan “1 Millón de Autos”, cuyo objetivo era la fabricación de un millón de vehículos a partir de un acuerdo entre el Estado, empresas y sindicatos. En ese plan se prometía mayor inversión, nuevas tecnologías, nuevos convenios laborales y mejoras en el acceso a la compra de unidades.

En 2018, después de la subida de las tasas de interés internacionales y la profundización de incoherencias internas, la Argentina comenzó a quedarse sin fuentes de financiamiento externo. Por ese motivo, recurrió al Fondo Monetario Internacional (FMI), que le otorgó uno de los préstamos más altos de la historia de ese organismo. La crisis financiera provocó la devaluación del tipo de cambio local y el aumento de la recaudación impositiva del Estado¹⁹. Así, se establecieron impuestos de 3 pesos argentinos por cada dólar de los Estados Unidos a las exportaciones de productos industriales, que afectaron tanto a las terminales automotrices como a las autopartistas exportadoras. A raíz de esta situación general, en 2019 se profundizó la crisis económica y se agravó la recesión a partir de las caídas en el consumo, la producción y el empleo, entre otros indicadores.

De esta forma, la producción automotriz se desplomó, al llegar a un nivel de casi 300.000 vehículos producidos, el valor más bajo de la década (véase el gráfico 1). De manera concomitante, la industria automotriz argentina fue cambiando su especialización productiva. La disminución de la producción recayó principalmente en los automóviles, pero casi no afectó a los vehículos comerciales (camiones y camionetas, entre otros; segmento dominado en gran medida por las *pick-ups*), con el consiguiente aumento de su participación en el total producido de la industria automotriz (véase el gráfico 4). En el mercado interno, la especialización en *pick-ups* estuvo incentivada por el nuevo impulso productivo a los sectores agropecuario y energético, debido a los cambios regulatorios sectoriales específicos

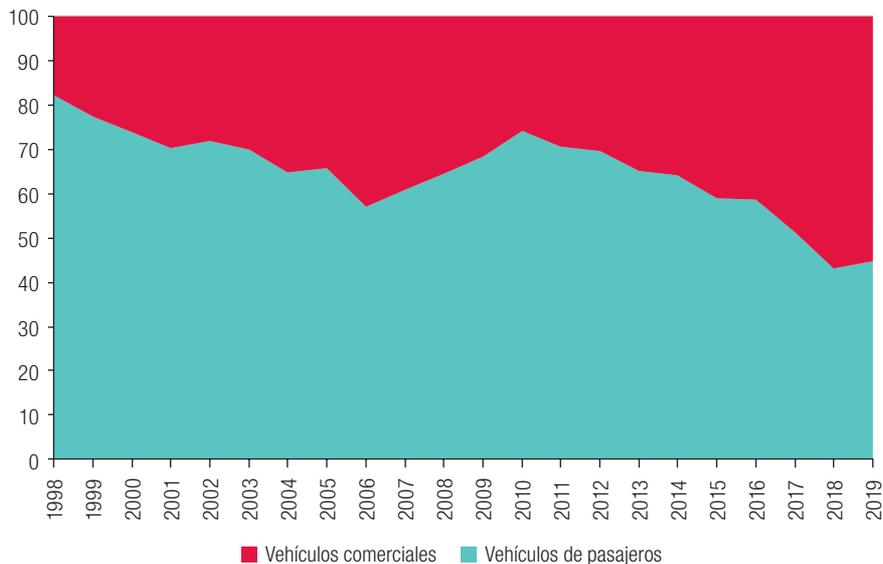
¹⁸ Dicho bono variaba del 4% al 15% del valor de las partes y piezas adquiridas en el país.

¹⁹ Esta pasó de 20 pesos argentinos por cada dólar en 2017 a 60 pesos argentinos por cada dólar en 2019, junto con restrictivos controles cambiarios.

implementados por el Gobierno argentino de 2016-2019 (Dulcich, Otero y Canzian, 2020). También responde a una estrategia de las terminales automotrices radicadas en la región, ya que especializan cada vez más su producción en vehículos pequeños en el Brasil y en vehículos medianos y grandes en la Argentina. En el segundo caso, el proceso estuvo liderado por tres empresas y modelos en particular: Toyota (con su modelo Hilux), Volkswagen (con su Amarok) y Ford (con su Ranger).

Gráfico 4

Argentina: composición de la producción automotriz por tipo de vehículo, 1998-2019
(En porcentajes)



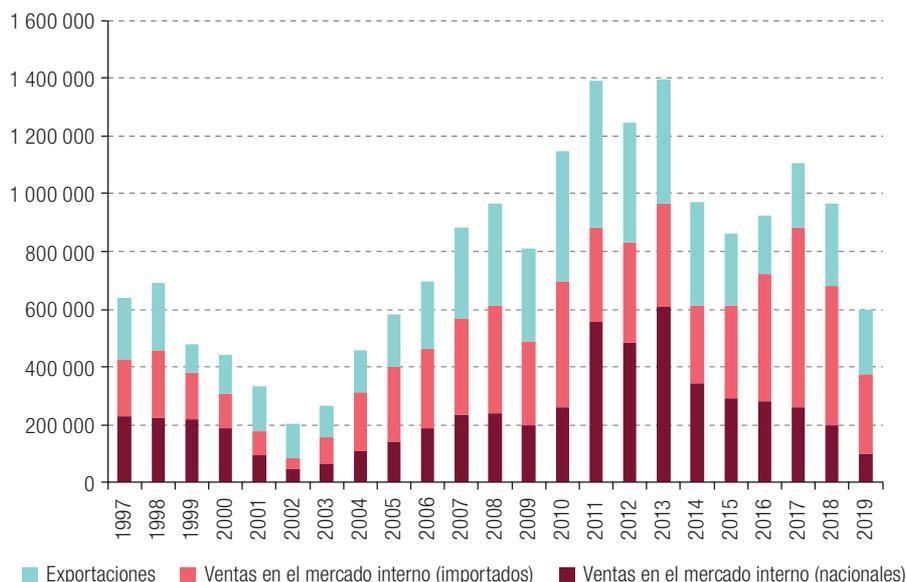
Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA).

De este modo, al comparar el desempeño del sector automotor entre el último mandato de Cristina Fernández de Kirchner y el Gobierno de Cambiemos, se pueden advertir diversos cambios de relevancia. En primer lugar, entre 2016 y 2019 se sostuvo un elevado déficit comercial sectorial basado principalmente en la importación de autopartes. Sin embargo, si se comparan las dos fases objeto de estudio se puede destacar que, si bien la producción de vehículos cayó un 36% entre 2012-2015 y 2016-2019 (971.868 unidades menos), el saldo comercial de autopartes solo se redujo un 16% (4.618 millones de dólares menos). Así pues, se observa una disminución menor de este último, que no acompañó el ritmo de la caída de la producción de vehículos (véase el gráfico 5).

No obstante, los cambios más significativos se registran en las exportaciones y ventas en el mercado interno de vehículos, tal como se puede apreciar en la evolución descrita en el gráfico 5. De este modo, mientras que, en el período 2012-2015, el 29% de las ventas en el mercado interno eran de vehículos extranjeros, durante la gestión de Cambiemos, ese porcentaje aumentó a un 51% del total. Su participación desplazó la de las exportaciones y las ventas locales de vehículos nacionales. Así, a partir de este cambio de tendencia, se observan las consecuencias de las políticas aperturistas de dicho Gobierno (Pérez Ibáñez, 2021).

Gráfico 5

Argentina: ventas en el mercado interno (de vehículos importados y nacionales) y exportaciones de vehículos, 1997-2019
(En unidades de vehículos)



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA) y Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA).

La contracción de la producción local estuvo vinculada a la masiva llegada de vehículos importados, provenientes principalmente del Brasil, país que atravesó años de contracción económica²⁰. El Brasil colocó el excedente de vehículos en su país vecino, con lo que se profundizó la asimetría comercial entre ambos. Ante esta situación, y en el marco del Acuerdo sobre la Política Automotriz Común entre los dos países, a fines de 2019 la Administración saliente de Cambiemos estableció un nuevo acuerdo automotor con el entrante Gobierno de Jair Bolsonaro en el Brasil. En el nuevo tratado, se modificó el valor protocolar del coeficiente *flex* de comercio sectorial entre los países, que se mantenía en 1,5²¹ —es decir, se podían importar 1,5 dólares libres de aranceles desde el Brasil por cada dólar exportado desde la Argentina en materia de bienes automotrices—. A partir del nuevo acuerdo, dicho *flex* se aumentó a 1,7, con el consiguiente incremento de las cantidades de importación permitidas desde el país vecino hacia la Argentina. Sin embargo, lo novedoso de este tratado, a diferencia de los anteriores, es que dicho valor protocolar se estableció con carácter retroactivo, con vigencia desde 2015 (véanse los cuadros 2 y 3).

Cuadro 2

Argentina: *flex* total (vehículos, autopartes y maquinaria agrícola), tercer trimestre de 2015 a segundo trimestre de 2020
(Importaciones y exportaciones en miles de millones de dólares)

Importaciones	Exportaciones	<i>Flex</i>
37,95	22,93	1,65

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de la Dirección General de Aduanas.

²⁰ Dicha retracción comenzó a fines de 2013 y se agudizó en los años posteriores.

²¹ El *flex* se fijó en 1,95 desde 2006 hasta 2014, cuando se redujo a 1,50.

Cuadro 3

Argentina: *flex* y saldo por exceso o falta por producto, tercer trimestre de 2015 a segundo trimestre de 2020
(Saldo en miles de millones de dólares)

Tipo de producto	<i>Flex</i>	Saldo a favor o en contra
Vehículos	1,34	2,77
Autopartes	2,35	4,81
Maquinaria agrícola	103,11	1,51

Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de la Dirección General de Aduanas.

Esto se debió a que, en todo el período que debía regir el *flex* de 1,5 determinado en el ACE 14.42, se halló uno real de 1,65. Por ese motivo, luego se aumentó a 1,7 y se les perdonó a las empresas que se habían excedido en sus importaciones el pago de las multas correspondientes. En términos efectivos, el monto excedido de importaciones durante el período en el sector de autopartes alcanzó un total de 4.811.979.669 dólares y, en el de maquinaria agrícola, llegó a 1.508.714.913 dólares. Las pérdidas de preferencia arancelaria por exceso del *flex* se establecen en el artículo 13 del ACE 14.38²². A partir de ahí, se calcula una multa de aproximadamente 400 millones de dólares para las empresas que hayan realizado dichas importaciones sin que el Estado argentino recaudara los aranceles correspondientes, al aumentarse el *flex* retroactivamente en el ACE 14.43 (véase el gráfico 6).

Gráfico 6

Valor protocolar del coeficiente *flex* hasta el acuerdo de complementación económica (ACE) 14.43 y a partir del ACE 14.43, 2001-2029



Fuente: Elaboración propia, sobre la base de información de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).

²² En ese artículo se establece que “cuando las importaciones de Productos Automotores realizadas entre las Partes excedan los límites previstos en los Flex de que trata el Artículo 11, y después de la eventual aplicación del Artículo 12, el margen de preferencia a que se refiere el Artículo 9, se reducirá al 25% (arancel residual equivalente al 75% de los aranceles establecidos en el Artículo 3° del presente Acuerdo) en las autopartes (literal “j” del Artículo 1°) y al 30% (arancel residual equivalente al 70% del arancel establecido en el Artículo 3° del presente Acuerdo), en los demás Productos Automotores (literales a) a e) del Artículo 1°), sobre los aranceles que inciden en el valor de las importaciones excedentes en cada una de las Partes, según las disposiciones del presente Acuerdo” (ALADI, 2008, pág. 7).

Por último, a partir de la firma de dicho acuerdo, se establecieron las bases para el intercambio comercial de los diez años siguientes (véase el gráfico 6), cuando antes estos se revisaban cada tres años, aproximadamente. Este acuerdo implica aumentos sostenidos del valor protocolar del *flex* hasta 2029, lo que amplía la asimetría en el comercio de la Argentina con el Brasil, en tanto mayores cantidades de productos automotrices pueden ser comerciados sin aranceles.

En resumen, durante este período se observa una persistencia del déficit comercial sectorial en el rubro autopartista, que se mantuvo en niveles elevados a pesar de la contracción de la producción de vehículos. A su vez, destaca el pronunciado aumento de las importaciones de vehículos terminados provenientes del Brasil como consecuencia de las políticas aperturistas del Gobierno de Cambiemos y de la crisis de dicho país. Los efectos de este devenir se reflejan en una mayor pérdida de dólares por la vía comercial, a lo que se suma la condonación de las multas y la ampliación del valor protocolar del *flex*. También se reflejan en la pérdida de capacidad productiva del sector a partir de la reducción de la producción nacional y el empleo local.

VI. Reflexiones finales

Sobre la base de la trayectoria de la cadena automotriz argentina desde la salida de la convertibilidad se pueden trazar algunas reflexiones finales. En principio, cabe destacar que si bien el sector atravesó un período de prosperidad durante la posconvertibilidad —que se refleja en el aumento de la producción, el empleo y el saldo comercial de vehículos terminados—, lo hizo con una gran dependencia de los insumos importados. Este problema, que se agravó a partir de la apertura de la década de 1990, continuó profundizándose durante los primeros decenios del nuevo siglo. A su vez, la dinámica desplegada en el comercio y la producción regional a partir de la conformación del MERCOSUR también se agudizó durante la posconvertibilidad, lo que se ha manifestado en la mayor dependencia comercial y productiva de la Argentina con el Brasil.

Asimismo, se observó una marcada diferencia en el desempeño relativo de los distintos actores del sector. Las terminales multinacionales fueron las empresas de la trama más favorecidas durante la etapa. Ello denota una débil integración de la cadena de producción automotriz, lo que se puede constatar a partir de la profundización del componente importado de los vehículos. Esto se evidenció en los momentos de mayor expansión de la producción automotriz, lo que resalta la alta correlación entre ambas variables.

En segunda instancia, el análisis realizado permitió observar que, durante el Gobierno de Cambiemos, los problemas descritos en el período anterior se profundizaron, además de perderse algunas de sus características virtuosas. Sobre la base de las comparaciones entre los últimos años del kirchnerismo y el período del Gobierno de Macri, se denotó una persistencia del déficit comercial sectorial en el rubro autopartista. Este se mantuvo en altos niveles y se redujo a un ritmo considerablemente menor que la producción de vehículos finales.

Por otro lado, se registró un gran aumento de las importaciones de vehículos terminados provenientes del Brasil como consecuencia de las políticas aperturistas del Gobierno de Cambiemos y de la crisis de dicho país. Estas medidas marcaron un claro contraste con el proteccionismo comercial desplegado por la última Administración de Cristina Fernández de Kirchner. Las consecuencias de dicha situación fueron la agudización de la restricción externa, debido a una mayor pérdida de dólares por la vía comercial, y la disminución de la capacidad productiva del sector a partir de la reducción de la producción y el empleo local. A ello se sumó la decisión del Gobierno de Cambiemos de perdonar las multas correspondientes por los excesos en las importaciones de bienes automotores y de aumentar sostenidamente el valor protocolar del *flex* hasta 2029, lo que significa que las próximas administraciones quedan atadas a una mayor asimetría comercial con el Brasil.

De este modo, el análisis realizado en el presente artículo abre nuevos interrogantes acerca de las causas de dicho devenir y de cómo superar sus principales problemas. En principio, cabe preguntarse sobre las posibilidades reales de que las políticas públicas de un país semiperiférico, como la Argentina, puedan direccionar su industria automotriz en un sentido más próspero y sostenible. Para ello, se considera pertinente realizar comparaciones con otros países de características similares, con el objetivo de encontrar casos exitosos y reproducir sus métodos. Por otro lado, también cabe cuestionarse sobre las razones de la disparidad entre las ramas del sector. En ese sentido, se necesitan estudios de mayor profundidad sobre las relaciones existentes dentro de la cadena automotriz argentina. Para este último propósito, se debe avanzar en la investigación sobre el comportamiento de las terminales multinacionales y sus estrategias en los países periféricos, ya que esas empresas componen el núcleo de dicha red. La fase actual del capitalismo mundial impone grandes restricciones a los países periféricos y a sus proyectos de desarrollo económico, lo que reduce cada vez más los senderos orientados a cambiar la posición de estas naciones en el escenario internacional. En lo que respecta a la industria automotriz, todo indica que el control de la cadena seguirá en manos de un pequeño grupo de empresas provenientes de países desarrollados. Por lo tanto, encontrar la mejor forma de articulación con estas parece ser una tarea ineludible.

Bibliografía

- ALADI (Asociación Latinoamericana de Integración) (2008), "Acuerdo de complementación económica N° 14 suscrito entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil. Trigésimo octavo protocolo adicional" [en línea] http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/ace/es/ace14/ACE_014_038.pdf.
- Arza, V. y A. López (2008), *La industria automotriz en el Mercosur*, Montevideo, Red Mercosur de Investigaciones Económicas.
- Azpiazu, D., E. Basualdo y M. Schorr (2001), *La industria argentina durante los años noventa: profundización y consolidación de los rasgos centrales de la dinámica sectorial post-sustitutiva*, Buenos Aires, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO).
- Barletta, F., R. Katashi y G. Yoguel (2013), "La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa", *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI* (LC/L.3637), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Basualdo, E. (2011), *Sistema político y modelo de acumulación: tres ensayos sobre la Argentina actual*, Buenos Aires, Editorial Atuel.
- Belini, C. (2006), "Negocios, poder y política industrial en los orígenes de la industria automotriz argentina, 1943-1958", *Revista de Historia Industrial*, vol. 15, N° 31.
- Bil, D. (2017), "La trayectoria de tres compañías autopartistas en Argentina en el período de formación del sector automotriz (1951-1967)", *H-Industri@*, N° 20.
- _____(2016), "Crisis y perspectivas de la industria automotriz argentina", *Sociohistórica*, N° 38.
- Boyer, R., y M. Freyssenet (2002), *The productive models: the conditions of profitability*, Londres, Palgrave Macmillan.
- Braun, O. y L. Joy (1968), "A model of economic stagnation—a case study of the Argentine economy", *The Economic Journal*, vol. 78, N° 312, diciembre.
- Burgos, M. (comp.) (2017), *El nuevo modelo económico y sus consecuencias*, Buenos Aires, Ediciones del CCC.
- Cantarella, J., L. Katz y N. Monzón (2017), "Argentina: factores que debilitan la integración de autopartes locales", *La encrucijada del autopartismo en América Latina*, D. Panigo y otros (coords.), Buenos Aires, Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano (APEL)/UNDAV Ediciones.
- Castaño, S. (2012), "La situación de la industria automotriz y de autopartes en la Argentina", *Voces en el Fénix*, N° 16.
- CENDA (Centro de Estudios para el Desarrollo Argentino) (2010), *La anatomía del nuevo patrón de crecimiento: la economía argentina en el período 2002-2010*, Buenos Aires, Cara o Ceca.
- Coriat, B. (2000), *El taller y el robot: ensayos sobre el fordismo y la producción en masa en la era de la electrónica*, Buenos Aires, Siglo XXI.

- Damill, M. y R. Frenkel (2013), “La economía argentina bajo los Kirchner: una historia de dos lustros” [en línea] <http://repositorio.cedes.org/handle/123456789/4245>.
- Diamand, M. (1973), *Doctrinas económicas, desarrollo e independencia*, Buenos Aires, Paidós.
- Dulcich, F., D. Otero y A. Canzian (2020), “Trayectoria y situación actual de la cadena automotriz en Argentina y Mercosur”, *Ciclos*, vol. 27, N° 54.
- Etchemendy, S. (2001), “Construir coaliciones reformistas: la política de las compensaciones en el camino argentino hacia la liberalización económica”, *Desarrollo Económico*, vol. 40, N° 160.
- Fanelli, J. M. (2015), “El desarrollo sostenible y la economía argentina en la última década”, *Proyección Económica*, vol. 4.
- Frigant, V. y M. Zumpe (2017), “Redes Globales de Producción: ¿cada vez más globales? Una comparación de los procesos de integración global y regional basada en datos sobre el intercambio comercial de autopartes”, *La encrucijada del autopatismo en América Latina*, D. Panigo y otros (coords.), Buenos Aires, Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano (APEL)/UNDAV Ediciones.
- Gaggero, A., J. Gaggero y M. Rúa (2015), “Principales características e impacto macroeconómico de la fuga de capitales en Argentina”, *Problemas del Desarrollo*, vol. 46, N° 182 [en línea] <https://doi.org/10.1016/j.rpd.2015.06.002>.
- Gaggero, A. y M. Schorr (2016), “La cúpula empresaria durante los gobiernos kirchneristas”, *Realidad Económica*, N° 297.
- Gaggero, A., M. Schorr y A. Wainer (2014), *Restricción eterna: el poder económico durante el kirchnerismo*, Buenos Aires, Futuro Anterior Ediciones.
- Gárriz, A. y D. Panigo (2016), “El impacto de la Política Automotriz Común (PAC) sobre la industria autopartista de Argentina y Brasil”, *Análisis*, N° 5, abril.
- Gereffi, G., J. Humphrey y T. Sturgeon (2005), “The Governance of Global Value Chains”, *Review of International Political Economy*, vol. 12, N° 1.
- Gereffi, G. y otros (2001), “Globalisation, value chains and development”, *IDS Bulletin*, vol. 32, N° 3.
- Grasso, G. y B. Perez Almansi (2017), “La industria: un barco sin timón en los tiempos de cambio”, *El nuevo modelo económico y sus consecuencias*, M. Burgos (comp.), Buenos Aires, Ediciones del CCC.
- Harari, I. (2014), “Los problemas del desarrollo de la industria autopartista argentina durante el peronismo (1945-1955)”, *Revista de Economía del Caribe*, N° 14.
- Inchauspe, E. y N. García (2017), “El complejo automotriz-autopartista en América Latina. Estrategias globales, regionales y desempeño reciente”, *La encrucijada del autopatismo en América Latina*, D. Panigo y otros (coords.), Buenos Aires, Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano (APEL)/UNDAV Ediciones.
- Katz, J. y B. Kosacoff (1989), *El proceso de industrialización en la Argentina: Evolución, retroceso y prospectiva*, Buenos Aires, Centro Editor de América Latina/Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Kosacoff, B. (coord.) (1999), “Hacia un mejor entorno competitivo de la producción automotriz en Argentina”, *Documento de Trabajo*, N° 82 (LC/BUE/L.165), Buenos Aires, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Kosacoff, B. y F. Porta (1997), “La inversión extranjera directa en la industria manufacturera argentina: tendencias y estrategias recientes”, *Documento de Trabajo*, N° 77 (LC/BUE/L.160), Buenos Aires, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Kulfas, M. (2016), *Los tres kirchnerismos: una historia de la economía argentina 2003-2015*, Buenos Aires, Siglo XXI.
- Ministerio de Hacienda y Finanzas Públicas (2016), “Automotriz y autopartista”, *Informes de Cadenas de Valor*, N° 4, Buenos Aires, julio [en línea] https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/sspe_cadena_de_valor_automotriz.pdf.
- Neffa, J. C. (2017), “Modos de desarrollo, trabajo y empleo en la Argentina (2002-2017)”, *Revista Estado y Políticas Públicas*, N° 9.
- Nofal, M. B. (1989), *Absentee Entrepreneurship and the Dynamics of the Motor Vehicle Industry in Argentina*, Westport, Praeger.
- Novick, M. y otros (2002), “Nuevas configuraciones en el sector automotor argentino. La tensión entre estrategias productivas y comerciales”, *Cuadernos del CENDES*, vol. 49, N° 49, Caracas, enero.
- Ortiz, R. y M. Schorr (2007), “La rearticulación del bloque de poder en la posconvertibilidad”, *Papeles de Trabajo*, N° 2 [en línea] <https://periferiaactiva.files.wordpress.com/2016/10/ortiz-y-schorr-la-rearticulacion3b3n-del-bloque.pdf>.

- Panigo, D. y otros (2017), “El autoperpartismo latinoamericano en un contexto de proteccionismo global, reshoring y debilitamiento de acuerdos regionales de comercio”, *La encrucijada del autoperpartismo en América Latina*, D. Panigo y otros (coords.), Buenos Aires, Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano (APEL)/UNDAV Ediciones.
- Perez Almansi, B. (2021), “La reconfiguración asimétrica de la industria automotriz argentina (1976-2001)”, *Anuario Centro de Estudios Económicos de la Empresa y el Desarrollo*, N° 15 [en línea] <http://157.92.136.232/index.php/CEEED/article/view/1977>.
- _____(2020), “La política de comercio exterior en el sector automotor argentino: un análisis sobre el poder empresarial de sus actores y su influencia en el Estado nacional (2002-2015)”, tesis de maestría en sociología económica, Buenos Aires, Universidad Nacional de San Martín [en línea] <https://ri.unsam.edu.ar/xmlui/handle/123456789/1822>.
- _____(2019), “La economía y la industria argentina en la posconvertibilidad (2002-2015). Interpretaciones en la literatura especializada”, *Actualidad Económica*, vol. 29, N° 99 [en línea] <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7286253>.
- Pérez Artica, R. (2019), “Política industrial en América Latina: el caso de los recientes regímenes autoperpartistas en Argentina”, *Revista Galega de Economía*, vol. 28, N° 3 [en línea] <https://doi.org/10.15304/rge.28.3.5809>.
- Pérez Ibáñez, J. (2021), “Industria automotriz argentina: triple estrategia de inserción en las cadenas globales (1990-2019)”, *Realidad Económica*, N° 342 [en línea] <https://ojs.iade.org.ar/index.php/re/article/view/168/134>.
- Perfil (2007), “Elogio K al sector automotriz, que está paralizado”, 21 de junio [en línea] <http://www.perfil.com/noticias/economia/elogio-k-al-sector-automotriz-que-esta-paralizado-20070621-0032.phtml>.
- Porta, F., J. Santarcángelo y D. Schteingart (2017), “Cadenas globales de valor y desarrollo económico”, *Revista Economía y Desafíos del Desarrollo*, vol. 1, N° 1.
- Rugman, A. M. y S. Collinson (2004), “The Regional Nature of the World’s Automotive Sector”, *European Management Journal*, vol. 22, N° 5 [en línea] <https://doi.org/10.1016/j.emj.2004.09.006>.
- Santarcángelo, J. y G. Perrone (2012), “Transformaciones, rentabilidad y empleo en la cúpula industrial: análisis de la cúpula automotriz en la post-convertibilidad”, *H-industri@*, N° 10.
- Santarcángelo, J. y G. Pinazo (2009), “La reindustrialización en la posconvertibilidad: una mirada desde el sector automotriz”, *Realidad Económica*, N° 247.
- Schorr, M. (coord.) (2013), *Argentina en la posconvertibilidad: ¿desarrollo o crecimiento industrial? Estudios de economía política*, Buenos Aires, Miño y Dávila.
- Schorr, M. y M. Castells (2015), “Cuando el crecimiento no es desarrollo: algunos hechos estilizados de la dinámica industrial en la posconvertibilidad”, *Cuadernos de Economía Crítica*, N° 2.
- Schvarzer, J. (1996), *La industria que supimos conseguir: una historia político-social de la industria argentina*, Buenos Aires, Planeta.
- Sourrouille, J. V. (1980), *El complejo automotor en Argentina*, Transnacionales en América Latina, Ciudad de México, Nueva Imagen.
- Sturgeon, T. J. y J. V. Biesebroek (2011), “Global value chains in the automotive industry: An enhanced role for developing countries?”, *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, vol. 4, N° 1-3 [en línea] <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2011.041904>.
- Sturgeon, T. J. y otros (2009), “Globalisation of the automotive industry: main features and trends”, *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, vol. 2, N° 1-2 [en línea] <https://doi.org/10.1504/IJTLID.2009.021954>.
- Thirlwall, A. (1979), “The balance of payments constraint as an explanation of international growth rate differences”, *PSL Quarterly Review*, vol. 64, N° 259.
- Villalón, R. (1999), “Proteccionismo y política industrial en la Argentina de los '90: La economía política de la reconversión del sector automotriz”, tesis de grado, Universidad Torcuato Di Tella.
- Vispo, A. (1999), “Reservas de mercado, cuasi rentas de privilegio y deficiencias regulatorias: el régimen automotriz argentino”, *La desregulación de los mercados: paradigmas e inequidades de las políticas del neoliberalismo*, D. Azpiazu (comp.), Buenos Aires, Norma.
- Wainer, A. y P. Belloni (2017), “La ‘solución’ de Cambiemos al estrangulamiento externo: el remedio, peor que la enfermedad”, *Análisis*, N° 18, mayo.
- Wainer, A. y M. Schorr (2014), “La economía argentina en la posconvertibilidad: problemas estructurales y restricción externa”, *Revista Realidad Económica*, N° 286.

Anexo A1

Cuadro A1.1

Argentina: principales empresas autopartistas radicadas en el país según facturación, 2013

Empresa	Origen del capital	Facturación en 2013 (en millones de dólares)	Productos
Mirgor	Argentina	225	Sistemas de climatización, cajas de dirección
SKF	Suecia	201	Rodamientos y accesorios, entre otros
Metalsa	México	199	Chasis y conjuntos estructurales
Pabsa	Canadá	157	Asientos y sus componentes
Faurecia	Francia	157	Asientos, paneles de instrumentos y paneles de puertas
Mahle	Alemania	135	Válvulas
Denso	Japón	133	Sistemas de climatización, radiadores y filtros de aire, entre otros
Visteon	Estados Unidos	126	Sistemas de climatización, condensadores y radiadores, entre otros
Frict-Rot	Estados Unidos	125	Amortiguadores y sistemas de escape
Gestamp	España	115	Conjuntos ensamblados y soldados, matrices y estampados
Industrias Lear	Estados Unidos	114	Asientos y mazos de cables
Famar Fuegoína	Argentina	100	Estéreos y alarmas, entre otros
Cibie	Francia	86	Faros de exterior y luces de interior
ZF Sachs	Alemania	79	Embragues y amortiguadores

Fuente: E. Inchauspe y N. García, "El complejo automotriz-autopartista en América Latina. Estrategias globales, regionales y desempeño reciente", *La encrucijada del autopartismo en América Latina*, Buenos Aires, Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano (APEL)/Universidad Nacional de Avellaneda (UNDAV) Ediciones, 2017.

Cuadro A1.2

Argentina: terminales automotrices radicadas en el país, 2013

Empresa	Facturación (en dólares)	Producción (en unidades)	Exportación (en unidades)	Personal ocupado	Modelos de producción
Volkswagen	31 213 019	106 711	62 399	7 830	Suran y Amarok; cajas de cambios
Ford	21 181 521	102 280	66 727	3 061	Focus y Ranger; motores
Toyota	20 119 969	94 468	64 342	4 746	Hilux y Hilux SW4
Peugeot-Citroën	15 560 878	115 302	29 189	4 945	Berlingo, 207 Compact, 308, 408, C4 (Sedán, Lounge y Hatch) y Partner
Renault	15 116 419	117 635	51 049	3 185	Clio Mio, Kangoo, Symbol y Fluence
General Motors	14 294 016	111 355	65 070	3 529	Classic y Agile
Fiat	13 414 179	104 891	72 830	3 051	Palio y Siena; cajas de cambios
Mercedes-Benz	9 575 383	20 502	12 222	2 068	Sprinter, OF 1722, LO 915, OH 1518, OH 1618, OH 1718, OF 1418, Atron 1720/1624/1634
Iveco	3 755 300	6 344	195	907	Camiones: Eurocargo Attack, Eurocargo, Tector, Cavallino, Cursor, Stralis, Trakker; chasis para bus: 170E22
Honda	2 201 645	11 519	9 272	856	City
Scania	2 161 681	0	0	534	Componentes de transmisión

Fuente: Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA), "Anuario 2013" [en línea] <http://www.adeffa.org.ar/es/estadisticas-anuarios-interno?id=48>.