



 **realidad
económica**

Nº 319 · AÑO 47

1º de octubre al 15 de noviembre de 2018

ISSN 0325-1926

Páginas 109 a 147

SECTOR AUTOMOTRIZ

Estrategias de acumulación de las cámaras empresariales automotrices argentinas y la integración productiva regional 2002-2015*

Mariano Treacy**

* Una versión previa de este trabajo fue presentada en el marco de las X Jornadas de Economía Crítica en Septiembre de 2017 en la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS) y se considera en el marco de los avances en la realización de la tesis doctoral del autor. El autor agradece la paciente lectura y los comentarios de Sergio Páez y de Silvia Laura Rodríguez a una versión previa de este trabajo y el acompañamiento de Pablo Miguez en el proceso, eximiéndolos de las opiniones vertidas y de los errores que pudieran encontrarse aquí.

** Investigador y Docente de la Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS), J.M. Gutiérrez 1150 (1613) Los Polvorines, Buenos Aires, Argentina. Licenciado en Economía (UBA), Magister en Economía Política (FLACSO) y Candidato a Doctor en Ciencias Sociales (UBA). Integrante de la Sociedad de Economía Crítica (SEC).
mtreacy@ungs.edu.ar

RECEPCIÓN DEL ARTÍCULO: enero de 2018

ACEPTACIÓN: agosto de 2018



Resumen

El objetivo de este trabajo consiste en reconstruir las estrategias de acumulación de las cámaras empresariales representantes del segmento productivo de la trama automotriz argentina en el período 2002-2015 identificando las tensiones que se fueron presentando en relación con el proyecto de la integración productiva de la trama en el Mercosur. Para ello el autor identifica las principales demandas de las cámaras empresariales del sector (ADEFA y AFAC) y las políticas públicas realizadas, revisando una serie de fuentes periodísticas, entrevistas a informantes clave y documentos sectoriales, normativas y cambios regulatorios. En el período de estudio determinan que las estrategias de acumulación de las cámaras empresariales del complejo automotriz argentino fueron compatibles hasta cierto punto y durante un corto período de tiempo con la estrategia política de profundización de la integración productiva regional, pero que luego de la crisis estas estrategias colisionaron y primaron las demandas sobre objetivos de corto y mediano plazos.

Palabras clave: Complejo automotriz - Integración Productiva Regional – MERCOSUR - Cadena Regional de Valor – ADEFA - AFAC.

Abstract

Accumulation strategies of the business chambers of the Argentine automotive sector and regional productive integration 2002-2015

The objective of this work is to reconstruct the accumulation strategies of the business chambers representing the productive segment of the Argentine automotive sector in the period 2002-2015, identifying the tensions that came about in relation to the project of the regional productive integration in MERCOSUR. For this purpose we identify the main demands of the business chambers of the sector (ADEFA and AFAC) and the public policies carried out, reviewing a series of journalistic sources, interviews with key informants and sectoral documents, regulations and regulatory changes. In the study period we find that the accumulation strategies of the business chambers of the Argentine automotive complex were compatible to a certain extent and for a short period of time with the political strategy of deepening regional productive integration, but after the world crisis these strategies collided and the demands on short and medium term objectives prevailed.

Keywords: Automotive Industry - Regional Productive Integration – MERCOSUR - Regional Value Chain – ADEFA - AFAC.

Introducción

El complejo automotriz fue uno de los emblemas de la industrialización argentina de los años '60 y '70 y de su posterior decadencia en los años '80. Ha sido objeto de regímenes especiales desde los años '60 del pasado siglo, que han generado condiciones privilegiadas para la acumulación (Castells y Schorr, 2013). En los '90 y los '00 ha sido uno de los abanderados del proceso de integración regional ya que junto con los regímenes sectoriales, se han desarrollado también acuerdos comerciales preferenciales específicos, lo que ha favorecido el incremento del comercio intraindustrial al interior del bloque (Estevadeordal y Blyde, 2016; De Angelis y Porta, 2011; Lucángeli, 2008).

Las reformas estructurales de comienzos de los '90 permitieron cierta modernización del complejo mediante la apertura y el ingreso de inversiones extranjeras (Morero, 2013; Pinazo, 2015). Se logró comenzar el proceso de integración de la trama automotriz regional a la frontera tecnológica internacional y a las cadenas globales de valor (Arza, 2011), absorber actividades de diseño y producir funciones completas como módulos o sistemas en lugar de componentes aislados (Obaya, 2014).

El complejo automotriz, que comprende a las terminales automotrices ensambladoras y a los productores autopartistas, es un caso paradigmático para abordar la integración productiva regional ya que representa el principal rubro industrial y uno de los principales rubros de intercambio al interior del Mercosur¹. No sólo es uno de los sectores que dominan el comercio al interior del Mercosur, sino que desde la creación del bloque contó con un régimen especial que lo excluyó del Programa de Liberalización Comercial (PLC) que debieron seguir la mayoría de los

¹ La firma en 1985 en Foz do Iguazu de la Declaración Conjunta sobre Política Nuclear y la creación en 1986 del Programa de Integración y Complementación entre Argentina y Brasil (PICAB) serían la antesala del proyecto de integración MERCOSUR. En el marco del PICAB se seleccionaron doce sectores estratégicos entre los que se encontraba el automotriz para fomentar la integración productiva mediante rebaja de aranceles, organización del comercio e industrialización.

sectores de la economía. Con el correr de los años, fue consolidándose la Política Automotriz Común del Mercosur (PAC) y se fueron rubricando distintos Acuerdos de Complementación Económica (ACE) con países como Brasil, Uruguay, Chile y México, con protocolos específicos para el sector (Granato, 2016).

Pese a ser el sector insignia de la integración productiva regional, entre 1993 y 2015 se redujo la proporción de insumos locales utilizados en la industria local², lo que ha despertado numerosos cuestionamientos vinculados con su carácter ensamblador (Pellicaric, 2017) y preocupaciones crecientes sobre la sustentabilidad en términos de consumo de divisas (Muller, 2018). Muchos autores sostienen además que el tipo de integración productiva que se ha fomentado en el espacio regional ha favorecido principalmente a las filiales locales de las grandes terminales automotrices transnacionales, lo que ha tenido como consecuencia una regresiva distribución de los beneficios de la complementación intraindustrial ((López y Laplane, 2004; Varsky y Geneyro, 2010).

El objetivo de este trabajo consiste en reconstruir las estrategias de acumulación de las cámaras empresariales de terminales y autopartistas argentinas frente a las distintas problemáticas que fueron apareciendo en el período 2002-2015. Para ello se identifican sus principales demandas hacia el gobierno y las políticas públicas implementadas en el marco de los proyectos estratégicos de integración productiva regional en el Mercosur. El modo de abordaje consistirá en una revisión de una serie de fuentes periodísticas, entrevistas a informantes clave y documentos sectoriales, normativas y cambios regulatorios. Asimismo, contará con un soporte estadístico derivado del análisis de fuentes primarias como INDEC, UN COMTRADE y WITS y fuentes secundarias como informes sectoriales de las cámaras ADEFA y AFAC.

El análisis de las estrategias sectoriales de integración productiva regional responde a la necesidad de evaluar los resultados obtenidos en un contexto histórico

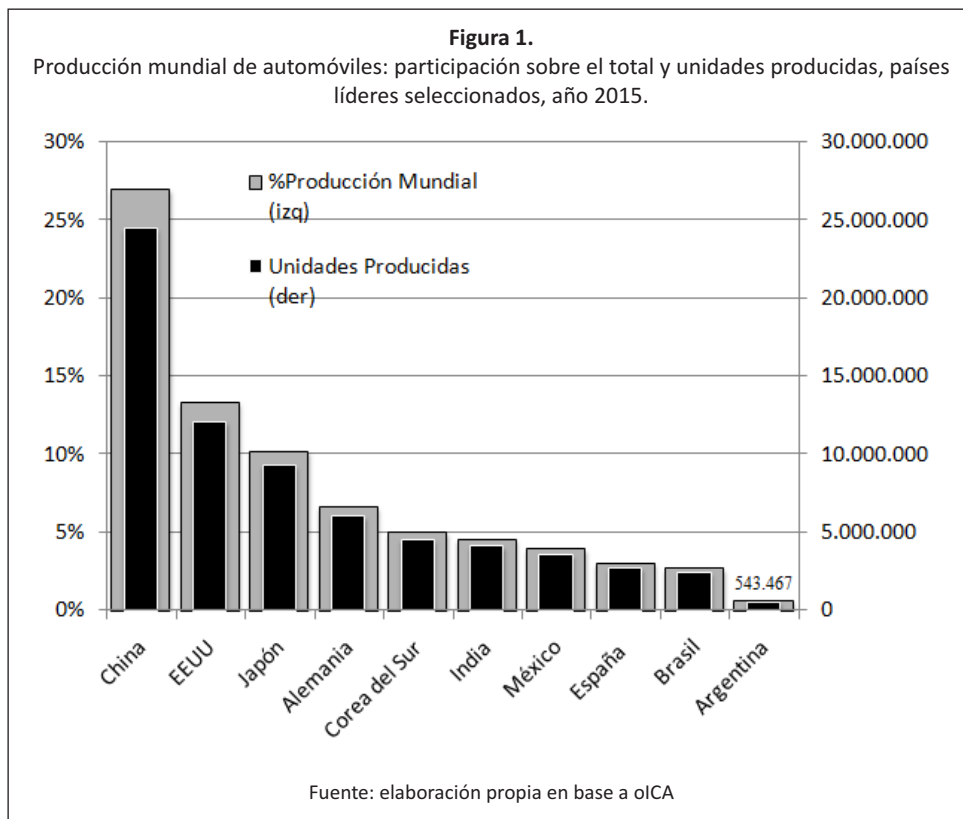
² Entre 1993 y 2015 la participación de Brasil como proveedor de autopartes estructurales con alto valor agregado ha aumentado considerablemente ya que se ha incrementado la dependencia de importaciones con mayor contenido tecnológico y valor agregado por unidad de vehículo fabricado (Pellicaric, 2017).

en el que la cuestión de la integración productiva en cadenas de valor regionales fue puesta en la agenda como prioridad política para el desarrollo económico (Bembi, de Angelis, y Molinari, 2012; Granato, 2016; Inchauspe, 2010). En este sentido, identificar las demandas por parte de las cámaras representativas de uno de los sectores más importantes de la economía resulta indispensable para comprender las limitaciones de las iniciativas políticas de integración. En particular, la debilidad de las demandas específicas vinculadas con la profundización de la cadena regional de valor por parte de ADEFA y AFAC nos permite entender por qué, en contextos de crisis, el proyecto de integración regional se vio estancado y muchas de las iniciativas que se plantearon como estratégicas terminaron naufragando.

En la primera parte del trabajo se realizará una presentación de las principales características de la trama automotriz argentina, que justifican su elección como caso de estudio de las tensiones y limitaciones de los proyectos de integración productiva regional. Luego se realizará una descripción de las estrategias sectoriales de integración subdividiendo el período de estudio en 4 etapas, siendo la primera la salida de la crisis de la convertibilidad (2002-2003), la segunda el contexto de crecimiento y proyección de mediano y largo plazo (2003-2007), la tercera en el marco de las tensiones del proceso de crecimiento y de la crisis internacional (2007-2010) y la última en torno a la administración de la restricción externa al crecimiento (2010-2015). En la última parte del trabajo se expondrán las reflexiones finales y una tabla donde se sintetizan las principales características de cada período.

Principales características de la trama automotriz argentina

En el mundo, la industria automotriz constituye una actividad global dominada por un puñado de terminales y autopartistas trasnacionales que construyen redes locales que se articulan con la cadena (Novick, Rotondo y Yoguel, 2009). La integración del complejo local se dio como consecuencia de la tercera etapa de internacionalización de la trama productiva automotriz global que había comenzado en los años '70 con las transformaciones en la organización del trabajo que supuso el toyotismo, la aparición de nuevos competidores, el cambio en la frontera tecnoló-



gica y en los costos de transporte y comunicación (Sturgeon, Memedovic, Van Biesebroeck y Gereffi, 2008).

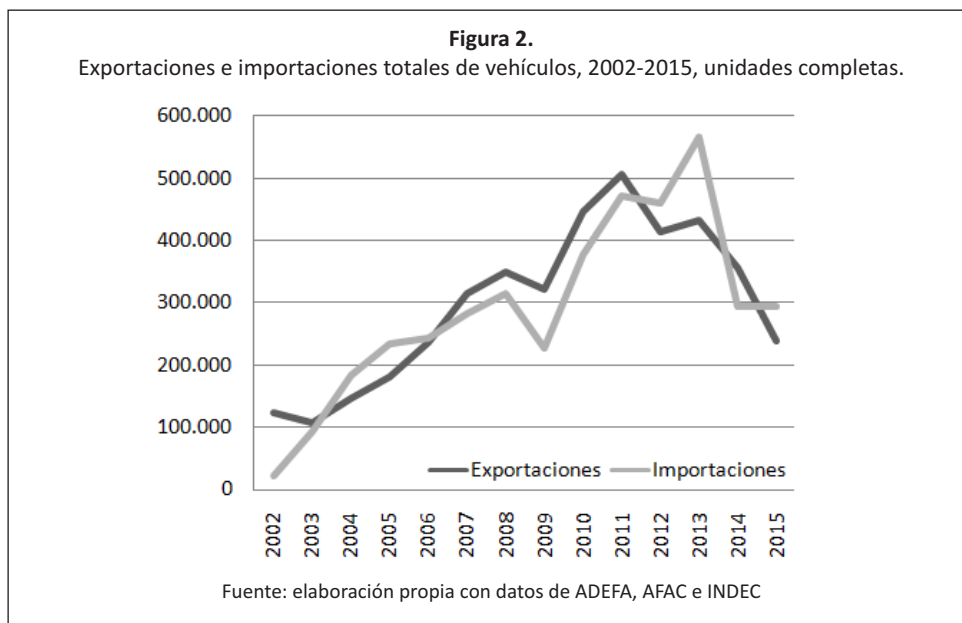
A partir de entonces, las principales terminales automotrices del mundo adoptaron una estrategia de conformar una red internacional de producción integrada (segmentando la producción y los proveedores) y regionalizar los mercados, consolidando bases locales (Sturgeon y Van Biesebroeck, 2011). En el Mercosur, la estrategia de las terminales consistió en desarrollar las competencias regionales en las subsidiarias brasileñas (Ciravegna, 2003), que concentraron las actividades vinculadas con las funciones de ingeniería y de gerencia de plataformas regionales y se especializaron en la producción de modelos más pequeños pero con una escala

de producción mayor. Las subsidiarias argentinas, por su parte, explotaron competencias desarrolladas en las casas matrices y se especializaron en la producción de automóviles medianos y utilitarios (Beyrne y Legasa, 2015; Obaya, 2014).

Al ser una industria global, la automotriz opera con escalas que superan por mucho las escalas locales y regionales, consolidando a lo largo de toda la cadena actores con capacidad de abastecer la demanda mundial, tanto en el segmento terminal como el autopartista, el de componentes y subcomponentes y el de neumáticos. En el año 2015, la Argentina ocupó el puesto 24^º de los principales productores mundiales de automóviles con un total de 543,4 mil unidades producidas y un 0,6% de la producción mundial. Brasil, por su parte, ocupó el 9^º puesto con 2,4 millones de unidades producidas y un 2,7% de la producción mundial. En conjunto, los países del Mercosur se ubicaron en el 8^º lugar, por detrás de los principales productores mundiales que son China, Estados Unidos, Japón, Alemania, Corea del Sur, India y México (ADEFA, 2016).

El automotriz es a la vez el complejo productivo de más complementariedad intrarregional. Las reglamentaciones que lo hacen un sector “excepcional” se han modificado con el correr de los años pero siguen manteniendo su carácter diferencial³. La reglamentación excepcional más importante se conoce como Política Automotriz Común (PAC), que establece un régimen de comercio administrado. La PAC consiste fundamentalmente en el establecimiento de un coeficiente de desvío comercial bilateral, un porcentaje que establece el contenido mínimo de integración local de componentes y un arancel externo común para la importación de vehículos y partes de extrazona (Panigo, Gárriz, Lavarello y Schorr, 2017).

³ Entre los decretos, decisiones y protocolos del MERCOSUR que hacen referencia al sector automotriz podemos citar los siguientes: Tratado de Asunción (1991), Decreto 2677/91, Decreto 2278/94, Protocolo de Ouro Preto (1994) Protocolo XXI (1995), Decreto 33/96, Decreto 110/99, Decreto 188/99, Decreto 660/00, Decisión 70/00 (Política Automotriz Común del MERCOSUR), 31^º Protocolo ACE 14 (2002) y sus sucesivas renegociaciones, Decreto 778/04, Decreto 774/05, Decisión 09/10. Para un análisis pormenorizado de cada uno de ellos se recomienda la lectura de (Cantarella, Katz y Guzmán, 2008; Novick, Rotondo y Yoguel, 2009; Sierra y Katz, 2002)



Entre 2002 y 2015 las exportaciones totales de la Argentina al Mercosur se incrementaron un 6% anual en promedio y las importaciones totales desde países del bloque lo hicieron a un ritmo anual del 13% en promedio, lo que permite afirmar el crecimiento del comercio intrarregional, que promedió en el período de estudio un 28% del comercio exterior total⁴ (INDEC). Además, las exportaciones de vehículos se incrementaron notablemente, tanto si se consideran unidades completas (+19% a/a promedio) como si se consideran partes y piezas y unidades desarmadas (+14% a/a promedio). También se incrementaron considerablemente las importaciones de vehículos, que crecieron entre 2002 y 2015 a un ritmo promedio del 40% anual (ADEFA, 2016).

⁴ Desde la firma del Tratado de Asunción en 1991, la participación del Mercosur en el comercio exterior total $(X_{MCS}+M_{MCS})/(X_T+M_T)$ de la Argentina se había incrementado considerablemente, pasando de un 17% en 1990 a un 31% en 1997, lo que permitió alcanzar el promedio entre 1991 y 2001 de un 28%. En la posconvertibilidad, la participación del bloque sobre el total se incrementó desde un 25% en 2002 hasta un 30% en 2010, para luego caer y estabilizarse en torno del 24%, promediando para el período 2002-2015 un 28 por ciento.

En el Mercosur se han instalado 20 terminales automotrices, de las cuales todas operan en Brasil y solo 11 lo hacen también en la Argentina. El crecimiento de las exportaciones e importaciones de vehículos, partes y piezas nos permite afirmar el fortalecimiento del comercio intraindustrial⁵, que conjugado al crecimiento del comercio intrarregional, permite mostrar rasgos salientes del tipo de integración que se ha promovido en el periodo reciente.

El intercambio bilateral entre la Argentina y el Brasil representa cerca del 60% del total de los intercambios comerciales intrabloque y el principal rubro comercializado ha sido el de vehículos. La cadena automotriz, además, está presente en cinco de los primeros veinte productos comercializados, representando un 50% del total de los intercambios bilaterales (CEPAL, 2014).

El estudio de la especialización intrarregional de la trama automotriz indica que la Argentina se ha especializado en la producción de vehículos medianos y pick-ups y que Brasil lo ha hecho en la fabricación de vehículos compactos y medianos. El intercambio de autopartes también es significativo entre ambos países (Panigo et al., 2017). La inversión en I+D ha sido muy baja para el promedio de las firmas de la región, tanto en las terminales ensambladoras como en autopartistas (Artica, 2016). La baja integración local en comparación con la existente en Brasil ha respondido, según los especialistas sectoriales, a la escala del mercado del país vecino y a que las casas centrales de las terminales se encuentran en San Pablo, por lo que por cercanía o conocimiento terminan siempre contratando a proveedores de partes brasileños.

En el complejo automotriz se verifica un gran componente de comercio intrafirma que responde a las estrategias de las Empresas Transnacionales que operan en el sector, aprovechando el espacio regional para especializar a sus filiales me-

⁵ Según algunos estudios, el sector automotriz es el mayor responsable del comercio intraindustrial (CII) de la Argentina. Dentro de este sector, los principales rubros del CII son los motores de combustión interna, de émbolo, y sus partes (713), automóviles para el transporte de pasajeros (781), vehículos automotores para el transporte de mercancías (782) y partes, piezas y accesorios de los automotores (784) (De Cicco, Calá y Berges, 2013). Además, pese a que resulta difícil de relevar, se estima que la mayor parte del CII es en realidad Comercio Intrafirma, es decir, entre filiales de la misma empresa transnacional.

diante la búsqueda de reducción de costos y aprovechamiento de economías de escala y de alcance. Las estrategias de las filiales son establecidas por las casas matrices, condicionando fuertemente los resultados en materia de integración productiva y competitividad en el comercio exterior de la trama regional (López y Laplane, 2004). Las PYMES, que debían ser las principales beneficiarias tras el lanzamiento del Programa de Integración Productiva del Mercosur en 2008 no accedieron sino marginalmente a las potencialidades de la complementariedad regional (Varsky y Geneyro, 2010).

Los problemas estructurales derivados de la falta de actividades vinculadas con responsabilidades más complejas como el desarrollo de tecnologías de punta o la inversión en I+D y a la falta de desarrollo de proveedores locales condicionaron sin lugar a dudas los proyectos de integración productiva regional y oficiaron como el mar de fondo sobre el cual se desarrollaron las estrategias sectoriales de integración en el período de estudio.

Estrategias de las cámaras empresariales de la trama automotriz argentina en el período reciente

En la Argentina, las empresas de la trama automotriz se agrupan básicamente en tres cámaras: la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) y la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA). De estas tres Asociaciones, estudiaremos en este trabajo las estrategias de los fabricantes (ADEFA) y los autopartistas (AFAC) ya que concentran el segmento de producción manufacturera de la trama, mientras que las concesionarias (ACARA) concentran el segmento comercial.

ADEFA nuclea a las terminales automotrices que producen automóviles, vehículos utilitarios livianos y pesados y componentes de transmisión, cajas y motores⁶

⁶ Sus asociados son: FCA Argentina S.A., Ford Argentina S.C.A., General Motors de Argentina S.R.L., Honda Motor de Argentina S.A., Iveco Argentina S.A., Mercedes-Benz Argentina S.A., PSA Peugeot Citroën Argentina S.A., Renault Argentina S.A., Scania Argentina S.A., Toyota Argentina S.A. y Volkswagen Argentina S.A. (Recuperado del sitio web de ADEFA en diciembre de 2017)

en la Argentina. El sector de las terminales automotrices argentino está compuesto en la actualidad por las once terminales automotrices nucleadas en ADEFA⁷ que generan cerca de 30 mil puestos de trabajo, equivalente al 2,3% del empleo industrial (ADEFA). La fabricación de vehículos automotores representa el 1,6% del valor bruto de producción (VBP) medido a precios básicos, y el 0,5% del valor agregado bruto (VAB) de toda la economía. Si a esto le adicionamos actividades que están claramente vinculadas con este sector, tales como fabricación de carrocerías y remolques, junto con autopartes elevan su participación al 2,7% y 1,5% respectivamente. En conjunto representan más 8% del valor de producción industrial (INDEC).

En sus objetivos institucionales, ADEFA se propone promover el fomento de la inversión, la generación de empleo, el aumento de la producción y la mejora de la competitividad, así como también mejorar la inserción internacional mediante la promoción de la complementación y especialización del sector automotor en el MERCOSUR⁸.

AFAC, por su parte, representa a los 200 fabricantes de partes y componentes más importantes del país⁹. El sector autopartista argentino, en 2016, está compuesto por alrededor de 400 empresas que en conjunto generan casi 60 mil puestos de trabajo directos, lo que es equivalente al 4,6% del empleo industrial. El valor de producción del sector es de 5.519 millones de dólares, lo que representa un 0,34% del PIB y un 2% del PIB industrial. Las exportaciones del sector ascienden a 1.654 millones de dólares (valor FOB), lo que representa un 9,2% de las exportaciones industriales (AFAC, 2016).

⁷ Si bien las terminales automotrices con razón social son 11, en realidad la mayoría de ellas son grupos económicos, como Fiat-Chrysler-Iveco.

⁸ Esta información fue recuperada del Sitio web de ADEFA en su sección Misión y Objetivos (Diciembre de 2017).

⁹ Entre los más importantes, se pueden mencionar a la Asociación Fabricantes de Repuestos Motor de la Republica Argentina y a la Cámara Argentina de Fabricantes de Acumuladores Eléctricos (Recuperado del sitio web de AFAC en diciembre de 2017).

Tabla 1
Caracterización de la trama automotriz argentina, terminales y autopartistas, año 2015.

	Terminales	Autopartistas
Empresas	11	400
Empleo	30.000	60.000
%Empleo Industrial	2,30%	4,60%
%VBP	1,60%	0,34%

Fuente: elaboración propia con datos de ADEFA, AFAC e INDEC

AFAC se propone como objetivos promover la integración en la cadena de valor automotriz y desarrollar un sector industrial competitivo en escala mundial. Adicionalmente, es el representante argentino del Consejo Autopartista del Mercosur (Mercoparts) que desde 2004 agrupa las cámaras de autopartes de los países miembro del MERCOSUR con el objetivo de fortalecer la industria regional y consolidar una posición concreta frente a las negociaciones internacionales del Mercosur con otros bloques.

Para estudiar las estrategias de integración regional de las terminales y de las autopartistas se consideró el período 2002-2015 y se tomaron comunicados de prensa oficiales de ADEFA y AFAC así como declaraciones públicas de sus autoridades y artículos periodísticos¹⁰.

Encontraremos cuatro etapas bien diferenciadas en la “posconvertibilidad”. La primera (2002-2003) puede ubicarse a la salida de la crisis de 2001 y se va a caracterizar por una readaptación de las estrategias sectoriales a un entorno de caída de la demanda y elevada capacidad ociosa. La segunda (2003-2007) se caracteriza por un rápido crecimiento sectorial que permitió que se recuperaran los indicado-

¹⁰ Se realizó una búsqueda de aquellos artículos que contienen las etiquetas “ADEFA” y/o “AFAC” para el período comprendido entre el 1-01-2002 y el 09-12-2015 en el catálogo digital de los siguientes medios de comunicación: AmbitoWeb, La Nación, Iprofesional (Infobae). También se buscaron declaraciones de las autoridades ingresando el apellido de los presidentes y vicepresidentes de las respectivas cámaras empresariales

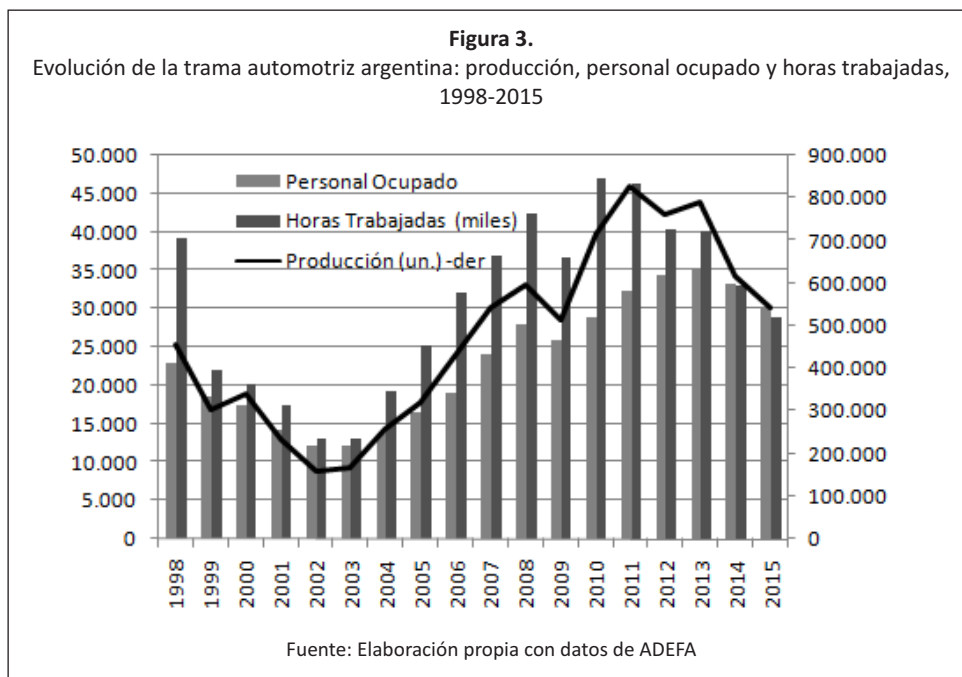
res de producción, ventas y ocupación a niveles previos a la crisis. En esta etapa aparecen las preocupaciones de mediano-largo plazo y se introduce la integración productiva de la trama automotriz regional en la agenda política. La tercera etapa (2007-2010) se encuentra atravesada por la crisis internacional y el agotamiento de las condiciones que permitieron el crecimiento del sector tras la salida de la crisis. La cuarta y última etapa (2010-2015) refleja el estancamiento del sector en el marco de la administración de la restricción externa al crecimiento y las tensiones bilaterales en el bloque regional debido a medidas proteccionistas.

1. Estrategias en la trama automotriz tras la salida de la crisis de la convertibilidad (2002-2003)

El período “posconvertibilidad”, que se inicia con la megadevaluación de 2002, parte de una situación crítica, con elevados niveles de desempleo y de capacidad ociosa, tanto en la economía en su conjunto como en el complejo automotriz, que se había expandido fuertemente en la década anterior consolidándose como uno de los sectores líderes de la industria local y la abanderado de la integración productiva regional. Lo que acontece luego de 2002 no se puede comprender de forma cabal sin considerar su punto de partida, ya que los efectos de la crisis fueron devastadores y condicionaron fuertemente tanto las estrategias de integración de las terminales y autopartistas como las políticas del gobierno.

En el año 2000 vencía el régimen automotor acordado entre la Argentina y el Brasil, con lo cual desde los años previos las cámaras empresariales habían estado negociando sus posiciones y marcando sus estrategias. En 1997 ADEFA había impulsado un acuerdo con su par brasileña ANFAVEA¹¹ en el cual exigían, entre otras cosas, ampliar el libre comercio, establecer el máximo arancel extrazona (35%) para la importación de automóviles, utilitarios y ómnibus, una preferencia del 50% para que terminales y autopartistas puedan importar partes y piezas y un pedido

¹¹ ANFAVEA es la Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores de Brasil. Es la entidad que nuclea desde 1956 a las empresas fabricantes de vehículos (automóviles, comerciales livianos, camiones y ómnibus), maquinaria agrícola, tractores, cosechadoras y retroexcavadoras con instalaciones industriales y producción en Brasil (ANFAVEA; 2017).



para que no se les pueda exigir más del 60% de integración de partes de contenido nacional¹².

La exigencia de ampliación del libre comercio bilateral tenía como referencia el régimen de intercambio compensado *-flex-* que establece que si uno de los dos países exporta vehículos por cierta cantidad de divisas, debe compensarlo importándole al otro por una cantidad equivalente, para mantener el sistema de preferencias arancelarias que ofrece el MERCOSUR¹³.

¹² “Adefa quiere libre mercado con Brasil”, Diario La Nación, 26 de septiembre de 1997. “Las automotrices quieren privilegios”, Diario La Nación, 15 de abril de 1998.

¹³ El flex (todavía vigente hasta 2020) define que por cada dólar que Brasil importaba por el complejo automotor (autos y autopartes) desde Argentina, podía exportar 1,95 dólar. Si el saldo era favorable a la Argentina, por cada dólar comprado no podía exportar más de 2,50, de modo que importaciones por 1.000 permitían exportar 2.500 dólares.

Entre 1998 y 2002 la producción se desplomó un 65% y las ventas cayeron un 63%. Los efectos sobre el mercado de trabajo también fueron considerables, ya que la cantidad de obreros ocupados se redujo un 47% y las horas trabajadas cayeron un 67%, lo que da muestras de un agudo proceso de suspensiones, adelanto de vacaciones y despidos en el sector, acompañado también por una caída de los salarios del orden del 44%. Recién en 2007 se recuperarían los niveles de producción, ventas y ocupación previos a la crisis de la convertibilidad y en 2011 se daría el récord histórico de producción, superando las 800 mil unidades (ADEFA, 2015).

Tras la devaluación, el *default* y la salida de la convertibilidad de 2002, durante el gobierno de Eduardo Duhalde y la gestión de Roberto Lavagna al frente del Ministerio de Economía los principales focos de conflicto en el sector automotriz argentino fueron, por un lado, una deuda de 350 millones de dólares que mantenía el fisco con las automotrices¹⁴ y, por el otro, la caída de la producción y de la demanda que generó tensiones debido a la elevada capacidad ociosa y las suspensiones y despidos en el sector.

En este contexto de baja demanda local debido al alicaído mercado interno, la estrategia de ADEFA y de AFAC consistió en promover una política exportadora pidiendo una mayor apertura comercial con Brasil y buscar acuerdos comerciales con terceros países con el objetivo de sostener el nivel de empleo y la producción y colocar esas ventas en el exterior¹⁵.

Frente a estas demandas, para paliar la crisis del sector, el gobierno de Duhalde impulsó un programa para fomentar la compra de autos 0 KM mediante Bonos Operativos del Estado Nacional (BODEN 2012) y un decreto de aduana factoría que permitía a las automotrices postergar el pago de aranceles por insumos importados¹⁶.

¹⁴ "Gobierno pagará con bonos deuda a automotrices", *Ámbito Financiero*, 17 de enero de 2002.

¹⁵ "Automotrices piden apertura con Brasil para evitar 4.000 despidos", *Ámbito Financiero*, 29 de enero de 2002.

¹⁶ El Decreto 2722/02 que reglamenta el Régimen de Aduana en Factoría establece una simplificación y una ampliación al sistema de Admisión Temporal, permitiendo que las empresas acogidas al régimen puedan importar determinados bienes y los incorporen a productos destinados a la exportación, los reex-

Asimismo, impulsó convenios de exportación con Brasil, Chile y México que permitirían incrementar las ventas al exterior¹⁷. Además de la Política Automotriz del Mercosur (PAC), la Argentina acordó con Brasil el *Acuerdo de Complementación Económica 14* (ACE 14, 1990), que en diversos protocolos¹⁸ establece las reglas para la liberalización comercial de los productos de la trama automotriz. Adicionalmente, firmó una serie de acuerdos que establecen pautas específicas para establecer el libre comercio en el sector automotor y promover la integración y complementación productiva de sus sectores automotores, entre los que destacan el *Acuerdo de Complementación Económica 55* (ACE 55, 2002) con México (suspendido por tres años en 2012) y el *Acuerdo de Complementación Económica 57* (ACE 57, 2003) con Uruguay. Además, la Argentina firmó en el marco del MERCOSUR el Trigésimo Primer Protocolo Adicional al *Acuerdo de Complementación Económica 35* (ACE 35, 1996) con Chile cuyo objetivo final fue establecer el libre comercio sectorial para el año 2006¹⁹.

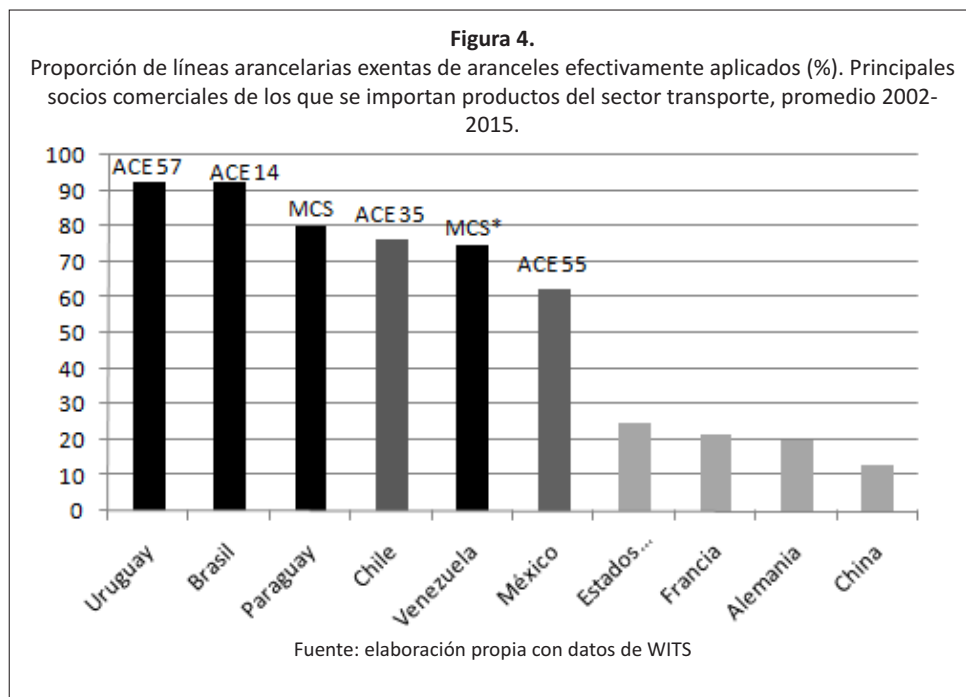
Los acuerdos de libre comercio con Brasil, Uruguay, Chile y México establecieron un sistema de cupos ampliando la cantidad de vehículos que se podían importar y exportar libres de aranceles, que permiten explicar por qué con dichos países se observa para el promedio de 2002-2015 una proporción elevada de líneas exentas de aranceles efectivamente aplicados en la importación de productos del sector de transporte. Como consecuencia de estos acuerdos, se logró parcialmente el objetivo de diversificar los socios comerciales y de incrementar el flujo de comercio bilateral. ADEFA apoyó abiertamente los acuerdos ya que consideró que se beneficiaría

porten sin transformación, o los importen para consumo, sin pagar tributos hasta que se completen las operaciones. Los bienes comprendidos en dicho régimen son materias primas, partes, componentes, materiales auxiliares, envases y material de empaque y protección, que se utilicen directamente en el proceso de producción y/o de transformación de bienes para su posterior exportación, o importación para consumo.

¹⁷ “Convenio automotor mejora perspectivas de ventas”, *Ámbito Financiero*, 9 julio de 2002.

¹⁸ Los protocolos específicos donde se afina la normativa sobre el comercio bilateral de la trama automotriz en el marco del ACE 14 son los número 28 (1996), 31 (2002), 40 (2014) (SICE)

¹⁹ Todos estos ACE pueden consultarse en la página del Sistema de Información sobre Comercio Exterior de la Organización de Estados Americanos: <http://www.sice.oas.org/>



incrementando sus exportaciones y su producción²⁰, pero AFAC se manifestó en contra, planteando su preocupación por la apertura comercial y el acuerdo de reducir gradualmente el mínimo del 30% del contenido local²¹.

2. Estrategias en la trama automotriz en un contexto de crecimiento y proyección de mediano-largo plazo (2003-2007)

Con la asunción de Néstor Kirchner en 2003 la estrategia de ADEFA y AFAC viró a una demanda de reducción del IVA para poder bajar los precios en el mercado

²⁰ “Los acuerdos permiten vislumbrar un horizonte cierto para la producción de la industria argentina”, declaró el presidente de Adefa y de Peugeot Citroen Argentina, Luis Ureta Sáenz Peña al Diario La Nación (6 de julio de 2002).

²¹ “Hablar de mercado libre cuando casi no hay nuevos proyectos en las terminales argentinas significa empezar la cuenta regresiva de las autopartistas (...) si la Argentina no desarrolla una estrategia que trans-

interno y así recomponer los niveles de consumo, que se encontraban en mínimos históricos tras la crisis. Aunque no lograron promover la medida con éxito²², el ciclo económico rebotó y la producción y las ventas en el mercado interno se fueron recomponiendo rápidamente.

En los primeros años del gobierno de Néstor Kirchner también se plantearon desde las cámaras del sector los proyectos estratégicos que más se vincularon con cambios estructurales de mediano-largo plazo, buscando realizar modificaciones que les permitieran evitar una crisis como la que habían experimentado entre 1998 y 2002.

Con el establecimiento del Consenso de Buenos Aires (2003), la temática de la integración productiva regional²³ se posicionó como eje relevante en la construcción de una “agenda positiva” dentro del bloque (Briceño Ruiz, 2013). En el marco de estas discusiones estratégicas el MERCOSUR creó en 2004 el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), precisamente para reducir las asimetrías estructurales entre los países miembros (Inchauspe, 2010).

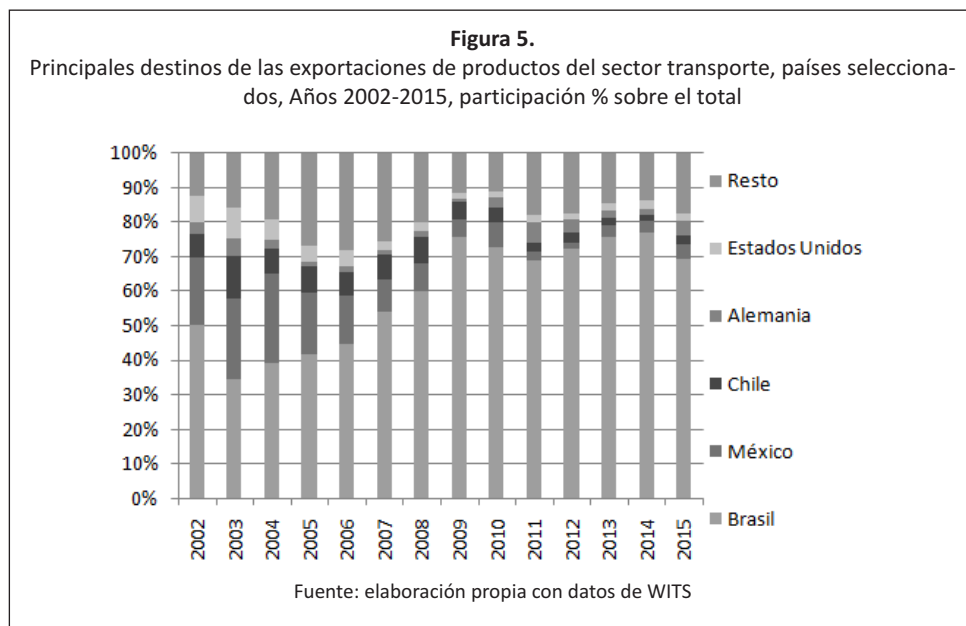
ADEFA, AFAC y ACARA acompañaron esta iniciativa y conformaron el Foro del Sur, desde donde plantearon la necesidad de elaborar políticas para incentivar la radicación de plataformas exclusivas en la región, facilitando la complementación mediante la especialización²⁴. En paralelo al Foro del Sur, AFAC conformó el MER-

forme en competitiva la devaluación y que integre las cadenas productivas, en tres años no tendremos actividad en el sector” declaró el titular de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), Rodolfo Achille.

²² “Autos: confirman el plan para reactivar”, *Ámbito Financiero*, 28 de mayo de 2003.

²³ Entre los temas planteados como prioritarios por parte de los actores económicos y políticos en la agenda de la integración productiva se manifestó la necesidad de generar mecanismos estables de cooperación interempresarial, vínculos permanentes de intercambio y abastecimiento, redes de empresas, cadenas de clientes y proveedores, clusters horizontales, consorcios de exportación o de intercambio tecnológico y alianzas estratégicas (Baruj et al., 2017)

²⁴ “La cadena de valor automotriz”, *La Nación*, 25 de abril de 2003.



COPARTS²⁵ en conjunto con cámaras autopartistas de Brasil, Paraguay y Uruguay para diagramar estrategias que promuevan la sustentabilidad de la industria.

Entre 2003 y 2007 se puede observar también un período con cierta diversificación de los socios comerciales, que podemos asociar a la firma de los Acuerdos de Complementación Económica y sus protocolos en el período previo al establecimiento del “Consenso de Buenos Aires”.

El análisis de la composición de las exportaciones de los productos del sector transporte por socios comerciales²⁶ nos permite observar que Brasil ha mantenido

²⁵ Entre los objetivos de la entidad figuran “promover la industria autopartista en consonancia con la cadena automotriz, la libre competencia y el comercio leal en el MERCOSUR”, así como también estimular la complementación entre las autopartistas de la región para mejorar la competitividad.

²⁶ Para el cálculo de las exportaciones del sector Transporte la base de datos World Integrated Trade Solution (WITS) del Banco Mundial considera en el Sistema Armonizado (HS 1988/92) una base de 133 productos ubicados en los grupos 86, 87, 88 y 89. Los datos pueden no ser del todo congruentes con otras clasificaciones que tomen otros productos pero sirven como aproximación.

su liderazgo como principal socio comercial en todo el período, con una participación que osciló entre el 34% y el 77% del total. Otro país que se ha mantenido entre los principales socios comerciales en las exportaciones de productos del sector transporte ha sido México, con una participación sobre el total de entre el 26% y el 1,8%. Del resto de los países que se ubicaron como principales socios comerciales en el período 2002-2015 podemos destacar a Chile (2,4% /12%), Alemania (1,1% /6,2%), y a los países pertenecientes al Mercosur.

Entre 2003 y 2007, mediante un refuerzo de la estrategia regional, se logró complejizar las plataformas locales, abrir nuevos mercados y conseguir nuevas inversiones para producir modelos más complejos y de alta gama. Las exportaciones del sector crecieron por sobre las del promedio industrial²⁷. Los elevados niveles de crecimiento en la importación de partes, accesorios y bienes de capital limitaron el desarrollo de eslabonamientos y encadenamientos con productores locales y regionales.

En el año 2004 el entonces presidente de ADEFA, Cristiano Rattazzi impulsó la creación de un Foro de Competitividad y le pidió al gobierno que inicie un plan para reducir las asimetrías con Brasil para recomponer la industria local. Entre las asimetrías que se identificaban, se hizo hincapié en los menores costos de producción²⁸ y los beneficios crediticios y fiscales a la exportación y compra de autos pequeños de fabricación local²⁹ AFAC coincidió en el diagnóstico sobre las asimetrías con Brasil. Además de señalar la urgencia de incrementar el componente nacional en el mercado, la complementariedad de las industrias de la región y el nivel de

²⁷ Si bien estos resultados fueron alentadores para el complejo en su conjunto, es necesario diferenciar el comportamiento de las Terminales del comportamiento del Sector autopartista, que fue muchísimo más modesto. Para un estudio de la complejidad de las exportaciones del sector autopartista se recomienda la lectura de Panigo et Al (2017).

²⁸ Los menores costos de producción se explicaban principalmente por la existencia de una fuerte asimetría del 40% entre Argentina y Brasil sobre la importación de piezas de los Estados Unidos y la Unión Europea, que el país vecino consiguió mediante excepciones al Arancel Externo Común del MERCOSUR. "Acuerdo con gobierno para bajar costos de producción", *Ámbito Financiero*, 28 de julio de 2004.

²⁹ Desde comienzos de los '90, Brasil sostuvo el Programa de Financiamiento a las Exportaciones (Proex), que con recursos del Banco do Brasil otorga préstamos a tasas más bajas que las de mercado para facilitar la venta de productos en el exterior.

ventas, AFAC planteó la situación específica del acceso al mercado mexicano, donde las autopartes argentinas pagan un 17% de aranceles y 5% de retenciones y las brasileñas 0%. En esta dirección, ADEFA y AFAC presentaron un plan para unificar aranceles en el marco del MERCOSUR y en paralelo reforzar el mercado interno, mediante mejoras del salario real y fomento al crédito³⁰.

El gobierno firmó un decreto para incrementar el contenido nacional y regional en los vehículos del MERCOSUR. Mediante este decreto también se promulgó el reintegro del IVA técnico sobre las compras de maquinaria y el acuerdo de complementación automotriz regional a través del cual se redujeron los aranceles para importar 29 autopartes que no se fabrican en el MERCOSUR desde fuera de la región (en 2006 el acuerdo se ampliaría a 110 autopartes)³¹. En esta misma dirección también en 2005 se impulsó desde la Secretaría de Industria conducida por Miguel Peirano el decreto 774/2005³² estableciéndose un programa de reintegros del 8% sobre las autopartes importadas que fueran sustituidos por nacionales, para compensar el éxodo de empresas autopartistas hacia Brasil³³.

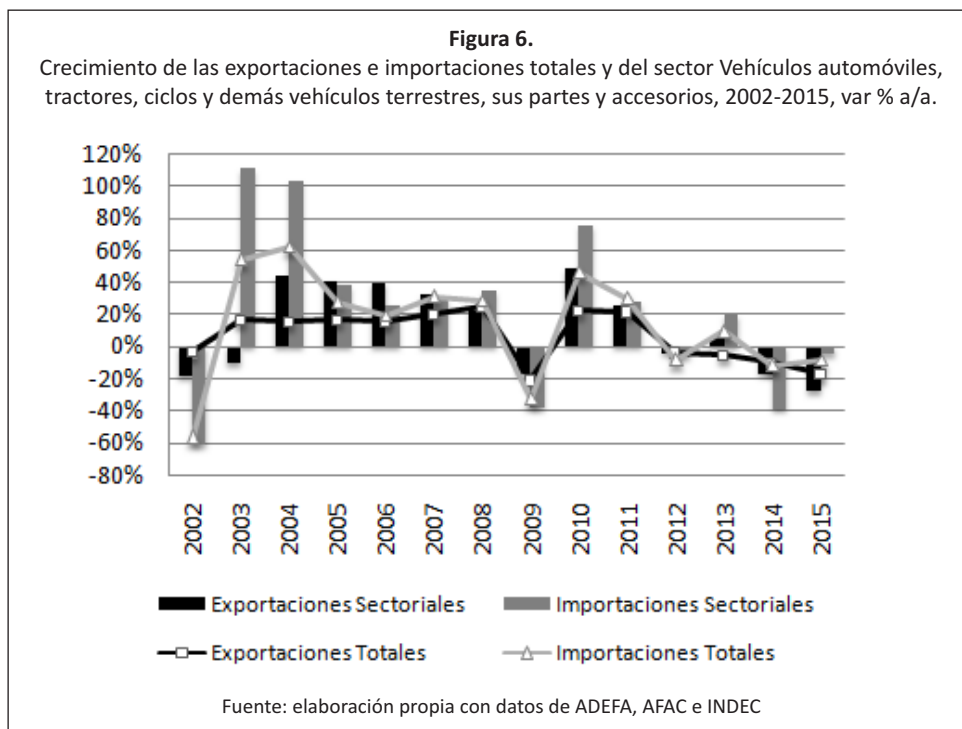
Pese a estos esfuerzos, se redujo la proporción de insumos locales utilizados para la fabricación en la industria automotriz argentina y la participación de Brasil como proveedor de autopartes estructurales con alto valor agregado se incrementó. En particular, se profundizó la dependencia de importaciones con mayor contenido tecnológico y valor agregado por unidad de vehículo fabricado, como materiales de hierro y fundición, motores, elementos para la iluminación y alumbrado, amortiguadores y cajas de cambio. Como rasgo positivo, sí se logró desarrollar cierta

³⁰ "Lavagna prometió una política automotriz", La Nación, 28 de julio de 2004

³¹ Con esta medida se rebajaron del 14% al 2% los aranceles por la importación de veintinueve piezas provenientes de países extra-Mercosur, entre las que se puede señalar las bombas de inyección para motores diesel, turbocompresores, block ABS, caja de velocidades automáticas, sensores para airbags y reciclador inercial para asientos. "Reducen a 2 por ciento el arancel para autopartes", Iprofesional, 26 de julio de 2004

³² El Decreto 774/2005 sería prorrogado y convertido en la Ley 26393 DE DESARROLLO Y CONSOLIDACION DEL SECTOR AUTOPARTISTA NACIONAL en 2008.

³³ "Habrá subsidio para autopartes nacionales", Ámbito Financiero, 6 de julio de 2005



sustitución de importaciones en autopartes con poca especialización o bajo valor agregado, como elementos de hierro y acero sin chapar ni revestir, guardabarros, paneles y puertas. También se logró mantener la participación nacional en algunos rubros intermedios como artículos de plástico y elementos de alarma, señalización y equipamiento sonoro (Pelicaric, 2017).

3. Las estrategias sectoriales frente a las tensiones del crecimiento económico y la crisis internacional (2007-2010)

Luego de 2007³⁴ la economía argentina comenzó a dar muestras de algunos de los problemas que tradicionalmente se asocian con el crecimiento, como la inflación

³⁴ En 2007, con el cambio de gobierno y la designación de Martín Lousteau al frente del Ministerio de Economía, se designó como Secretario de la cartera de Industria a Fernando Fraguío, quien había sido pre-

y apreciación cambiaria³⁵, la puja distributiva³⁶, el déficit energético³⁷, el elevado nivel de utilización de capacidad instalada³⁸ y de empleo y la aparición de cuellos de botella en la oferta de los proveedores.

Esta situación llevó a que las demandas de la trama se centraran sobre la necesidad de crédito para inversión en ampliación de la capacidad instalada, así como también cierta saturación del mercado local y la necesidad de conseguir nuevos mercados donde ubicar los productos. Las terminales automotrices exigieron a Felisa Miceli, ministra de Economía entre 2005 y 2007, la reducción de aranceles a la exportación³⁹, la agilización del proceso de devolución del IVA técnico⁴⁰ y una mayor velocidad en la firma de acuerdos comerciales. Se avanzó en las negociaciones de acuerdos con Israel (2007 /2010), la Unión Aduanera del África Meridional (SACU) (2008 /2016⁴¹) y Egipto (2010 /2017). Estos acuerdos, sumados a los que se firmaron previamente con Brasil (ACE14), Paraguay (ACE13), México (ACE55), Bolivia (ACE36), Chile (ACE35), Perú (ACE58), Uruguay (AAP.CE57), con Colombia

sidente de Iveco (del Grupo Fiat) en reemplazo de Miguel Peirano, en una clara muestra hacia el sector. (La Nación, 3 de diciembre de 2007)

³⁵ José Luis Cucchiatti, gerente de exportaciones de Corven (una fábrica nacional de amortiguadores), expresó que "La realidad nos indica que las ventajas que inicialmente ofreció la devaluación en 2002 ya se disiparon totalmente. Hoy, en dólares, los costos son superiores a los que teníamos durante los 90. Y la tendencia nos indica que el próximo año el problema se agudizará, por eso estamos trabajando muy duramente para ser más eficientes", en "Las autopartes, el nuevo boom", La Nación, 13 de noviembre de 2007

³⁶ "Empresas se unen contra la presión salarial de sindicatos", Iprofesional, 5 de enero de 2007.

³⁷ "Se agrava la situación de las industrias por la falta de gas" La Nación, 21 de junio de 2007

³⁸ "Hasta aquí, el crecimiento de la industria cubrió la capacidad instalada que se estableció en los 90 (...) De ahora en más hay que tener políticas a largo plazo para garantizar un crecimiento no tan espectacular, pero sólido", afirmó Rodolfo Acchille (Presidente de AFAC) en el suplemento A Rodar, de la edición del 11 de diciembre de 2007 de *Ámbito Financiero*.

³⁹ En aquel entonces, a las exportaciones del sector automotor se les aplicaban retenciones del 5% que se compensaban con un sistema de reintegro. Lo que exigían las terminales en el contexto de apreciación cambiaria de 2007 donde comenzaba a acelerarse el ritmo inflacionario era aumentar el nivel de reintegro para las exportaciones a destinos no tradicionales. "Ya se reelige Kirchner: hasta 2011 garantiza un dólar alto", *Ámbito Financiero*, 22 de junio de 2007.

⁴⁰ "Automotrices piden reducción de aranceles de exportación", *Ámbito Financiero*, 10 de octubre de 2006.

⁴¹ La notación indica el año en que se suscribió el acuerdo y a continuación el año a partir del cual entró finalmente en vigencia.

- Ecuador - Venezuela (AAP.CE59) y con la India (2004 /2009) permitirían incrementar el comercio exterior aunque luego de la crisis se reconcentrarían nuevamente los mercados de destino de las exportaciones.

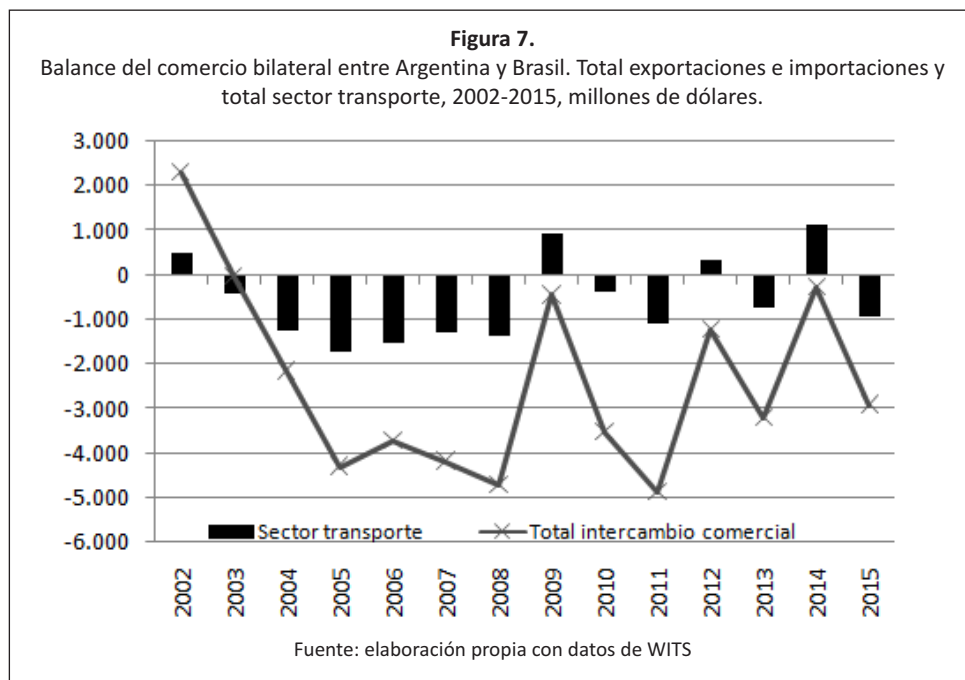
Además, tanto las terminales como las autopartistas pidieron que se diera impulso a la nacionalización de autopartes. Esta demanda respondía a que con el fuerte crecimiento del sector se había presentado un cuello de botella en la cadena de proveedores, debido al cual los productores locales no habían podido responder a la demanda creciente. En el periodo 2002/12 la producción de autos se había incrementado un 480% en tanto las autopartes sólo lo habían hecho un 50% (ADEFA, 2016).

Otro de los asuntos que marcaron las preocupaciones del sector en este período fue el creciente desbalance comercial con Brasil, que se agudizó debido al éxodo de productores desde la Argentina hacia el país vecino. Con el crecimiento en la actividad, se incrementaron también las importaciones, y piezas que antes se producían en el mercado local ahora pasaron a ser importadas⁴². En el período de mayor expansión del complejo automotriz local (2004-2008), el déficit comercial sectorial promedió el 40% del déficit comercial total con Brasil. Tras la crisis de 2008, el comportamiento del déficit bilateral en transporte fue más errático, pero se mantuvo el déficit comercial total.

En el marco del desbalance, la estrategia de las terminales y autopartistas fue intentar negociar una propuesta común con Brasil para finalizar con el régimen transitorio existente. En paralelo, buscaron impulsar en el nivel local un plan para mejorar la competitividad del sector, intentando optimizar la estrategia del tipo de cambio real competitivo que había dado sus frutos hasta el momento pero ya no alcanzaba para continuar con las mejoras que necesitaba el sector⁴³. Estas presiones derivaron en la firma de un nuevo acuerdo con Brasil al respecto de la Política

⁴² Mientras que en la Argentina el 55/60% de los autos comercializados son de origen brasileño, en el país vecino sólo un 6/7% de los autos comercializados son argentinos.

⁴³ Sector autopartista, en alerta por asimetrías con Brasil, Iprofesional, 11 de diciembre de 2007



Automotriz Común del Mercosur, que regiría hasta 2013. En este acuerdo se ratificó el coeficiente de desvío flex en un nivel de 1,95⁴⁴.

En 2008 se promulgó el Régimen de Fortalecimiento del Autopartismo Argentino mediante la Ley 26.393 de “Desarrollo y consolidación del sector autopartista nacional”. En el marco de esta ley se prorrogó el Decreto 774/2005 a través del cual se le ofrecía por tres años un reintegro del 8% (decreciente en tres años hasta el 6%) a los productores que sustituyeran autopartes importadas por locales y por cinco años del 10% (decreciente en cinco años hasta el 6%) para la compra de autopartes locales destinadas a la fabricación de motores y cajas de transmisión, los

⁴⁴ En este caso, con un flex de 1,95 por cada US\$ 1,95 de autos y piezas que se importan de Brasil debe exportarse hacia allí por lo menos un dólar. Lo mismo para Brasil.

dos componentes de mayor valor agregado de los vehículos⁴⁵. También se creó en el año 2008 el Programa de Integración Productiva (PIP) y un Grupo de Integración Productiva (GIP) a cargo de su ejecución. Uno de los sectores propuestos para la aplicación de políticas verticales fue el automotriz, para el cual se creó un “Programa de Intensificación y complementación automotriz” (DEC.CMC N°09/10) (Inchauspe, 2010).

La crisis internacional marcó un parteaguas en la trayectoria de la trama automotriz argentina ya que alteró las estrategias globales de las firmas e impactó fuertemente sobre el comercio internacional. A mediados de 2008 se comenzaron a sentir los primeros síntomas de la crisis en el sector con una fuerte caída de las ventas, lo que generó tensiones mediante recorte de jornadas, eliminación de horas extra, suspensiones y despidos en el sector⁴⁶. Como respuesta a esta situación, desde la Secretaría de Comercio se presionó a las terminales para que evitaran cortar el vínculo laboral⁴⁷ y se promovieron desde el Ministerio de Trabajo, el Ministerio de Industria y ANSES programas de protección del empleo (REPRO), créditos para reactivar la demanda y financiamiento para nuevas plataformas y programas de integración nacional de autopartes. La crisis, que debilitó considerablemente la demanda brasileña de exportaciones argentinas, se sintió fuerte en la trama argentina. En relación con el año previo, en 2009 cayeron la producción (-14%), las ventas (-12%), el personal ocupado (-8%) y las horas trabajadas (-13%) (ADEFA, 2016).

⁴⁵ A pesar de los fuertes incentivos que establecía la Ley 26393 para la fabricación de motores y cajas de transmisión nacionales, el éxito no fue el esperado ya que las terminales automotrices no se acogieron al régimen. La crisis de 2008 modificó fuertemente sus estrategias globales. Julio Rodríguez, secretario del Grupo Proa (que reúne a autopartistas nacionales que no están en la mayoritaria Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes, AFAC), sostuvo que “como a las terminales les estaban debiendo devolución de IVA y otros reintegros que no cobran, entonces ninguna se interesó” en ese régimen. “Aquí hablamos y hablamos y, mientras, los brasileños ya hicieron un motor para Peugeot y otro para Citroën”. “Cada vez más lejos del motor argentino”, La Nación, 14 de agosto de 2009.

⁴⁶ “Recortan su producción la mitad de las automotrices”, La Nación, 3 de octubre de 2008

⁴⁷ “Ahora Moreno controla a las automotrices para evitar despidos”, Ámbito Financiero, 11 de noviembre de 2008.

En el contexto de crisis la estrategia de las terminales automotrices consistió en pedir al gobierno el apoyo mediante planes de fomento al consumo como créditos blandos para la compra de 0km y misiones comerciales para conseguir mejores condiciones de acceso a terceros mercados. En particular, las autoridades de ADEFA y AFAC realizaron junto con la ministra de Industria Débora Giorgi una misión comercial a Venezuela para conseguir un mayor cupo de exportación de vehículos en un contexto de negociación de un esquema de reducciones arancelarias que se venía dando desde el acuerdo marco para la adhesión de Venezuela al MERCOSUR en 2005 (que recién en 2012 derivaría en su ingreso definitivo)⁴⁸. También se iniciaron rondas comerciales a las que fueron invitados empresarios de América latina, Estados Unidos, África, Medio Oriente y Ucrania, países donde se venden autopartes argentinas para el mercado de reposición (repuestos para autos usados)⁴⁹.

En 2010 se flexibilizó el régimen de integración local de autopartes, como una respuesta a las demandas de las terminales y autopartistas, que necesitaban reducir los costos e incrementar la producción luego de la crisis⁵⁰. Con esta modificación, las empresas podrían cobrar igualmente los incentivos del Régimen de Fortalecimiento al Autopartismo Argentino aunque sus vehículos no llegaran al 60% de integración local⁵¹.

A diferencia del subperíodo 2003-2007, a partir de 2009 observamos una tendencia a la reconcentración de los socios comerciales a los que se exportaron productos del sector transporte, donde Brasil se consolidó como principal proveedor y demandante. Esta reconcentración respondió obviamente a los efectos de la crisis sobre el mercado regional y principalmente a partir de 2011 a la reaparición de la restricción externa en la Argentina, que provocó entre otras cosas la suspensión y

⁴⁸ "Giorgi recibió a representantes de ADEFA y AFAC", *Ámbito Financiero*, 5 de agosto de 2009.

⁴⁹ "Preocupación entre los autopartistas", *La Nación*, 7 de noviembre de 2008

⁵⁰ "Por cada auto fabricado aquí se importan partes por US\$ 15.800", 12 de septiembre de 2011.

⁵¹ Para compensar la diferencia, las empresas debían comprar a sus proveedores locales las autopartes correspondientes al porcentaje faltante y exportarlas a otros países (para ser utilizadas en la producción de vehículos en otras fábricas de la misma automotriz). "Flexibilizarán el régimen de incentivo a las autopartes locales", *La Nación*, 5 de marzo de 2010.

posterior renegociación del ACE 55 con México y tensiones bilaterales con los socios del MERCOSUR por las medidas de administración del comercio.

4. Estrategias sectoriales y políticas públicas en el marco de la administración de la restricción externa al crecimiento (2010-2015)

El período 2003-2011, con la excepción del crítico año 2009, sería una época “rosada” para la economía argentina y para la trama automotriz, que se convertiría en la locomotora de la industria, impulsando el crecimiento de la producción y el empleo. Superado el peor momento de la crisis en 2002, el sector logró incrementar la producción a un ritmo promedio del 22% anual entre 2003 y 2011, llegando este último año a producir 828.771 unidades, un récord sin precedentes en la Argentina. Junto con la producción, también se incrementaron en este período las ventas (+22% anual en promedio), el personal ocupado (+12% anual en promedio) y las horas trabajadas (+16% anual en promedio) (ADEFSA, 2016).

En el año 2010 reapareció la restricción externa y comenzaron a realizarse políticas de ahorro de divisas⁵². El desempeño del sector entre 2011 y 2012 reflejaría la situación crítica derivada de la restricción externa y las tensiones bilaterales. En estos años cayeron las exportaciones, la producción (-8%), las ventas (-8%) y las horas trabajadas (-13%). En este año también se elaboraron políticas de sostenimiento del empleo, que resultaron en un incremento del personal ocupado (+7%), en un contexto de caída de las horas trabajadas (-13%), hecho que refleja que a pesar de las suspensiones que se dieron en el sector⁵³ se pudieron contener los niveles de despidos (ADEFSA, 2016).

⁵² Como expresión de la emergencia de la fase operativa de la restricción externa, que confluyó con otros factores estructurales que condicionaron el dinamismo macroeconómico y sectorial, se produjo, entre otros, la implementación de regulaciones sobre la compra de moneda extranjera, la agudización del control de importaciones mediante el uso de la Declaración Jurada Anticipada de Importación (DJAI), el control sobre el giro de utilidades de las firmas transnacionales, la oferta de un seguro de cambio con interés a los exportadores de granos y cereales, el blanqueo de capitales radicados en el exterior, el acuerdo con el Club de París, el pago de los juicios del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones (CIADI), la brusca devaluación del peso en enero de 2014, el swap de divisas y los acuerdos estratégicos con China, etc. (Treacy, 2015).

⁵³ “Renault extiende las suspensiones”, La Nación, 27 de junio de 2012.

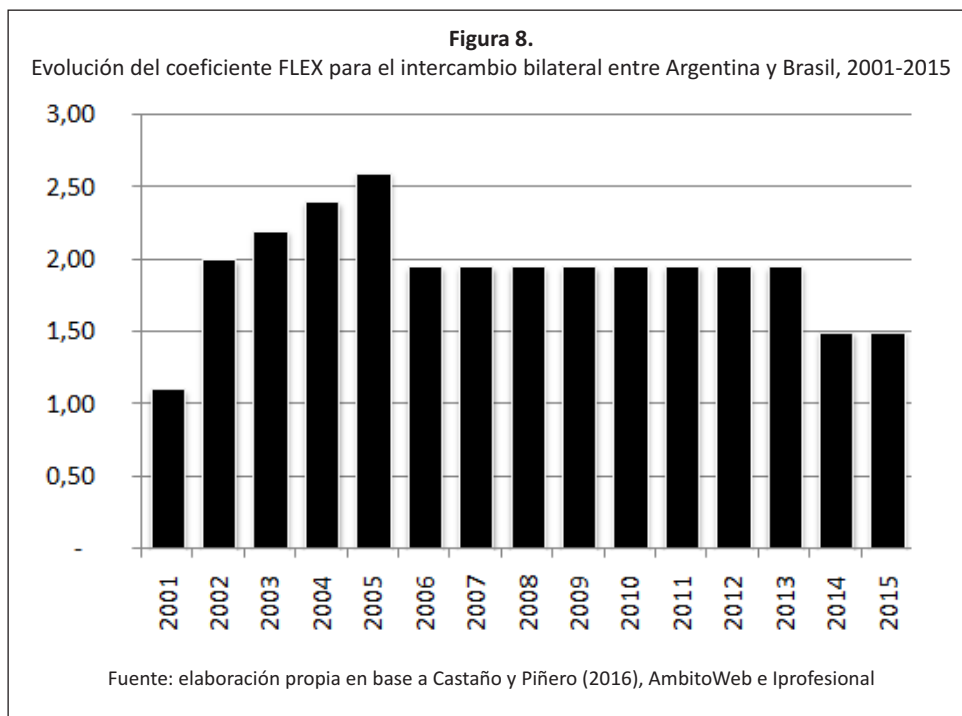
A mediados de 2011 se produjo un fuerte conflicto bilateral con Brasil por un problema de demora en la aprobación de las Licencias No Automáticas (LNA) por parte de la Argentina⁵⁴. Como respuesta, quedaron varados en la frontera 20 mil automóviles que las terminales argentinas estaban exportando a Brasil. La caída de la demanda brasileña y la profundización del déficit comercial bilateral, junto con los obstáculos a la importación de partes y piezas derivados de la emergencia de la restricción externa, fueron los principales problemas que enfrentó el sector entre 2013 y 2015.

Para sostener la demanda entre 2012 y 2013 se renovó la PAC y se lograron nuevos acuerdos con otros bloques como la CAN (Comunidad Andina) (AAP.CE N° 59) y con México tras meses de negociaciones por la suspensión del Acuerdo de Complementación Económica 55/02 (ACE55)⁵⁵ entre ambos países debido a la necesidad de recortar el déficit comercial bilateral. Asimismo, se rubricaron nuevos acuerdos entre la Argentina y México y con Brasil.

En estos acuerdos, Brasil le prometió a la Argentina ofrecerle trato nacional a sus componentes para que pudieran acceder a los beneficios fiscales que ofrecía el programa Innovar Auto. En 2014 el acuerdo naufragaría y terminaría ofreciendo nuevos incentivos para la radicación de las empresas argentinas en Brasil.

⁵⁴ En el marco de la crisis el gobierno argentino impuso LNA a más de 1.200 importaciones, afectando fuertemente los intereses brasileños debido a que su autorización demoraba muchísimo más que los 60 días permitidos como máximo por la Organización Mundial del Comercio (OMC). Las autopartes brasileñas entraron en el pack de productos con barreras junto a electrodomésticos, electrónicos, calzados, tejidos, ropa, siderúrgicos y vidrios. Además, la Argentina impuso medidas antidumping contra neumáticos de bicicleta, tejidos de poliéster y acero inoxidable provenientes del Brasil.

⁵⁵ El ACE55 buscaba establecer una zona de libre comercio para el sector automotriz entre el MERCOSUR y México, eximiendo de la erogación del AEC del 35% a los automóviles y autopartes mexicanas y abriendo a cambio el mercado mexicano para los productos de la zona. Sin embargo, la emergencia de la restricción externa y el déficit comercial bilateral provocaron la suspensión mediante el Decreto 969/2012 y su posterior renegociación. Finalmente en 2012 la renegociación entre Brasil y México estableció cupos hasta 2014 y modificó los porcentajes y la fórmula de cálculo del contenido regional de los vehículos perjudicando fuertemente a la trama argentina. En 2015 se logró el acuerdo entre la Argentina y México, eximiendo del pago de aranceles y estableciendo cupos de intercambio crecientes (575 millones de dólares en 2015 hasta 640 millones de dólares en 2018).



A mediados del 2014 se logró un nuevo entendimiento entre el Brasil y la Argentina sobre la política sectorial. En el acuerdo los países se comprometieron a equilibrar la balanza comercial manteniendo una participación mínima de 11% de autos argentinos en el mercado brasileño y del 44,3% de vehículos brasileños en el mercado argentino. Por otro lado, en este acuerdo se renegoció el Flex, fijándolo en un nivel de 1,5 hasta el 30 de junio de 2015⁵⁶ (que luego sería prorrogado hasta 2020).

Para desarrollar proveedores locales e integrar la cadena productiva, generar empleo y fomentar las exportaciones, el gobierno dispuso de créditos del bicente-

⁵⁶ Un Flex de 1,5 implica que por cada 1 M de USD que Argentina exporte a Brasil, Brasil podrá vender a la Argentina productos por 1,5 M de USD.

nario (2 mil millones de pesos), fondos específicos como el FONAPYME (9 millones de pesos), un Régimen de Bonificación de Tasas (40,1 millones de pesos) y un programa de Sociedad de Garantía Reciproca⁵⁷.

Las terminales automotrices, si bien tomaron estos créditos, continuaron prefiriendo proveedores asiáticos, lo que motivó que Débora Giorgi, ministra de Industria, declare que “Las casas matrices de las terminales deben entender que para Argentina la profundización de la integración local es una política de Estado”⁵⁸. En este marco, los autopartistas continuaron demandando la quita del 5% de las retenciones sobre sus exportaciones⁵⁹.

La falta de compromiso de las terminales con la integración local debe entenderse en el marco de la estrategia global de sus casas matrices, que en muchas ocasiones fueron difícilmente reconciliables con los programas de desarrollo local⁶⁰. En momentos críticos, las terminales automotrices presionaron por minimizar los costos e incrementar márgenes, tensionando las relaciones con los autopartistas y las inversiones en el sector.

Las demandas del sector se concentraron en mejorar la estructura impositiva, los costos logísticos y de infraestructura, el *gap* tecnológico en ciertas ramas del sector autopartista y los acuerdos comerciales tanto en el nivel Mercosur como la expansión extraregional para incrementar los mercados potenciales de la producción automotriz⁶¹. Frente a las demandas de rebajas impositivas y de relajamiento

⁵⁷ “Gobierno busca afianzar producción nacional de autopartes”, *Ámbito Financiero*, 21 de agosto de 2012.

⁵⁸ “Giorgi anunció sustitución de importaciones para el sector automotriz por u\$s 120 millones”, *Ámbito Financiero*, 21 de enero de 2012.

⁵⁹ “Esperan ventajas para las autopartes locales”, *La Nación*, 15 de diciembre de 2012.

⁶⁰ Sin ir más lejos, algún tiempo después, en el marco de una negociación por la reducción de las compras de automóviles argentinos por parte de Brasil, el ministro de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior de Brasil, Mauro Borges, declaró que las mayores compras de vehículos a la extrazona no respondían a que los automóviles fabricados en Argentina no fueran competitivos sino que se debía a “una estrategia de las automotrices” “Argentina aceptará créditos de Brasil sólo si se equilibra balanza automotriz”, *Ámbito Financiero*, 22 de abril de 2014.

⁶¹ “La agenda 2014: competitividad, comercio y diálogo”, *Ámbito Financiero*, 17 de diciembre de 2013.

de las restricciones a la importación, la respuesta del gobierno fue estudiar caso por caso, evaluando la estructura de costos y las proyecciones pautadas de importaciones y exportaciones de cada empresa⁶². Además, estableció un impuesto a las importaciones de autos terminados de alta gama.

Para recomponer la demanda de automóviles, abastecer el mercado y evitar suspensiones y despidos en el sector, el gobierno impulsó en 2014 el programa “PROCREAUTO” y flexibilizó las trabas para importar piezas, que habían generado una fuerte tensión con las terminales debido a que el 70% de las piezas de los vehículos son importadas. En este marco, el Banco Nación otorgó más de 17 mil créditos para la compra de autos OKM producidos localmente⁶³.

Reflexiones finales

En el período de estudio hallamos que las estrategias de acumulación de las cámaras empresariales del complejo automotriz argentino fueron compatibles hasta cierto punto y durante un corto período de tiempo con la estrategia política de profundización de la integración productiva regional, pero que luego de la crisis estas estrategias colisionaron y primaron las demandas sobre objetivos de corto y mediano plazos.

Tras la salida de la crisis, la estrategia de las cámaras consistió en aprovechar el tipo de cambio alto y la elevada capacidad ociosa para recomponer la producción, las ventas y el empleo en el sector. Una vez que se recompuso el ciclo, éstas viraron hacia un horizonte de más largo plazo pero sin embargo no dejaron de estar íntimamente vinculadas con el ciclo económico y las tensiones del corto plazo.

La creación de Foros de Competitividad de Cadenas Productivas y la actuación del Mercosur para incentivar la integración productiva han contribuido a la gene-

⁶² “Gobierno advirtió a automotrices que (por ahora) no habrá baja de impuesto”, *Ámbito Financiero*, 12 de marzo de 2013.

⁶³ “Gobierno libera US\$ 100 M a automotrices para importar a cambio de abastecer mercado”, *Ámbito Financiero*, 12 de septiembre de 2014.

ración de avances en esta materia pero despertaron numerosas tensiones bilaterales entre la Argentina y el Brasil. También provocaron conflictos hacia el interior de la trama, entre las autopartistas y las terminales, y entre éstas y los gobiernos de turno.

La primera conclusión que se puede extraer luego de haber realizado una revisión exhaustiva de los posicionamientos de ADEFA y AFAC es que si bien en sus objetivos se cuentan el fomento de la integración productiva, la complementariedad y la mejora de competitividad vinculadas con el proyecto regional del Mercosur, en los hechos fueron contadas las ocasiones en las que demandaron políticas concretas orientadas a tal fin. Lejos de eso, sus estrategias estuvieron muy vinculadas con el ciclo económico y con resolver problemas coyunturales, ya sea para recomponer la demanda, para cobrar deudas del fisco, para reducir costos, para retener empleos, para conquistar nuevos mercados o para resolver situaciones de tensión bilateral.

Entre 2003 y 2009 se reconstruyó la institucionalidad regional, impulsando fondos y proyectos específicos para el sector que quedaron relegados a un segundo plano tras el estallido de la crisis y la reaparición de la restricción externa, que despertó nuevas tensiones bilaterales entre la Argentina y el Brasil. Los programas locales de política industrial orientados al sector (el decreto 774 y la ley 26.363) naufragaron y no lograron cumplir sus objetivos de sustituir partes importadas por nacionales ni mucho menos fabricar motores y cajas de transmisión locales⁶⁴. La relación con Brasil estuvo poblada de tensiones bilaterales y no se lograron reducir las asimetrías existentes. Si bien se prorrogó el PAC, Brasil siguió subsidiando las exportaciones y la sustitución de importaciones del sector y la Argentina mantuvo el 5% de retenciones sobre las exportaciones de autopartes, lo que provocó que en los hechos la “integración” se convirtiera en una competencia desigual. En el período “rosado”, pese a las distintas iniciativas, no se consiguió incrementar la proporción de insumos locales utilizados para la fabricación de los vehículos finales ni se mejoró estructuralmente la inserción en la cadena productiva regional ni glo-

⁶⁴ “Alerta industrial: otro rescate para el sector automotor”, La Nación, 29 de junio de 2014.

bal. Tampoco se pudo sostener la diversificación de los mercados de exportación que se había comenzado a observar entre 2003 y 2007.

Tras la crisis de 2008, pero principalmente a partir de 2013, la caída de la demanda brasileña de productos argentinos impactó negativamente en el desenvolvimiento de la trama local. La reaparición de la restricción externa al crecimiento, por su parte, indujo la introducción de políticas proteccionistas que tensionaron las relaciones entre Argentina, Brasil y Uruguay. Lo que aconteció entre 2011 y 2015 es un híbrido entre las necesidades de expansión de la trama local (con la inercia que genera un nivel producción y ventas récord) y el deber de administrar la restricción externa por parte del gobierno, tensión que se vio agudizada por la caída de la demanda de Brasil, de los términos del intercambio, y la apreciación cambiaria derivada del fuerte proceso inflacionario que se experimentó. Durante la administración de la restricción externa se pusieron de manifiesto, por un lado, las necesidades de las terminales automotrices, que muchas veces quisieron “aprovechar” las condiciones especiales que les ofrecía el entorno local para valorizarse, pero que en líneas generales tendieron a reproducir las estrategias globales de sus casas matrices. Estas estrategias globales atentaron contra la vocación de los ejecutivos regionales de impulsar un proceso de una mayor integración local de la cadena productiva en un contexto de fuerte restricción externa al crecimiento. El resultado fue bueno en términos de producción, ventas y generación de empleo pero pobre en términos de integración, ya que pese a los programas e incentivos, primó el interés de las terminales.

El complejo automotriz es entonces una buena muestra de las potencialidades de la integración productiva regional con un régimen específico pero también de su contracara, expresada en limitaciones y tensiones. Las estrategias de integración de las terminales se han centrado sobre la preservación del régimen de protección, la ampliación de los mercados y la reducción de los costos unitarios. Estas estrategias fueron compatibles con algunos objetivos políticos ya que favorecieron una fuerte inversión en el sector que incrementó la producción, las ventas, las exportaciones y el empleo. Sin embargo, mostraron limitaciones y tensiones a la hora de desarrollar proveedores locales (principalmente pymes), incrementar el contenido local, o emplazar actividades productivas sofisticadas y establecimientos de I+D.

Los elevados niveles de importación de partes, insumos y bienes de capital limitaron el desarrollo de eslabonamientos y encadenamientos con productores locales y regionales. La postergación del PAC, del coeficiente flex, del régimen especial de protección, la imposibilidad de superar el déficit estructural del sector y del segmento de ensambladura en el que se inserta y la dificultad experimentada en la tarea de revertir la desvinculación entre las terminales y autopartistas son una muestra de ello.

Por lo tanto, si bien ha habido un nuevo patrón de acumulación donde el estado asumió un rol más activo en la promoción del sector y la coordinación de la estrategia de integración regional mediante políticas públicas, no se han logrado los resultados esperados en lo que respecta a la complejización e integración productiva de la trama, que continúa dependiendo de la importación de partes y componentes esenciales, de los vaivenes de la economía brasileña y de las estrategias de acumulación globales de las terminales y autopartistas transnacionales del sector.

Bibliografía

- Artica, R. P. (2016). El ahorro y los obstáculos a la inversión en la cadena de valor automotriz. Una propuesta teórica y empírica. *Estudios económicos*, 33(66), pp. 95-121.
- Arza, V. (2011). El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. *Revista CEPAL*, 104, pp. 139-164.
- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) (2016): "Comercio exterior autopartista", Informe Sectorial, Buenos Aires, Primer Semestre de 2016.
- Baruj, G., Obaya, M., Porta, F., Santarcángelo, J., Sessa, C., y Zweig, I. (2017). *Complejo Automotriz Argentino : situación tecnológica, restricciones y oportunidades*. (Nº. 8). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Centro Interdisciplinario de Estudios en Ciencia, Tecnología e Innovación (CIECTI).
- Bembi, M., de Angelis, J., y Molinari, A. (2012). Algunas mediciones de integración productiva en el MERCOSUR. *Artículo presentado en la XLVII Reunión Anual Asociación Argentina de Economía Política*, 14.

- Beyrne, G., y Legasa, A. (2015). La cadena de valor automotriz regional: Un análisis de la integración comercial entre Argentina y Brasil. Documento de Trabajo N° 10, Buenos Aires: Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo.
- Briceño Ruiz, J. (2013). Ejes y modelos en la etapa actual de la integración económica regional en América Latina. *Estudios Internacionales (Santiago)*, 45(175), pp. 9-39.
- Cantarella, J., Katz, L., y Guzmán, G. (2008). *La industria automotriz argentina: limitantes a la integración local de autocomponentes* (Documento de Trabajo N°. 1). Los Polvorines: Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Castells, M., y Schorr, M. (2013). ¿Sustitución de importaciones en la posconvertibilidad? Una mirada desde la industria automotriz y la de bienes de capital. En *Argentina en la posconvertibilidad: ¿desarrollo o crecimiento industrial? Estudios de economía política*. Buenos Aires: Miño y Dávila.
- CEPAL. (2014). *Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas*. Santiago de Chile: Organización de las Naciones Unidas.
- Ciravegna, L. (2003). Global and regional integration of production in the Mercosur automotive value chains: the case of Fiat. *DESTIN, London School of Economics*.
- De Angelis, J., y Porta, F. (2011). Condiciones para la integración productiva en el MERCOSUR: un análisis a partir del estudio de los flujos de comercio bilaterales. *Perspectivas para la Integración de América Latina*, 61.
- De Cicco, J. A., Calá, C. D., y Berges, M. (2013). El comercio intraindustrial argentino: evolución y características en la convertibilidad y la postconvertibilidad. *FACES*, 19(40-41), pp.7-36.
- Estevadeordal, A., y Blyde, J. S. (2016). La elusiva búsqueda de una mayor integración productiva en América Latina y el Caribe. *Desarrollo e integración en América Latina*. Santiago: CEPAL, 2016. LC/G. 2674. pp. 69-95.
- Granato, L. (2016). Mercosur, asimetrías e integración productiva discusión y balance a 25 años de la creación del bloque. *Caderno CRH: revista do Centro de Recursos Humanos*. Salvador, BA. Vol. 29, N°77 (mayo/agosto 2016), pp. 381-394.

- Inchauspe, M. E. (2010). Integración Productiva en el MERCOSUR: Nueva agenda de cooperación regional? Documento de trabajo N°53, Área de Relaciones Internacionales, FLACSO.
- López, A., y Laplane, M. (2004). *Complementación productiva en MERCOSUR: perspectivas y potencialidades*. Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Lucángeli, J. (2008). MERCOSUR: progresa la integración productiva. *Revista del CEL. Comercio Exterior e Integración*, (12), 23–39.
- Morero, H. (2013). El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina. *H-industri@: Revista de historia de la industria, los servicios y las empresas en América Latina*, (12), 1.
- Muller, A. (2018). Industria automotriz argentina y sector externo (1983-2013). *Cuadernos de Economía Crítica*, 4(8), 71-99.
- Novick, M., Rotondo, S., y Yoguel, G. (2009). *El rol de las políticas públicas en la relación entre tramas locales y cadenas globales: el caso de la industria automotriz en Argentina*. Buenos Aires: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, Ministerio de Trabajo.
- Obaya, M. (2014). Geographical distribution of product development capabilities in the automobile industry: towards a hierarchical division of labour in Mercosur. *International Journal of Automotive Technology and Management* 21, 14(2), 102–120.
- Panigo, D., Gárriz, A., Lavarello, P., y Schorr, M. (2017). La encrucijada del autopartismo en América Latina. *Avellaneda: UNDAV ediciones*.
- Pellicaric, I. (2017). Evolución reciente del contenido importado en la producción automotriz argentina. *Revista Argentina de Investigación en Negocios*, 3(1), 109–130.
- Pinazo, G. D. (2015). *El desarrollismo argentino: una mirada crítica desde la industria automotriz*. Ediciones UNGS, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Sierra, P. y Kata, L. (2002), “La industria automotriz de cara a su futuro. Escenarios”. LITTEC, Universidad Nacional de General Sarmiento, 2002.

- Sturgeon, T. J., Memedovic, O., Van Biesebroeck, J., y Gereffi, G. (2008). Globalisation of the automotive industry: main features and trends. *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 2(1-2), 7-24.
- Sturgeon, T. J., y Van Biesebroeck, J. (2011). Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4(1-3), 181-205.
- Treacy, M. (2015). Dependencia, restricción externa y transferencia de excedente en la Argentina (1970-2013). *Cuadernos de Economía Crítica*, 1(2), 113-139.
- Varsky, H., y Geneyro, R. (2010). La integración productiva en la nueva agenda del MERCOSUR. *Mercosur*, 20, 261-277.

ANEXO: Estrategias Sectoriales y Políticas hacia el Sector (2002-2015)

Año	Principales Problemas	Demandas Sectoriales	Política Económica
2002	Crisis: caída de producción y la demanda interna Deuda del fisco con las automotrices	Mayor apertura comercial con Brasil y Apertura de nuevos mercados (ADEFA) Preocupación por: la apertura y por reducción del mínimo de integración local (AFAC)	Créditos a la compra de OKM con BODEN12 Decreto Aduana Factoría Convenios con Brasil, Chile y México
2003	Bajo nivel de demanda interna	Reducción del IVA para reducir los precios finales	NO al ALCA (tras el fracaso del ALCA "Light")
2003-2005	Discusión del ALCA	ALCA "Light" (apertura escalonada y limitada), rebajas arancelarias, protección Negociación como Bloque	
2004-2005	Asimetrías con Brasil Competitividad	Unificar aranceles en el MERCOSUR Reforzar el Mercado Interno	PAC: contenido nacional y regional, reintegro de IVA técnico, reducción de aranceles Decreto 774/2005: reintegro por sustitución de importaciones
2006	Vencimiento del Régimen Automotor	Postergar PAC hasta reducir asimetrías con Brasil Mantener protección al sector autopartista local	Renegociación de la PAC y del flex Mantener aranceles para autopartes
2007	"Recalentamiento": puja distributiva, inflación, apreciación cambiaria, cuellos de botella, déficit energético, saturación del mercado interno	Crédito para inversión en ampliación de la capacidad instalada Reducción de aranceles a la exportación Agilización del proceso de devolución del IVA técnico Acuerdos comerciales con Unión Europea, Venezuela y Sudáfrica Nacionalización de autopartes	Ley 26599 /2008 (autopartes): Reintegro para sustitución de partes importadas y para fomentar fabricación de motores y cajas de transmisión
2007	Fuerte desbalance comercial con Brasil	Plan de mejora de la competitividad	Nuevo Acuerdo PAC y flex 1,95
2008	Crisis internacional: caída de ventas, suspensiones y despidos	Planes de fomento al consumo Misiones Comerciales	Programas de protección del empleo (REPRO), créditos para reactivar la demanda y financiamiento para nuevas plataformas y programas de integración nacional de autopartes. Misiones comerciales a Venezuela, Rondas Comerciales con Estados Unidos, Ucrania y países de América Latina, África y Medio Oriente
2009-2010	Restricción Externa Conflictos Bilaterales	Resolución de las tensiones con Brasil Acceso a divisas Acceso a importaciones	Demoras en aprobación de licencias No Automáticas (DIA) Medidas AntiDumping Restricción a importaciones, de acceso a divisas y de remisión de utilidades Cupos para la importación
2010-2011	Competitividad	Flexibilización del régimen de integración local de autopartes	Flexibilización para cobrar el incentivo del Régimen de Fortalecimiento al Autopartismo Argentino
2012-2013	Caída de demanda Asimetrías	Postergación del PAC Apertura de nuevos mercados Quita de retenciones a las exportaciones (AFAC)	Renegociación de PAC y Flex Nuevos acuerdos comerciales: CAN y México Acuerdos con Brasil Créditos del BICENTENARIO y FONAPYME Régimen de Bonificación de Tasas Programa de Sociedad de Garantía Recíproca
2013-2015	Competitividad Restricción Externa Caída de demanda brasileña Déficit comercial bilateral	Reducción de impuestos Costos logísticos y de infraestructura Gap tecnológico en sector autopartista Apertura de Mercados	Nuevo entendimiento entre Brasil y Argentina Renegociación del flex (1,5) y del régimen de producción de autopartes Demoras en aprobación de licencias No Automáticas (DIA) Restricción a importaciones, de acceso a divisas y de remisión de utilidades PROCREAUTO Flexibilización de trabas para importar piezas

Fuente: Elaboración propia sobre base de AFAC, ADEFA, IPROFESIONAL, LA NACION y AMBITOWEB