

Detrás del Millón

El Gobierno anunció en marzo de 2017 un plan orientado a llegar a producir un millón de vehículos en el 2023. Durante el anuncio, el presidente Mauricio Macri indicó: *“Alcanzamos este acuerdo estratégico que tiene dos metas fundamentales: lograr producir un millón de automóviles y no solo cuidar la familia de trabajadores de esta industria, que es tan importante, sino hacerla crecer en más de 30.000 puestos de trabajo”*.

Resulta especialmente paradójico que estos dos objetivos estuvieron muy lejos de cumplirse.

Más ventas pero menos producción

Las ventas a concesionarios se incrementaron sensiblemente. Esto podría hacer inferir que el objetivo del Gobierno estaba en marcha. Las ventas pasaron de un promedio en el bienio 2014/2015 de 48.990 a 66.884 en el bienio siguiente, un aumento del 36% (casi 18.000 unidades adicionales, unas 430.000 en dos años).

Sin embargo, los datos de ventas a concesionarios **de unidades fabricadas localmente** no muestran la misma inclinación: de un total de 23.456 autos vendidos por mes en 2014 y 2015, cayeron a 22.527 ventas mensuales en 2016-2017, es decir, una retracción del 4% (casi 1.000 autos por mes, 24.000 unidades en dos años).

Lógicamente, la producción local siguió esta misma curva, ya que en nuestro país se pasó de producir 46.812 vehículos mensuales en el promedio 2014-2015 a 39.372 en el bienio 2016-2017. Es decir, refleja una sustancial caída del orden del 16% (7.440 unidades menos, y 178.560 en dos años).

A esto se suma que ni siquiera las exportaciones lograron remontar: de 24.409 autos mensuales en 2014/2015 se redujo a 16.650 en 2016/2017 (en dos años 186.216 unidades menos).

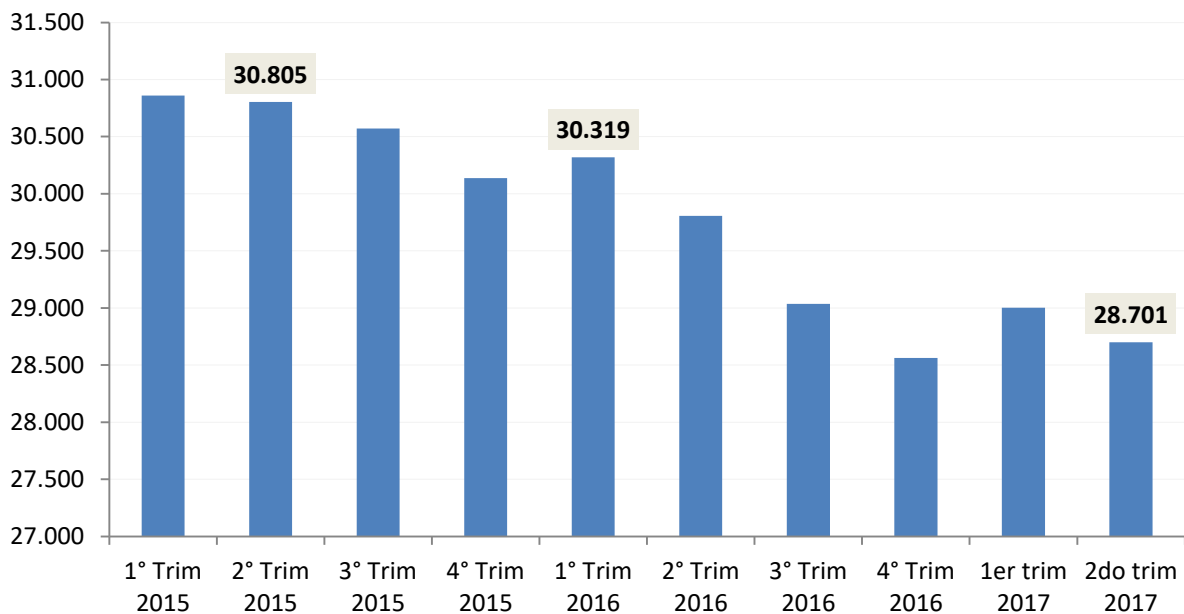
¿Cómo es posible sostener el nivel de ventas general reduciendo las ventas de unidades locales y la producción local? A través del aumento de las importaciones, que pasaron de 27.674 unidades promedio en 2014/2015 a 44.356 unidades promedio en 2016/2017, un aumento del 60% (en unidades implica un incremento mensual de 16.682 unidades y de 400.368 en dos años). **La participación de las importaciones sobre las ventas totales al mercado interno se incrementó desde el 54% a 66% entre los periodos comparados.**

En suma, se constata que toda venta adicional del período 2016/2017 tiene su origen en el extranjero.

Menos empleo en el sector automotriz

Es de imaginar que, frente a este escenario, el empleo sufra el impacto y se observe una destrucción de puestos de trabajo. En el rubro “Fabricación de vehículos automotores” se registran 30.805 trabajadores registrados al segundo trimestre de 2015. Dos años más tarde, al segundo trimestre 2017, la cantidad de empleo se redujo en 2.104, a 28.701 trabajadores en el sector.

Gráfico 1. Evolución del empleo en la actividad Fabricación de vehículos automotores



Fuente: elaboración CEPA en base a MTEySS

El resultado: ganadores y perdedores de la etapa

Como corolario de estos dos años de gestión de Cambiemos, es posible concluir que los planes previstos por el Gobierno, de aumentar la producción y el empleo del sector, no han tenido resultados.

Tal como muestra el cuadro y gráfico a continuación, **son las importaciones las únicas que han sido potenciadas, sin ningún tipo de apuesta a la producción local, a pesar de las repetidas declaraciones.**

Cuadro 1. Variación absoluta y porcentual de los principales indicadores del sector automotriz. Período: 2014-2015 versus 2016-2017

Concepto	2014-2015	2016-2017	Variación %
Producción local	46.812	39.372	-15,89%
Ventas a concesionarios de autos nacionales	23.456	22.527	-3,96%
Exportaciones	24.409	16.650	-31,79%
Empleo	30.805	28.701	-6,83%
Incidencia Importaciones	54%	66%	22,22 p.p.
Ventas totales	48.990	66.884	36,53%

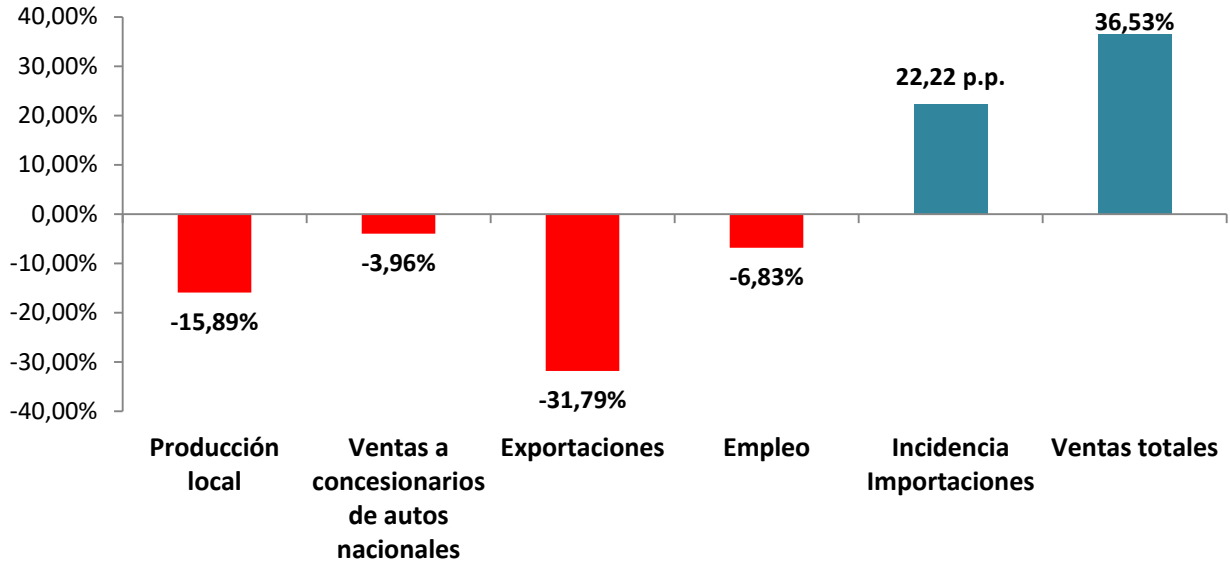
Fuente: elaboración CEPA en base a ADEFA

Frente a este escenario es posible que el Gobierno intente profundizar acuerdos de flexibilización en el sector, intentando consolidar el axioma de que es el costo laboral el que afecta negativamente la producción local.

Este es el camino recorrido en el caso del sector lácteo, que festejó el Gobierno apenas pasadas las elecciones. **"Debemos celebrar la firma de este convenio... significa mayor previsibilidad y reglas claras** que permitan aprovechar las oportunidades que da el mercado y proyectar a largo plazo para en todos los eslabones de la cadena", **indicó en aquel momento el ministro Buryaile. El convenio crea la figura del "franquero"**, para que las empresas utilicen trabajadores sólo durante los fines de semana y feriados, **evitando pagar horas extra, extiende a seis meses el período mínimo** para que un empleado suba de **la categoría A a la B, y se autorizan las tareas múltiples.**

En el Foro de Inversión Automotriz, en noviembre último, el presidente no se privó de prometer "reducir la pobreza creando empleo de calidad", a través de **"menos trabas y mejores reglas"**. Tal como aclaró Nicolás Dujovne, se refería a las reformas impositivas: reducción de contribuciones patronales, pago a cuenta del Impuesto a Créditos y Débitos y reducción de la alícuota del Impuesto a las Ganancias. Lejos de aumento de salarios y derechos laborales.

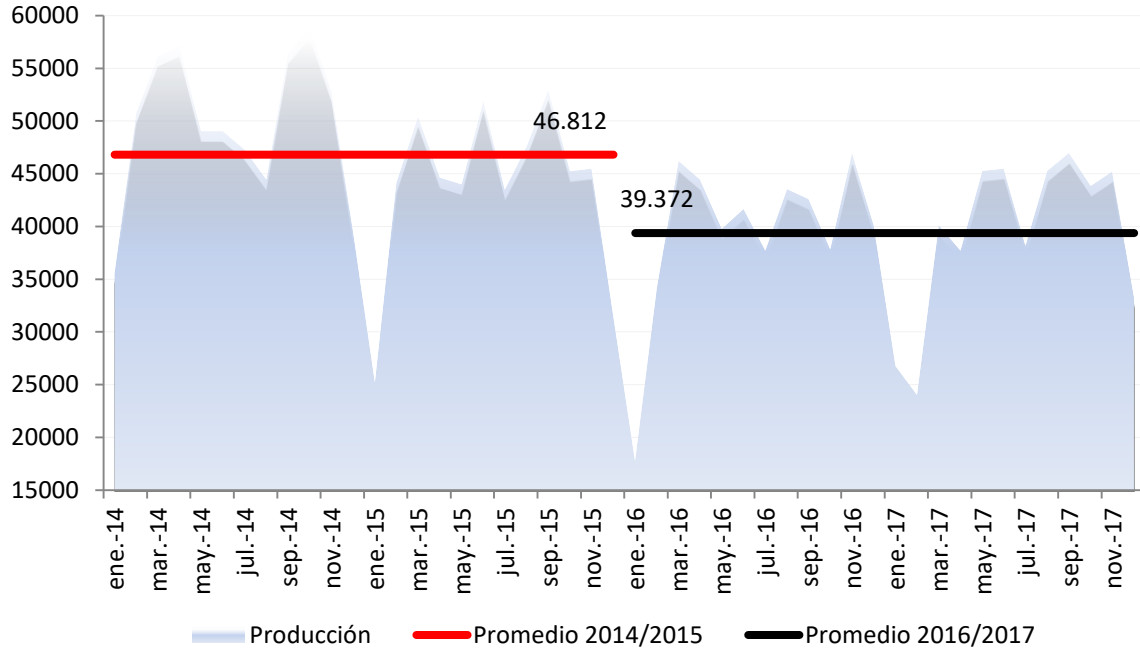
Gráfico 1. Variación % de los principales indicadores del sector automotriz
Período: 2014-2015 versus 2016-2017



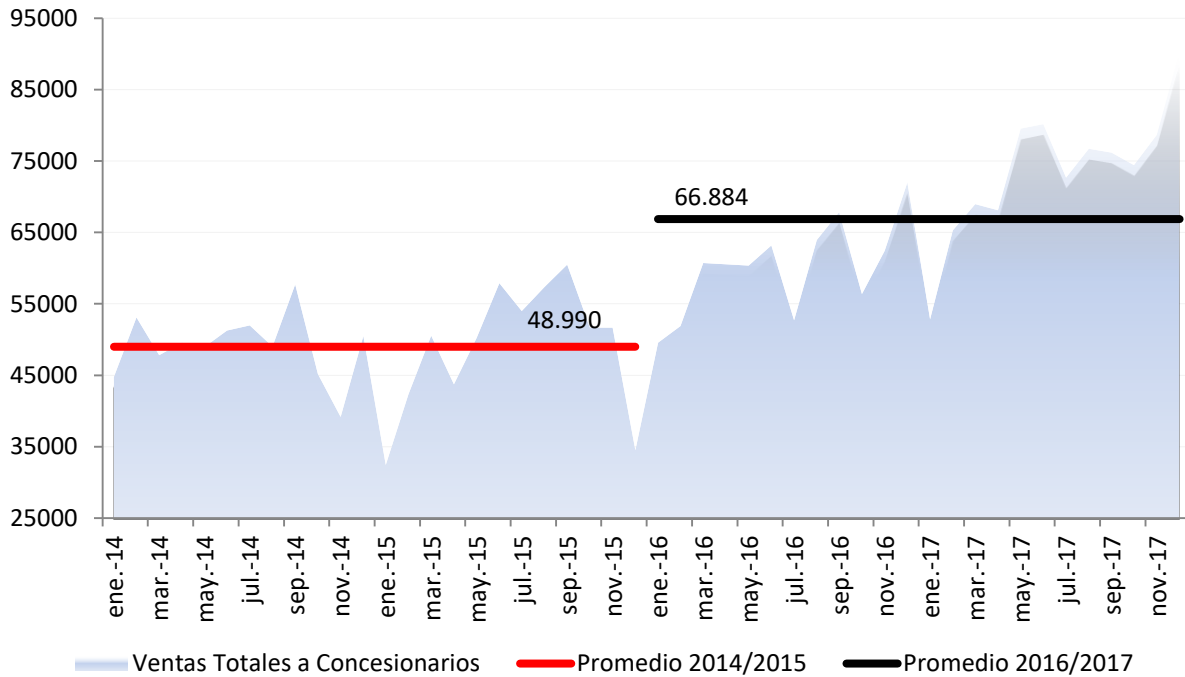
Fuente: elaboración CEPA en base a ADEFA

Anexo I - Cuadros

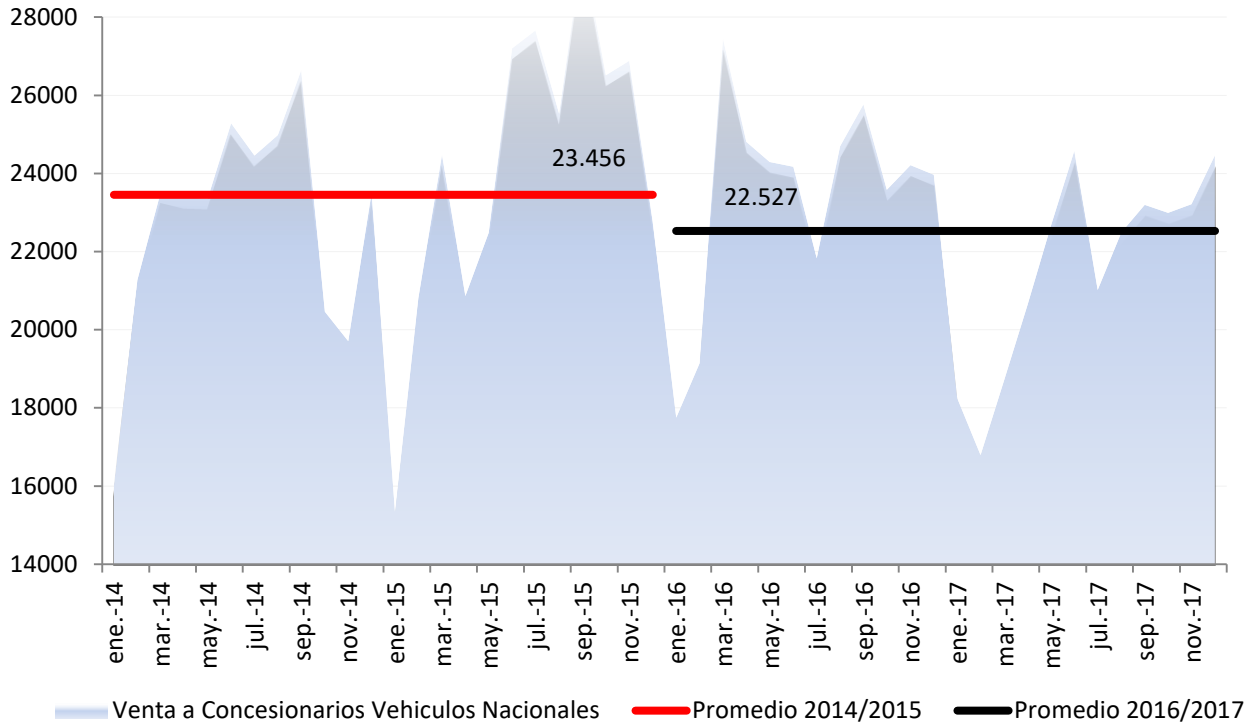
1. La producción



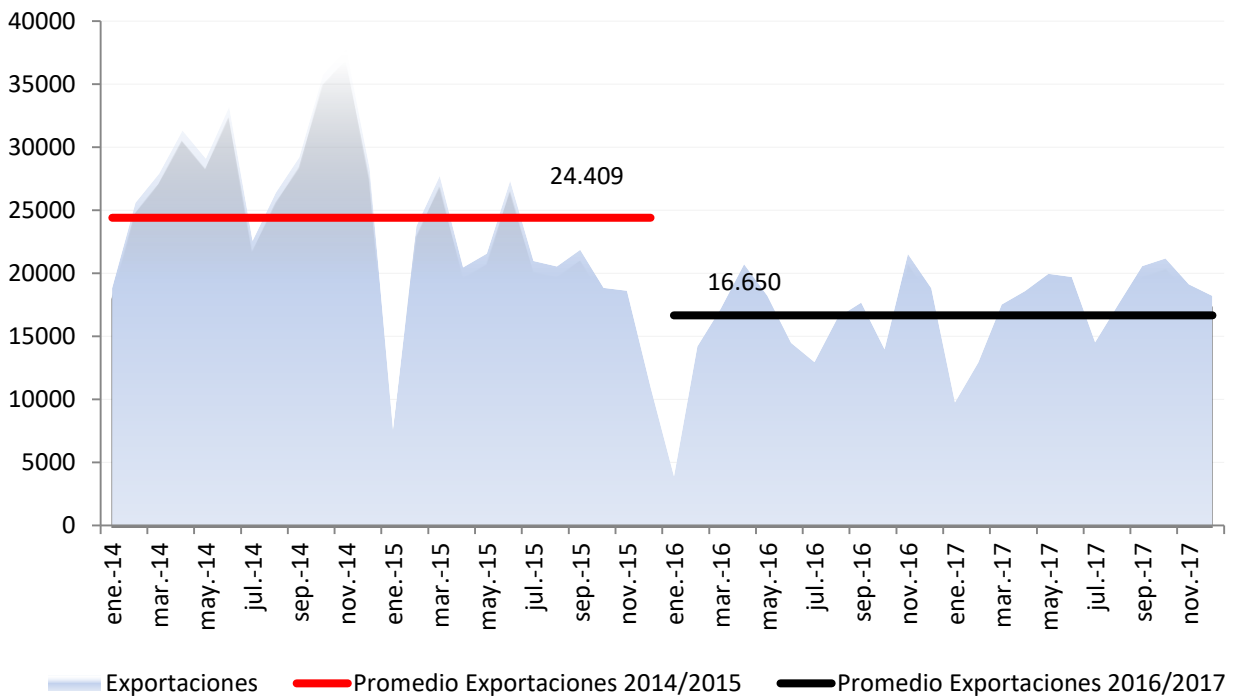
2. Las ventas



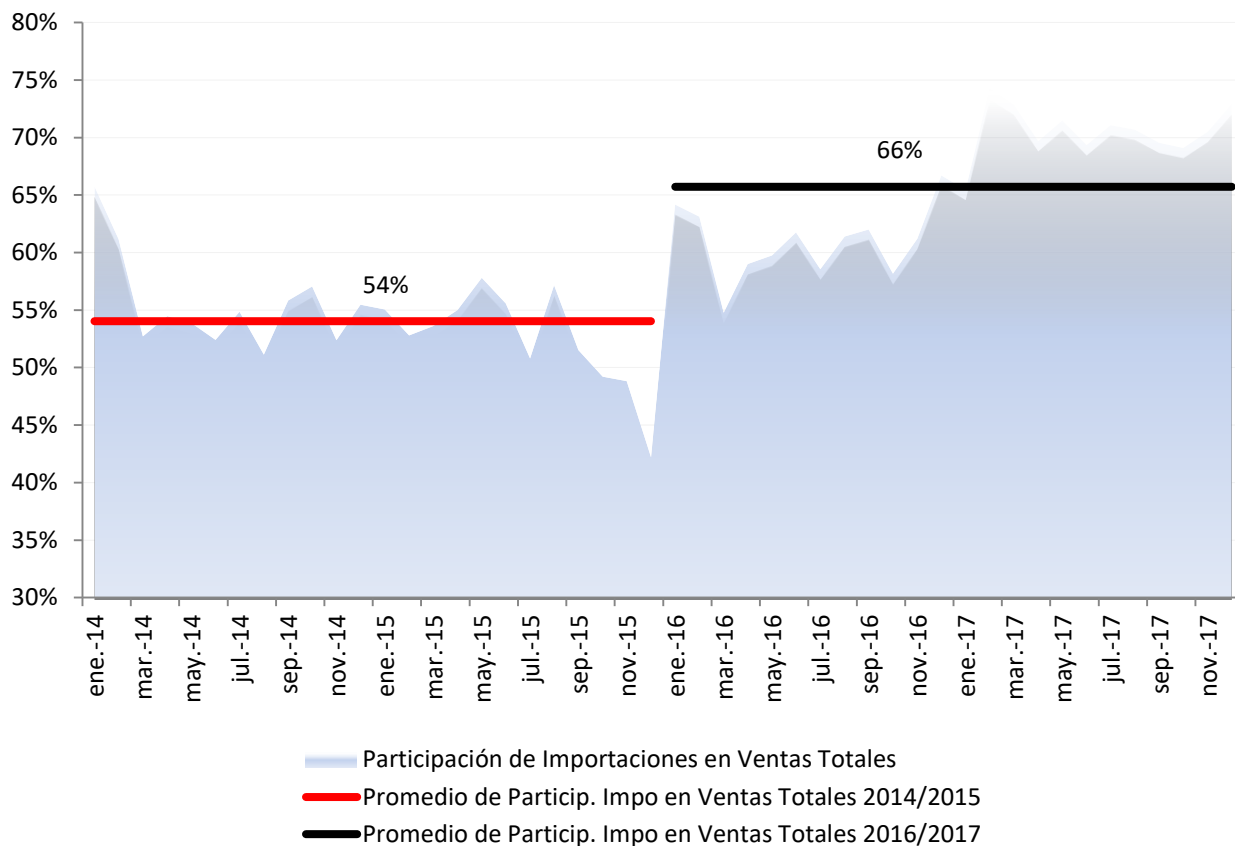
3. Ventas de autos nacionales



4. Exportaciones



5. Importaciones



ACLARACIONES METODOLÓGICAS

La información utilizada corresponde a las estadísticas mensuales publicadas por ADEFA.

Dado que la información agregada de ADEFA incluía hasta 2015 autos, utilitarios, vehículos pesados y otros, pero desde 2016 en adelante sólo se sistematizó la información de autos y utilitarios, se procedió a compatibilizar la serie tomando en cuenta para 2014 y 2015, tanto en producción, como en exportación y venta a concesionarios totales, la suma de autos e utilitarios.

En lo referido a la incidencia de importados, como la venta a concesionarios nacionales no discrimina por segmento de venta, la comparación incluye en 2014 y 2015 autos, utilitarios, pesados y otros, tanto en venta a concesionarios totales como en venta a concesionarios de unidades locales, mientras que desde 2016 la misma comparación se realiza sólo con autos y utilitarios. De todas formas, como la comparación es en unidades físicas y estas, para vehículos pesados y otros, resultan marginales sobre el total su incidencia no afecta la evolución general de la serie.