

# ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO

RESTRICTED

**G/C/W/295**

31 de agosto de 2001

(01-4227)

Consejo del Comercio de Mercancías

Original: español

## **ARGENTINA - SOLICITUD DE PRORROGA DEL PERIODO DE TRANSICIÓN PARA LA ELIMINACIÓN DE LAS MEDIDAS DE INVERSIONES RELACIONADAS CON EL COMERCIO**

Se ha recibido la siguiente comunicación de la Misión Permanente de Argentina, de fecha 31 de agosto de 2001.

### **I. OBJETIVO**

1. A través de la presente y en virtud de lo establecido en el artículo 5.3 del Acuerdo sobre las Medidas de Inversiones relacionadas con el Comercio, y de la Decisión del Consejo de Comercio de Mercancías del 31 de julio del 2001 (Documento G/L/460), el Gobierno de la República Argentina solicita la extensión del período de transición para eliminar las TRIM's oportunamente notificadas al Comité de Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio.

### **II. ALCANCE**

2. La presente solicitud comprende las medidas relativas al sector automotor notificadas por la República Argentina al Comité de Medidas en materia de Inversiones relacionadas con el Comercio mediante las siguientes comunicaciones oficiales:

- Comunicación del 30 de marzo de 1995: Documento G/TRIMS/N/1/ARG/1 publicado el 10 de abril de 1995.
- Comunicación del 21 de marzo de 1997: Documento G/TRIMS/N/1/ARG/1/Add.1 publicado el 26 de mayo de 1997.
- Comunicación del 28 de diciembre de 1999: Documento G/C/W/176 publicado el 18 de enero de 2000.

### **III. DURACION**

3. En virtud de los fundamentos que se exponen a continuación, y de la Decisión del Consejo de Comercio de Mercancías conocida como "fórmula 2 + 2" del 31 de julio de 2001 (Documento G/L/460), la República Argentina solicita la prórroga del período de transición por un total de 2 años contados a partir del 1º de enero de 2002, el que se extendería hasta el 31 de diciembre de 2003.

4. Sin perjuicio de lo solicitado en el párrafo precedente, la República Argentina, desea destacar que en virtud de lo estipulado en el artículo 5.3 del Acuerdo sobre las Medidas de Inversiones relacionadas con el Comercio, el 28 de diciembre de 1999 solicitó una prórroga del período de transición para el desmantelamiento de sus TRIM's de 7 años contado a partir del 1º de enero de 2000 hasta el 31 de diciembre de 2006.

#### IV. FUNDAMENTOS

5. El objetivo de este apartado es exponer los fundamentos de la solicitud de prórroga al período de transición para eliminar las TRIM's en el Régimen Automotor.

6. En la primera parte (punto 4.1) se hace mención a los fundamentos de la presente solicitud y a continuación (punto 4.2) se analiza la evolución reciente del Sector Terminales y el Sector Autocomponentes y sus principales variables, con referencia al contexto macroeconómico y al complejo metalmecánico en general. En el punto 4.3 se presentan las características del Régimen Automotor Argentino y los cambios introducidos durante los años 2000 y 2001. En el punto 5 se sintetizan los principales argumentos presentados que, en conjunto, fundamentan la solicitud efectuada. En el punto 6, se encuentra el Nuevo Esquema a implementar.

7. En el documento Anexo (punto 7), se detallan algunos indicadores que señalan la relevancia del complejo automotor dentro de la estructura industrial del país y el contexto macroeconómico (punto 7.1). Por último en el punto 7.2, se hace hincapié en la evolución del complejo automotriz (producción, exportaciones, productividad e inversiones).

##### A. FUNDAMENTOS DE LA SOLICITUD

8. Se considera que una de las razones para haber solicitado oportunamente la extensión de las TRIM's se originó en la necesidad de consolidar el desarrollo de una industria automotriz competitiva internacionalmente, como así también concluir la negociación de la Política Automotriz Común del MERCOSUR (PAM). Actualmente, Argentina se encuentra, en ambos aspectos, en un período consolidación, debido a que el aludido proceso sufrió dos retrasos importantes.

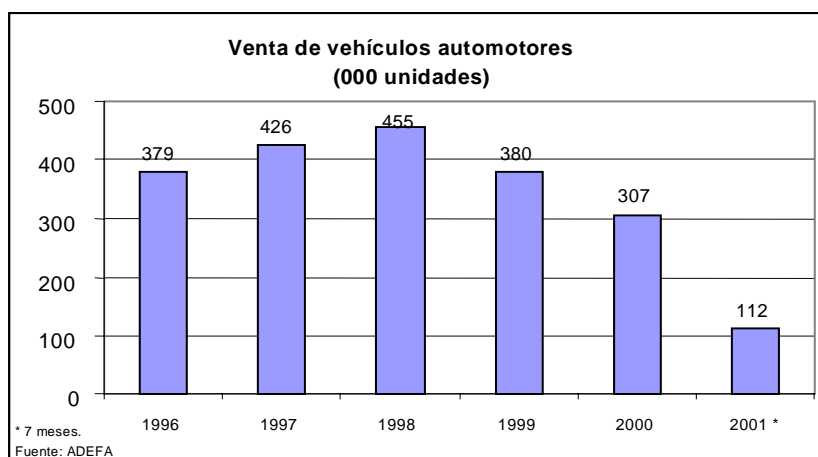
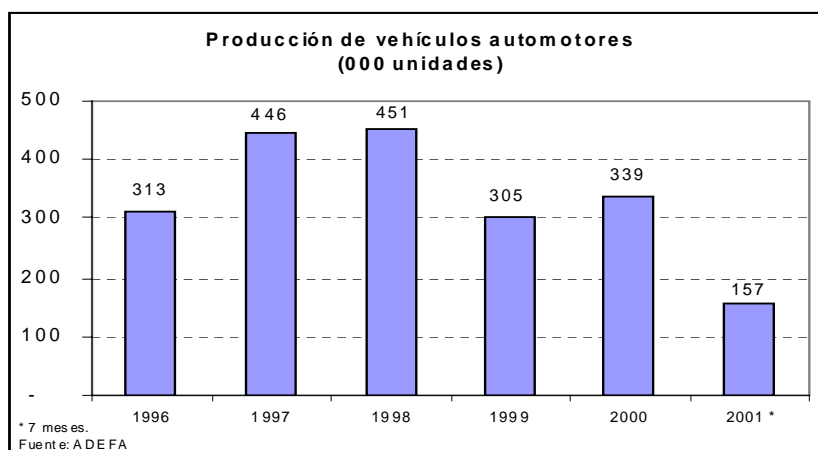
9. El primero, ocasionado por los efectos de la crisis mexicana y el efecto pos-tequila (Anexo 7) y, el segundo, el que se originara en la crisis brasileña, materializada a través de la devaluación del real que se refleja en un aumento de las asimetrías y en una caída de la demanda que registró el mercado brasileño, que habitualmente es el principal destino de las exportaciones argentinas.

10. A esta situación internacional, se le suma al sector los casi 3 años de recesión de la economía argentina. Si el conjunto de elementos descriptos por la Argentina en la solicitud de extensión notificada el 28 de diciembre de 1999 en virtud del artículo 5.3 del Acuerdo TRIM's, configuraban un cuadro de situación complejo; el escenario actual es considerablemente más crítico. (Se remite al Documento Anexo a fin de interiorizarse sobre la repercusión de las crisis internacionales en la industria automotriz)

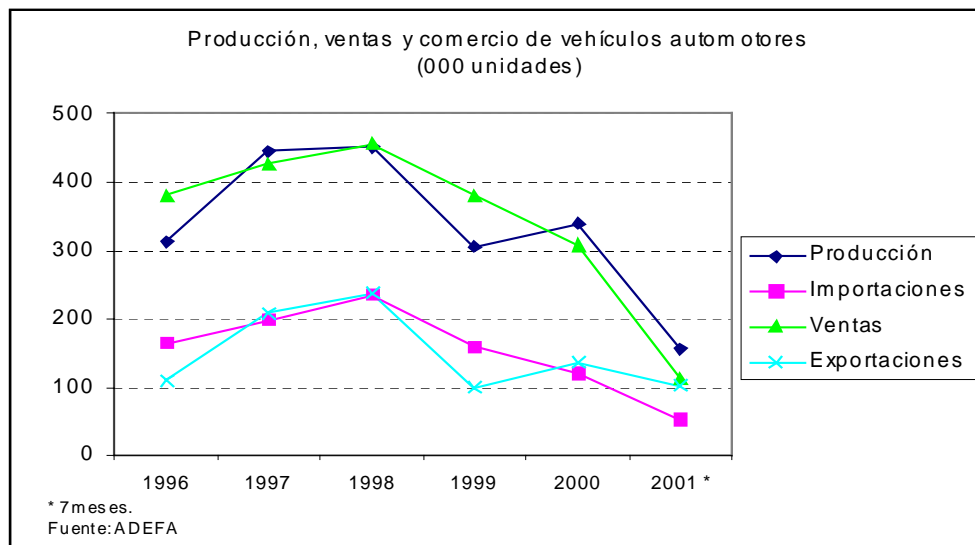
##### B. SITUACION ACTUAL

###### i) *Sector de Terminales*

11. Tal como se señala en la sección de coyuntura macroeconómica, en el año 2001 la Argentina mantuvo en términos de actividad económica una tendencia declinante. El sector produjo en los siete meses de ese año, 157 mil unidades, lo cual representa una caída del 46% con respecto al año anterior, (aunque también significa una reducción de la misma magnitud respecto del promedio 1996-2000). Cabe señalar, que la tendencia favorable de los años 1999-2000 estuvo influenciada por la instrumentación del "Plan Canje" (Anexo 7).



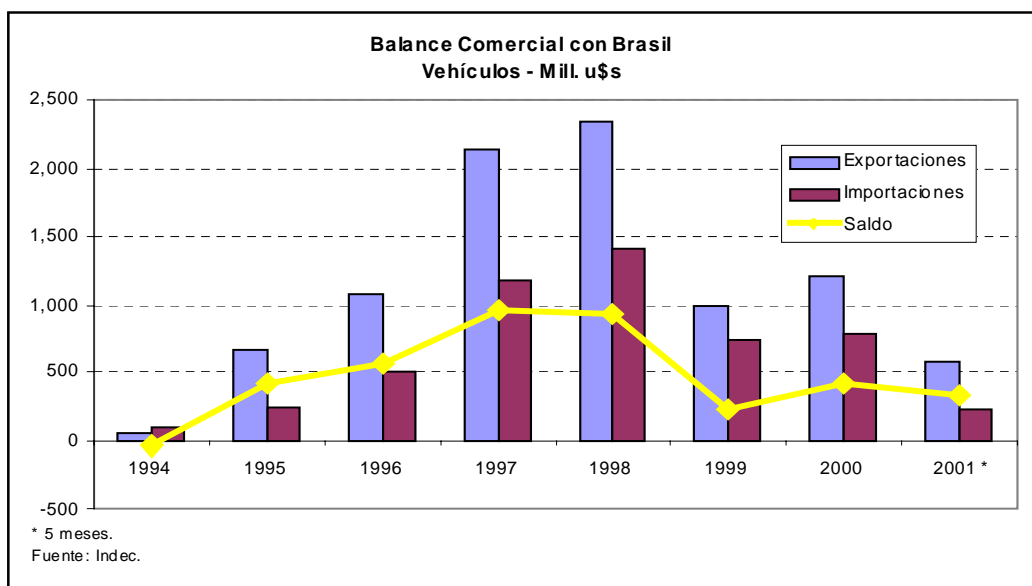
12. Al igual que lo que sucede con la producción, las ventas también se redujeron alcanzando a 112 mil vehículos. Esto equivale a una caída del 36% por debajo del volumen alcanzado durante igual período del año 2000. Si se considera el promedio de 343.2 mil unidades vendidas correspondiente al período 1996-2001, la caída supera el 25% durante estos seis años.

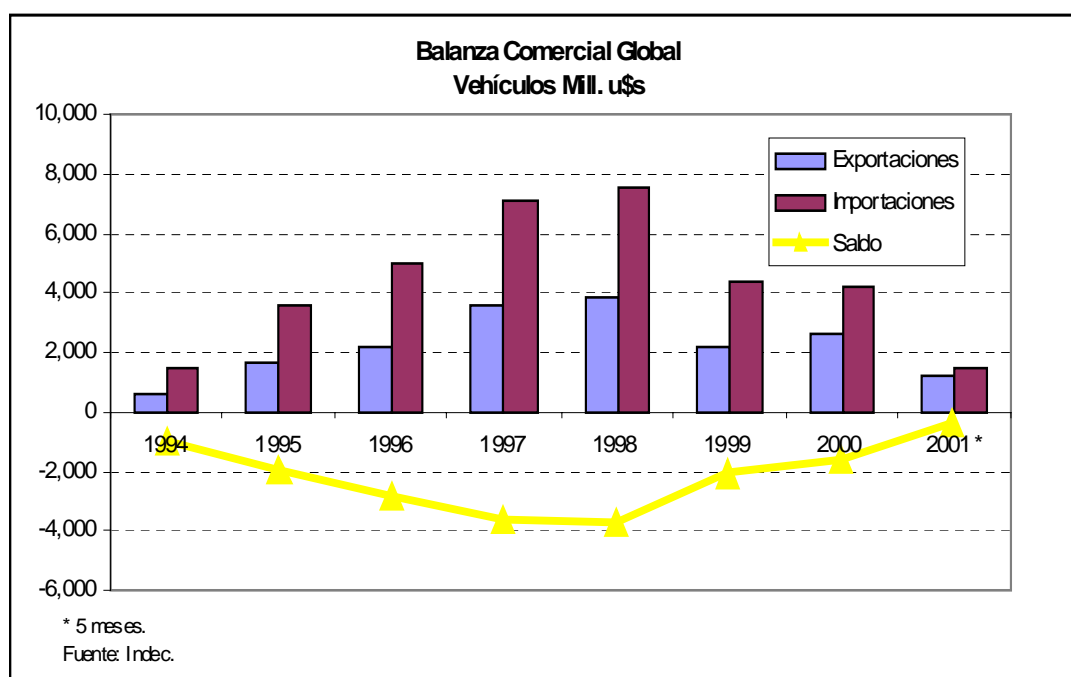
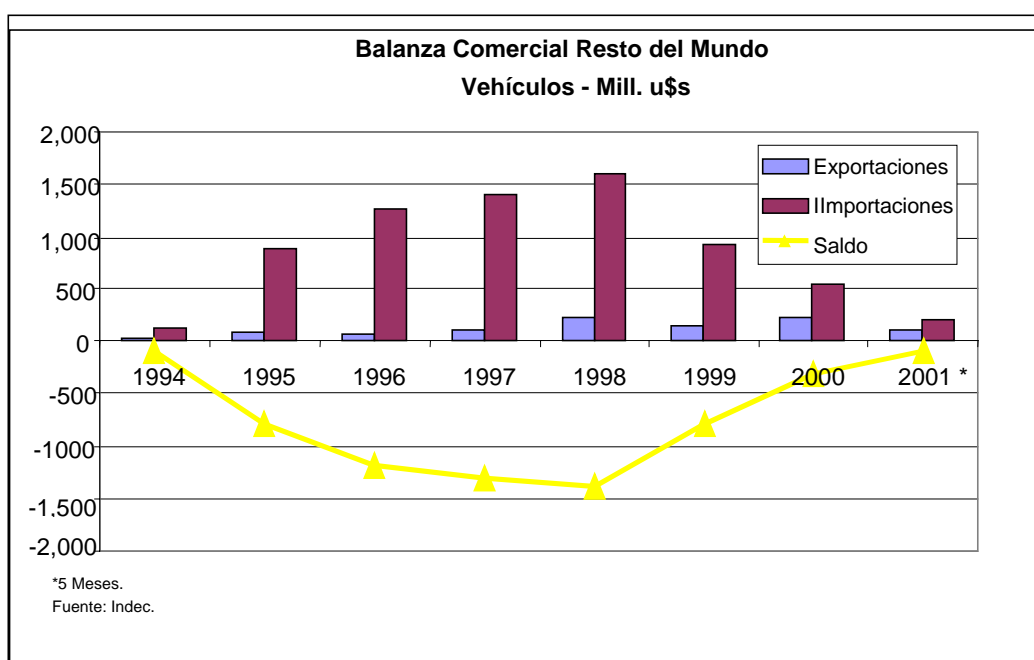


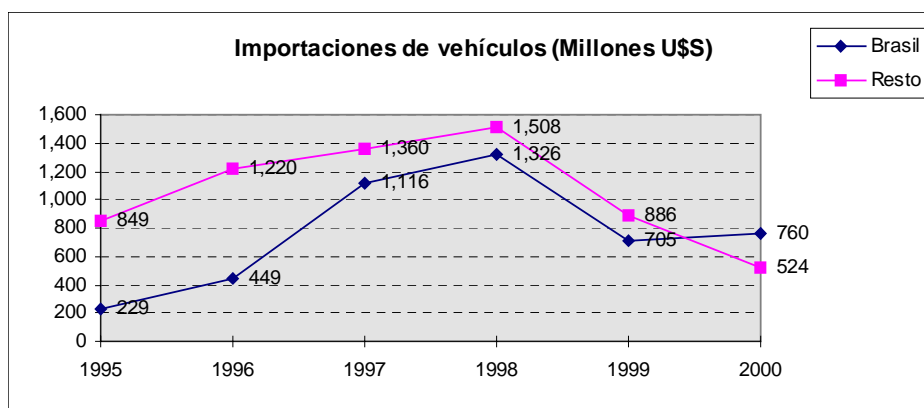
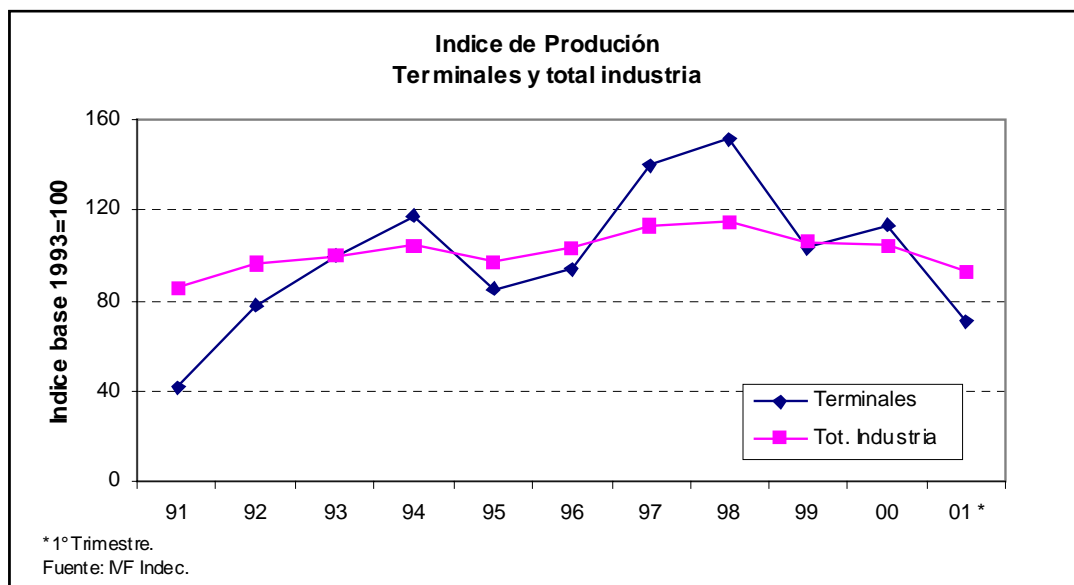
13. A pesar del leve aumento registrado en la exportaciones del 1999-2000, en el período correspondiente al 2000-2001 se observa un descenso en las mismas, alcanzando un promedio de 100 mil unidades exportadas.

14. Durante todo el período Brasil fue el destino de exportación más importante. El saldo del intercambio bilateral con ese país siempre resultó superavitario, habiéndose registrado los mayores saldos en 1997 y 1998 (alrededor de 1000 millones de dólares cada año).

15. Según los cuadros el año 2000 fue superavitario, sin embargo, la balanza comercial total de vehículos para el promedio 1996-2000, es deficitaria para la Argentina. Esto se debe a que las importaciones desde extrazona tienen un rol mayoritario dentro del total importado. Hay que aclarar que en los últimos dos años hubo una creciente sustitución por los vehículos brasileños, al punto de llegar a ser las importaciones de estos últimos un 45 % mayor en el 2000 que de los de extrazona.





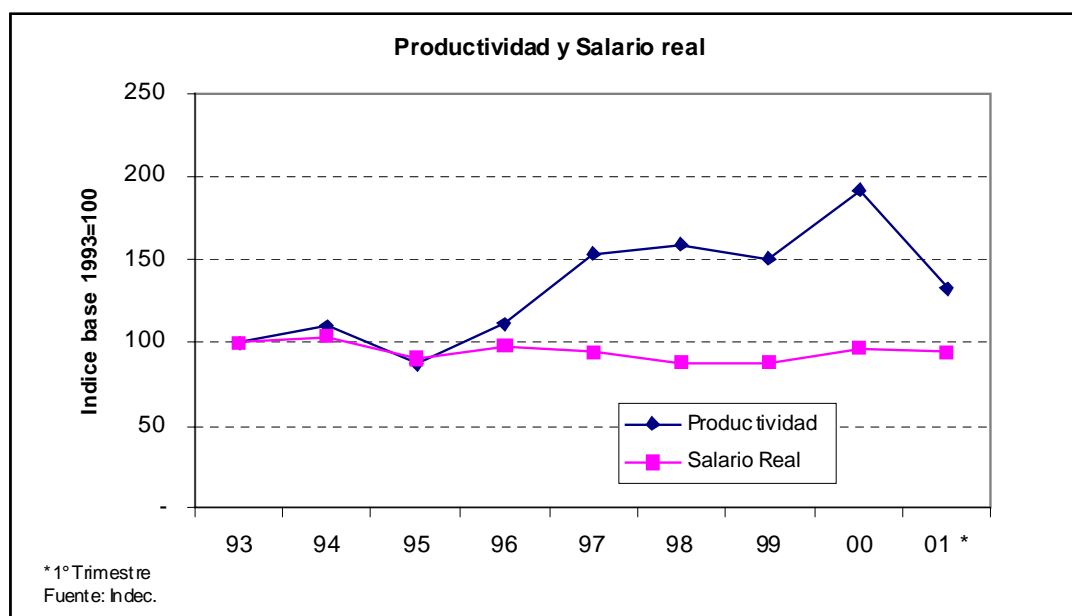


16. En la actualidad, hay 10 terminales desempeñándose en el sector de la fabricación de vehículos, que cuentan con 11 plantas en total, para la producción de 38 modelos (17 de automóviles, 9 de utilitarios, 11 de camiones y 1 de ómnibus).

17. La Argentina cuenta con un índice promedio de 5.7 habitantes por vehículo, considerando el período 94-00. En 1994, fue de 6 habitantes por vehículo, mientras que actualmente dicho coeficiente ronda un valor de 5.5.

18. El Régimen Automotor sancionado en 1991 trajo importantes resultados en cuanto a la evolución de las ventas, incremento de las exportaciones y modernización de los productos que se fabricaban. No obstante, el déficit comercial acumulado del sector (vehículos + autopartes) fue de 20.500 millones de dólares. El mismo se debió en su mayor parte al comercio de autopartes. Esto se originó durante el período en que el RAA otorgó una elevada protección efectiva al sector del ensamblaje, lo cual contrastó con la relativamente baja protección que recibieron los fabricantes de autocomponentes. En este sentido, el Régimen Automotor buscó favorecer al sector con el objetivo de lograr su inserción internacional, a través de un esquema de cupos para las importaciones de todos aquellos elementos que no fueran producidos por las terminales radicadas en el país. Los aranceles fijados al público general para importar autos fueron del 33%, mientras que las terminales contaban con aranceles preferenciales para la importación de partes al 2%, además de contar con excepciones de pago de aranceles para ingresar al país vehículos terminados.

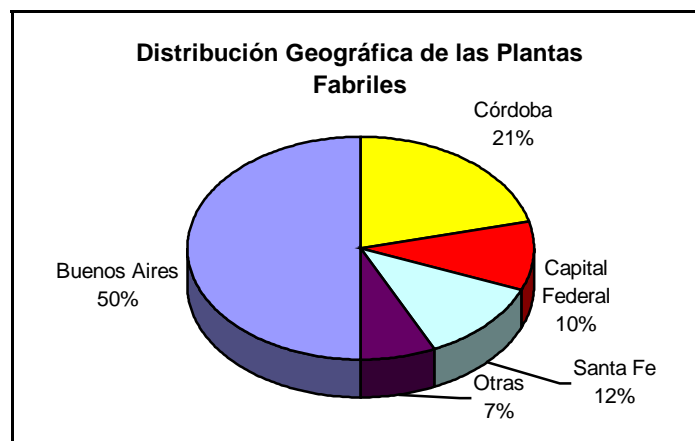
19. La productividad por obrero ocupado experimentó un crecimiento del 91 % entre 1993 y 2000 y el salario real se mantuvo casi constante en el mismo período (sólo tuvo una variación acumulada del 0.4 %).



Fuente: Centro de Estudios para la Producción - SICyM- en base a datos del INDEC.

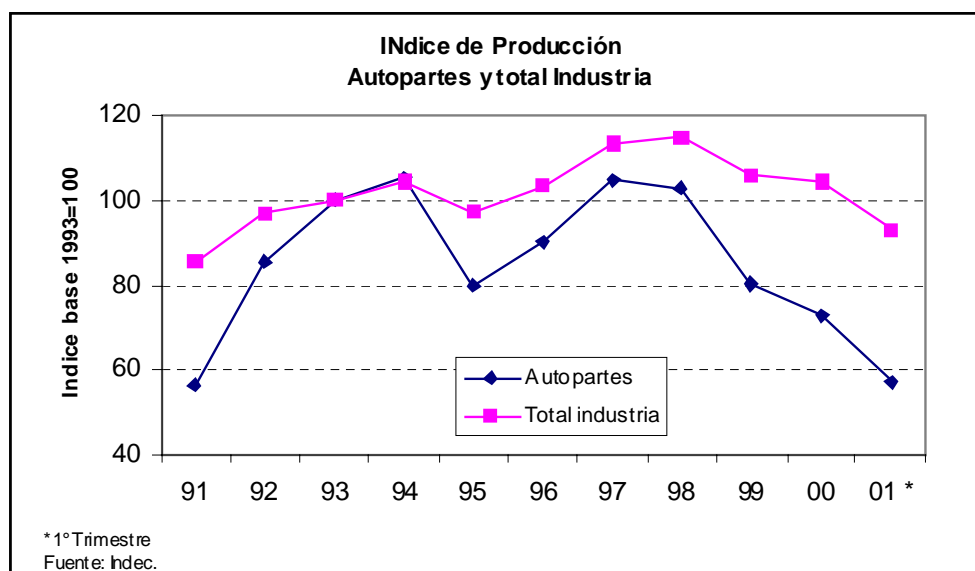
ii) *Sector de Autocomponentes*

- El sector autopartista tuvo ventas en el año 2000 por US\$ 3.365 millones, nivel que se ubica un 4,5% por encima del volumen alcanzado en 1999, pero un 10% por debajo del promedio 1992/1999.
- El sector está compuesto actualmente por unas 400 empresas, 60 menos de las que contaba en 1994. En ese período, el sector experimentó un importante proceso de reconversión y trasnacionalización, producto del marco regulatorio y de ciertas tendencias internacionales en la articulación del bloque automotriz.
- Entre las principales líneas de estas nuevas tendencias se encuentra, por un lado, la constitución de acuerdos globales de provisión entre terminales y grandes autopartistas, que generan la replicación de relaciones comerciales en los diferentes mercados del mundo. Por otra parte, la aplicación de un esquema de “anillos concéntricos” para la provisión de componentes, donde las terminales se vinculan sólo con unos pocos proveedores de conjuntos, que a su vez adquieren partes y subconjuntos ubicados más atrás en la cadena productiva.



Fuente: Secretaría de Industria de la Nación.

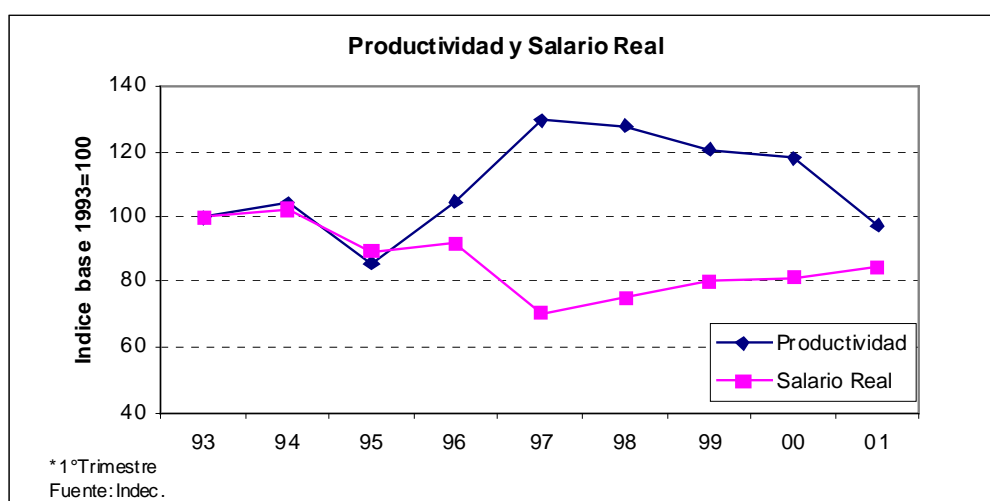
- Aproximadamente un 56% por ciento de la facturación del sector se destina a equipo original utilizado por las terminales para la fabricación de unidades nuevas. La reposición es el segundo destino de la producción, reuniendo 23% de las ventas, mientras que la exportación directa (sin incluir los componentes exportados dentro de vehículos) representa el 16% de ellas. El resto (aproximadamente 5%) tiene como destino fundamentalmente a otros autopartistas.
- En Diciembre de 1999 el sector empleó 33.956 personas, tres cuartas partes del nivel alcanzado en ese mismo mes de 1992. Si bien esto muestra a lo largo de ese período una tendencia decreciente, se observa también un comportamiento procíclico, con incrementos leves en los años de expansión de la producción y fuertes caídas en las contracciones.



- Cabe destacar, que entre 1998 y 2001 la producción, tanto de autopartes como del total de la industria, mantiene esta tendencia a la baja, mientras que las ventas totales (de origen local más importaciones) crecieron 9,1%, marcando variaciones anuales acumulativas de -0,9% y 1,2%, respectivamente.
- Se registra cierta desintegración del sector con la incorporación de componentes importados: el *ratio* producción/ventas descendió alrededor del 13% entre 1992 y 2001.

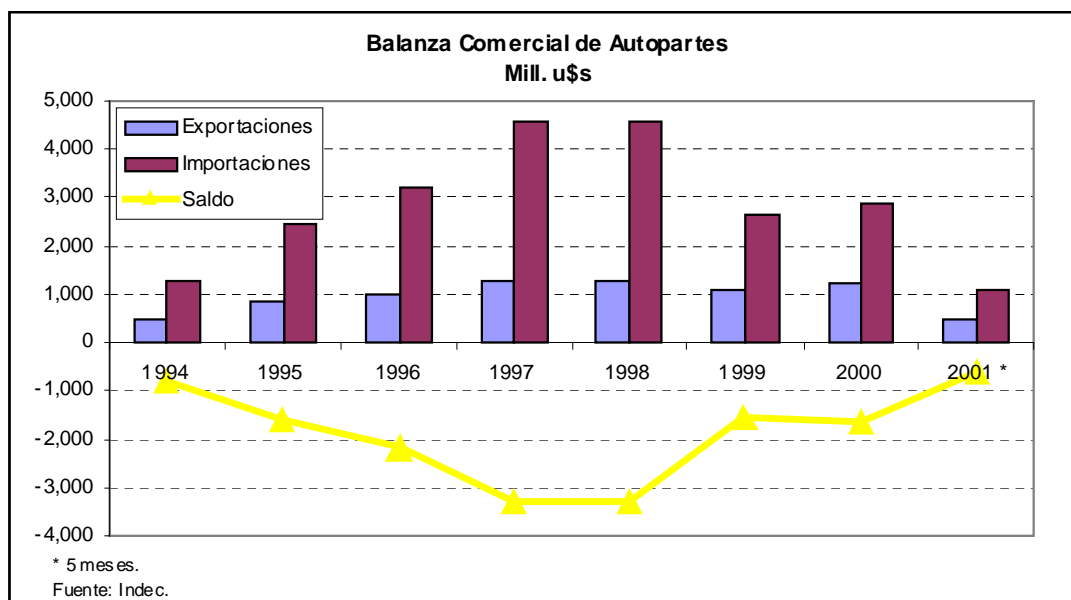


- Dicho comportamiento es consistente con la relación entre importaciones y consumo aparente que mostró un rápido aumento desde 31,5% en 1995 a 44,4% en 1999, habiendo superado el 46% en el año 1998.
- Ese crecimiento de la participación de las importaciones en el mercado interno se ha dado en el contexto de un aumento promedio del 6% anual acumulativo entre 1993 y 1998. No obstante, en 1999 se verifica una baja que hace retroceder el consumo aparente un 32%, por debajo del nivel inicial del período mencionado.
- El contraste entre el estancamiento en la producción del sector y la expansión del conjunto industrial hizo que el autopartismo perdiera peso en el valor total de la producción manufacturera: de 2,8% en 1994 cayó a cerca del 2,0% entre 1999 y 2000.
- El autopartismo presenta una intensidad laboral de 16,5 trabajadores por cada millón de dólares de Valor Bruto de la Producción, cifra algo más alta que los 13,4 del promedio de la industria manufacturera. Dicho ratio ubica al sector de autocomponentes sólo por debajo de las ramas tradicionalmente mano de obra intensivas como Prendas de vestir, Productos de Cuero y Calzados.
- Entre 1992 y 2000 la productividad del sector registró un incremento superior al 40%.



- El proceso de reconversión del sector generado por la gradual apertura que implicó el Régimen Automotriz iniciado en 1992, determinó un importante proceso de inversiones que totalizó casi US\$ 1500 millones entre 1995 y 2000.
- Fruto de la mencionada reconversión y del proceso de integración regional observado por el sector, las exportaciones del sector crecieron de US\$ 754 millones en 1994 a US\$ 1095 de millones, en 1999. En el 2000 las mismas alcanzaron a US\$ 1215 millones, casi 11% más que en igual período del año anterior.
- El principal destino de esas exportaciones es Brasil, que reunió aproximadamente el 45% en el último año cerrado (2000), aunque dicha proporción viene decayendo desde 1998, cuando alcanzó un pico del 61%.
- Las importaciones superan largamente a las ventas externas, con lo que el comercio autopartista argentino ha sido deficitario a lo largo de toda la década, con una media de US\$ 1870 millones. Dicho déficit tuvo picos del orden US\$ 3 mil millones en 1997 y 1998. En el año 2000 el déficit alcanzó a US\$ 1596 de millones, producto de la contracción de la producción ocurrida en el período.

- La dinámica de las importaciones ha estado fuertemente ligada a la evolución de la demanda interna, con una alta volatilidad, con lo que su incidencia dentro del mercado interno es creciente en los años de expansión, reduciéndose con las recesiones.



- El pico máximo de importaciones se registró en 1997 con US\$ 4168 millones, un 60% más que en 1994. A partir de entonces las mismas cayeron en los dos años subsiguientes. Entre 1998 y 1999 la caída fue del 45%, estacionándose en el 2000.

iii) *Resto del Complejo Metalmecánico*

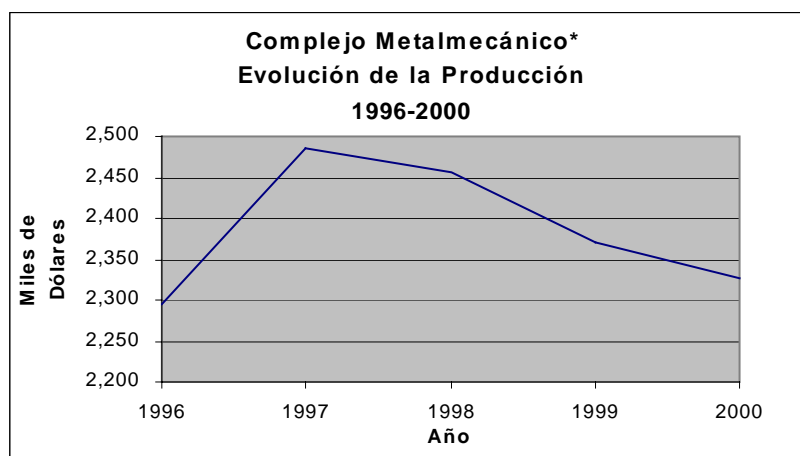
20. Este sector está fuertemente vinculado a la industria automotriz y por tanto, sus dinámicas están ligadas entre sí. Por ello, en este apartado se hace una breve referencia a su evolución reciente y situación actual.

21. Cabe señalar, que hacia el año 2000, la absorción interna (consumo aparente) de los productos comprendidos bajo esa actividad fue de alrededor de US\$ 5.968, los cuales se descomponen, entre ventas locales de productores domésticos e importaciones en US\$ 1.776 y US\$ 4.192 respectivamente (30 % y 70%).

22. Los distintos segmentos que componen la actividad difieren en cantidad de firmas, concentración y otros parámetros que, en general, se relacionan con la complejidad tecnológica de los productos que fabrican. En términos agregados, ésta comprende entre 800 y 1000 firmas, en su mayoría PyMEs de capital nacional, las cuales emplean alrededor de 22.000 personas (5% del empleo industrial total) y producen en conjunto US\$ 2.330 al año (3.11% del VBP industrial).

23. En la evolución general del sector se distinguen tres períodos. El primero, corresponde al bienio 90-91, constituye el período en el cual se gestan las reformas estructurales impulsadas por el Plan de Convertibilidad. El segundo período, que comprende los años 92-97, se consolidan las reformas estructurales, la economía crece en forma sostenida (excepto 1995) y se articulan instrumentos de estímulos a la inversión. Luego, a partir de 1998 el ritmo de crecimiento se desacelera, entrando la economía en recesión.

24. En el siguiente gráfico se refleja la dinámica señalada para el período más reciente. En éste, se observa que la producción, luego de crecer sostenidamente hasta el año 1997, presentó una tendencia marcadamente decreciente entre los años 1998 y 2000.



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Ministerio de Economía

### C. EL RÉGIMEN AUTOMOTOR ARGENTINO

25. Las notificaciones Nros G/TRIMS/N/1/ARG/1 del 10 de abril de 1995, G/TRIMS/N/1/ARG/1/add.1 del 26 de mayo de 1997, y el Documento G/C/W/176 del 28 de diciembre de 1999 presentadas por la República Argentina ante la OMC, describen en detalle las medidas y la normativa del Régimen Automotor Argentino durante el período 1991 –1999. Dicho Régimen se prorrogó hasta el 31 de julio de 2000.

26. El 30 de junio del año 2000, se suscribió el “Acuerdo sobre Política Automotriz Común entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil”, el que fue protocolizado en el marco del Acuerdo de Complementación Económica N° 14 de la ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI).

27. El objetivo del acuerdo bilateral fue definir una norma que pudiera ser la base para alcanzar una Política Automotriz del MERCOSUR (o PAM) en virtud de lo establecido en la Decisión N° 29/1994 del Consejo del Mercado Común del MERCOSUR..

Los objetivos del acuerdo bilateral pueden resumirse como sigue:

- construir un esquema regional basado en los principios de solidaridad, especialización y complementación consagrados en el Acta de Ministros, de diciembre de 1998;
- lograr una especialización productiva de las terminales, con asignación de modelos exclusivos en cada país, para alcanzar escala y competitividad;
- promover la creación de una cadena de proveedores principales, para generar una especialización en la asignación regional de los conjuntos y las autopartes;
- crear una plataforma exportadora conjunta a terceros mercados, sobre la base de las ganancias de escala y competitividad, generadas por la integración;
- mejorar la eficiencia de la cadena, reduciendo los costos de acceso a la tecnología, y precios de los insumos;
- disminuir los costos correspondientes a la comercialización y los costos de financiación al comprador;
- establecer la política arancelaria de largo plazo para este sector en el Mercosur;

Para alcanzar estos objetivos, el Acuerdo fijó los siguientes lineamientos:

- comercio intrazona administrado en forma global (abarca el universo del Acuerdo) y libre de aranceles (0%) siempre que se cumpla con los márgenes de tolerancia establecidos, arancel de 35 % para los vehículos provenientes de terceros países;
- requisito mínimo de contenido local del 30% medido en piezas (que tiene su equivalente en la medición por conjuntos en el 44%) con el objeto principal de detener la creciente desintegración de la industria autopartista argentina, verificada en los últimos años.

28. En el marco del acuerdo bilateral, Argentina mantuvo el Régimen Automotriz, vigente hasta el 31 de diciembre de 1999, introduciendo algunas modificaciones en ciertos aspectos como los niveles de intercambio comprometidos, los cupos a la importación de vehículos, el requisito de contenido local mínimo, el arancel externo común y aranceles diferenciales para piezas de extrazona, entre otros puntos.

29. La situación del sector automotriz en la Argentina requería un acuerdo que estableciera las reglas de juego a seguir con Brasil. La flexibilización de varios aspectos del régimen argentino debía servir para incrementar la competitividad del sector en su conjunto.

30. En cuanto a la situación del sector de autocomponentes, con un creciente déficit en el comercio con terceros países y una gran caída en el nivel de actividad, se trató de contrarrestar por medio de la modificación del requisito de contenido local.

*ii) Comparación entre el Régimen Automotor actual y el Régimen Automotriz Argentino*

31. El estado de la industria de autopartes exigía un instrumento que permitiera un horizonte razonable para una reestructuración realista. El requisito de contenido local pretende ser ese instrumento.

32. El Acuerdo Bilateral en su artículo 26, define la exigencia de un contenido local mínimo; estableciendo que las empresas puedan optar por cumplir el requisito a través de 2 mecanismos:

- Medición por proceso: alcanzar un porcentaje mínimo de 44% para automóviles y 37% para el resto de los vehículos. En ambos casos los conjuntos y subconjuntos serán considerados locales cuando el contenido local máximo no supere el 32,5%
- Medición por contenido neto: alcanzar un porcentaje mínimo de 30% para automóviles y 25% para el resto de los vehículos. En ambos casos los conjuntos y subconjuntos se computarán neto de partes y piezas importadas.

33. Las empresas que opten por este último mecanismo, podrán computar en el numerador, el contenido local de las exportaciones de los autopartistas a extrazona y asimismo podrán descontar del denominador todas las partes y piezas que se incorporen en un bien final (autos, conjuntos y subconjuntos) que se exporten a extrazona. A los efectos de la medición el mismo se realiza por empresa y por año.

*iii) Acciones realizadas durante los años 2000-2001*

34. Desde la última notificación presentada al Consejo de Comercio de Mercancías en el marco de la OMC en diciembre de 1999, Argentina ha llevado a cabo una serie de acciones a fin de lograr superar las limitaciones del régimen sectorial y las provocadas por las distintas crisis internacionales.

35. A tales efectos ha avanzado en las negociaciones con su principal socio comercial, Brasil, superando algunos de los escollos anteriores y se han llevado a cabo progresos sustantivos para la implementación de una futura Política Automotriz del MERCOSUR (PAM).

36. En el mismo sentido, Argentina ha iniciado una serie de acercamientos con otros países con el objetivo de ampliar sus mercados, de lograr otra vía de expansión para los productos del sector automotor nacional, como así también lograr una industria más competitiva con proyección internacional.

37. Dentro de las acciones que merecen nombrarse es la suscripción, en enero de 2001, del Acuerdo de Política Automotriz entre la República Argentina y los Estados Unidos Mexicanos, celebrado en el marco el Acuerdo de Complementación N° 6 de la ALADI. Este acuerdo prevé un arancel del 8% para la importación de automotores de plantas que se encuentran radicadas en ambos países, con un cupo de 18.000 unidades. Asimismo, existen negociaciones entre nuestro país y Chile, y entre el Mercosur y México.

38. Por último merece destacar que el gobierno nacional tiene un convencimiento claro sobre la conveniencia de que en el corto plazo, este sector clave en la producción nacional, en la generación de empleo y en el saldo de la balanza comercial alcance los patrones mínimo s de competitividad internacional, por lo que ha emprendido negociaciones (internas y externas) en tal sentido.

iv) *“Acuerdo sobre Política Automotriz del MERCOSUR”*

39. En virtud de lo establecido en la Decisión N° 29/1994 del Consejo de Mercado Común y con el objetivo de reafirmar las condiciones propicias para el fortalecimiento de la integración de la industria automotriz instalada en la región, promover la sustitución de importaciones de piezas de extrazona por piezas producidas en la región, se suscribió el “Acuerdo sobre Política Automotriz del MERCOSUR”, el cual fue aprobado por la Decisión del Consejo del Mercado Común N° 70/2000 de fecha 14 de diciembre de 2000, el cual introduce modificaciones al Acuerdo Bilateral firmado el 30 de junio de 2000.

40. Las características que merecen mencionarse de dicho acuerdo son que fue celebrado en el marco del Acuerdo de Complementación N° 18 de la ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI), y que los cambios introducidos significan una mayor flexibilización para alcanzar el requisito mínimo de contenido local establecido en el Acuerdo bilateral suscripto entre Argentina y Brasil.

41. Asimismo se destaca que el 22 de junio de 2001, en virtud de la Decisión N° 4/2001 del Consejo de Mercado Común del MERCOSUR, se incorporó plenamente la República del Paraguay a la Política Automotriz del MERCOSUR (PAM). Actualmente este acuerdo deberá ser protocolizado en el marco de la ALADI e internalizado por los Estados Partes para su entrada en vigencia.

## **V. CONCLUSIONES**

42. En esta sección, se sintetizan los principales argumentos presentados a lo largo de este trabajo y que, en conjunto, fundamentan la solicitud efectuada:

- a) Tanto la industria automotriz como la autopartista en la República Argentina son consideradas sectores económicamente estratégicos, debido a la participación de los ingresos por exportaciones de la balanza de pagos, por el volumen de producción, por

el índice de ocupación de mano de obra, como también por los avances tecnológicos incorporados, y a su vez actúa como una rama industrial dinamizadora de otros sectores de la cadena productiva. Tal como se señaló, en 2000 la participación del VBP conjunto de terminales y autopartistas en el VBP industrial alcanzó al 8.33 % y las exportaciones del sector representaron el 10.9 % de las exportaciones industriales.

- b) Antes de la iniciación del régimen, la industria automotriz argentina estaba pasando por un proceso de decadencia muy prolongado, que había retrotraído los volúmenes de producción a niveles de dos décadas atrás, con atraso tecnológico, modelos muy antiguos y poca especialización. Durante la vigencia del Régimen Automotor Argentino 1991-2000 (RAA) se registraron importantes mejoras en el sector industrial que permitieron la recuperación y modernización del sector. Este fenómeno se refleja en los siguientes indicadores:
- **Especialización productiva:** en 1990, seis (6) empresas terminales producían 46 modelos; en 2001 once (11) empresas producen 32 modelos.
  - **Modelos producidos:** en 1990 se producían modelos con una antigüedad de 15 años; en 2001 la antigüedad media de los modelos producidos alcanzaba a 3 años.
  - **Precio de los vehículos:** en 1991 se necesitaban 27 salarios medios para comprar un vehículo y en 1998 esta cifra se redujo a 13 salarios medios.
  - **Productividad de la mano de obra:** en 1990 cada empleado producía 5,7 unidades y en 2001 la producción por empleados fue de 18.5 unidades por año.
  - **Producción:** en 1990 alcanzó a 99.639 unidades y en 1998 fue de 457.957 unidades, es decir creció 4,57 veces.
- c) No obstante, esta industria no se encuentra aún consolidada y, particularmente durante el transcurso de los años 1998 – 2001, se ha visto afectada por las crisis internacionales, las asimetrías en el MERCOSUR y la fuerte recesión que vive Argentina desde 1998.
- d) En este contexto, un hipotético desmantelamiento de las TRIM's, provocaría una mayor caída de la producción nacional, futuras migraciones de empresas a otras áreas geográficas y un fuerte incremento de las importaciones que, seguramente, se conjugarán para convertirse en elementos expulsadores del empleo. Este colapso en el sector automotriz y autopartista no sólo afectaría el empleo directo del sector sino a todo el empleo indirecto (por ejemplo cadena de proveedores, de insumos y de materias primas, empeorando la performance del sector metalmecánico).
- e) En el corto plazo, dados los problemas fiscales existentes, la Argentina enfrentaría fuertes dificultades si, como es previsible, se produjera un aumento de las importaciones automotrices. A mediano plazo, el mantenimiento de esta industria es visto como parte del proceso conjunto de consolidación de todos los sectores industriales.
- f) Por otro lado, hay que destacar que la economía argentina hace 3 años que se encuentra en recesión, lo cual ha producido una fuerte reorganización de algunas empresas del sector planteándose, muchas de ellas, migrar del territorio nacional. Por

lo tanto, si se tiene en cuenta que el patrón de especialización regional aún no ha sido perfeccionado, sumado a los efectos que produjeron la aparición de los factores antes señalados (internos y externos), puede concluirse que actualmente hay más aspectos críticos que fundamentan la solicitud de extensión de las TRIM's para lograr alcanzar una mejor evolución y el desarrollo de la industria.

43. Por lo expuesto, la industria automotriz argentina requiere aún de un plazo adicional para completar el proceso gradual de ajuste y reestructuración iniciado en 1991-1995. Argentina ha fundamentado esta solicitud de prórroga tomando en consideración el contexto internacional y la situación de la economía nacional agravada por los 3 años de recesión; de manera que un análisis caso por caso, no ocasione un aumento en las asimetrías entre los países.

## **VI. OBJETIVOS DEL NUEVO ESQUEMA A IMPLEMENTAR**

### **A. OBJETIVOS DEL NUEVO ESQUEMA**

44. El objetivo general de la Política Automotriz Argentina es el logro de una industria competitiva y que pueda actuar en un marco regulatorio compatible con las disposiciones de los Acuerdos Multilaterales.

45. Para alcanzar un estadio de desarrollo sectorial que permita prescribir el uso de medidas no compatibles con las reglas del Acuerdo TRIM's, la Argentina se propone cumplir los compromisos acordados en la PAM (Política Automotriz Mercosur).

46. Esto significa cumplir con tres puntos:

- i) la eliminación de aranceles diferenciales
- ii) la liberalización del comercio intrazona
- iii) la apertura a terceros países a través de negociaciones bilaterales, como las que se desarrollan con México para liberalizar el comercio en el lapso 2004-2006 y con Chile para llegar a una liberalización en un plazo de cinco años.

47. El cumplimiento de estas disposiciones de la PAM permitirá avanzar en la adecuación de las medidas actualmente vigentes a las reglas del acuerdo TRIM's.

48. El cuadro adjunto muestra el cronograma de eliminación de los aranceles diferenciales que se establecieron para otorgar una preferencia a los productores locales, respecto de los aranceles vigentes del Arancel Externo Común (AEC).

Esquema de Reducciones Arancelarias

	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>
AEC 14%	7	8,2	9,3	10,5	11,7	12,8	14
AEC 16%	8	9,3	10,7	12,0	13,3	14,7	16
AEC 18%	9	10,5	12,0	13,5	15,0	16,5	18
Preferencia	50%	41,9%	33,6%	25%	16,9%	8,6%	0%

49. En este cronograma se avanza progresivamente hacia la desaparición de un instrumento no previsto en el Acuerdo sobre Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio (párrafo 2 del la Decisión del Consejo de Comercio de Mercancías G/C/W/275/Rev.1)

50. El instrumento del contenido local se mantendrá hasta el 31 de diciembre de 2003. En cumplimiento de lo previsto en la Decisión G/C/W/275/Rev.1, la Argentina se compromete a presentar un informe de avance al 31/12/2002, y si fuera solicitado un informe final al 31/12/2003.

51. Sin embargo es necesario destacar que nuestro país requirió en la notificación del 28 de diciembre de 1999 un periodo de transición de 7 años, que finalizaría el 31 de diciembre del 2006. Ante la Decisión del Consejo de Comercio de Mercancías, la República Argentina solicita un período de 2 años, que finalizará el 31 de diciembre de 2003. La solicitud original presentada por la República Argentina, se fundamentaba en la necesidad de extender las condiciones vigentes en ese momento (fin de 1999), con el objetivo de lograr que el sector automotor pudiera completar el proceso de reestructuración productiva, base imprescindible para una renovada capacidad de competir.

52. Tal como se expuso en este informe, los hechos acontecidos durante el período 2000-2001 no favorecieron este proceso de ajuste. Por el contrario, el contexto macroeconómico y el mercado nacional y regional presentaron mayores dificultades para el desarrollo del sector automotriz argentino. Dichas dificultades aún subsisten en Argentina y fueron reconocidas por los socios del MERCOSUR en el momento de negociar el régimen común. El reconocimiento de estos problemas se expresa en la definición de un período de transición que llega al año 2006. Por lo tanto, no es posible dejar de tener en cuenta esta situación.

## **VII. ANEXO**

### **A. EL COMPLEJO AUTOMOTOR. RELEVANCIA ECONÓMICA**

53. La industria automotriz y autopartista de la República Argentina es un sector estratégico por su contribución a los ingresos por exportaciones de la balanza de pagos, a la producción nacional, a la ocupación de mano de obra y a los avances tecnológicos, así como por los importantes efectos productivos secundarios que genera.



## COMPLEJO AUTOMOTOR

Indicadores estructurales

	1993	1998	1999	2000
<b>Terminales (1)</b>				
<b>VBP*</b>				
Millones de pesos	6,554.7	9,096.5	6,046.5	6,681.4
Participación en la industria	5.89%	6.61%	4.89%	5.54%
<b>Ocupados</b>				
23,027	22,963	18,522	17,574	
Participación en la industria	2.04%	2.29%	1.99%	2.04%
<b>Exportaciones</b>				
En millones de pesos	754.28	2254.9	1090.12	1395.33
Participación en exportaciones industriales	4.13%	14.45%	7.41%	7.43%
<b>Autopartistas (2)</b>				
<b>VBP</b>				
Millones de pesos	3,359.0	4,043.0	3,236.0	3,365.0
Participación en la industria	3.02%	2.94%	2.62%	2.79%
<b>Ocupados</b>				
44926	39421	34414	33956	
Participación en la industria	0.04	0.04	0.04	0.04
<b>Exportaciones</b>				
En millones de pesos	688.38	1149.32	1037.85	1215.19
Participación en exportaciones industriales	4.3%	2.9%	3.4%	3.5%
<b>Complejo automotor (1+2)</b>				
<b>VBP</b>				
Millones de pesos	9,913.7	13,139.5	9,282.5	10,046.4
Participación en la industria	8.90%	9.54%	7.51%	8.33%
<b>Ocupados</b>				
67,953	62,384	52,936	51,530	
Participación en la industria	6.03%	6.22%	5.69%	5.97%
<b>Exportaciones</b>				
En millones de pesos	1442.66	3404.22	2127.97	2610.52
Participación en la industria	8.47%	17.35%	10.76%	10.90%

\*Valor Bruto de Producción

Fuente: AFAC, ADEFA, Cuentas Nacionales e Indec.

54. Un indicador clave radica en el nivel de empleo que ocupa el sector. En 1998, el sector de terminales automotrices daba trabajo a 22.963 personas, las empresas autopartistas a 35.000 y los concesionarios (comercializadores al público) a 30.000, lo que totalizaba 87.963 personas como mano de obra directa. Si se incluye una ponderación de los sectores proveedores de materias primas e insumos, esta cifra sobrepasaba las 200.000 personas ocupadas. Dada la coyuntura adversa que enfrentó el sector y la economía argentina en general, hacia en el año 2000 el empleo en las terminales se redujo a 17.574 personas y en las empresas autopartistas a 33.956.

55. El sector automotor, como se podrá apreciar en los datos incluidos en la presente comunicación, es clave para la estabilización del sector externo y constituye un dinamizador global de la economía. No obstante, si bien es reconocido como un generador de divisas, es también considerado una industria aún vulnerable a las crisis externas e internas. En consecuencia, todavía no

se ha consolidado en su patrón de especialización regional, constituyendo por esto una industria altamente sensible.

## B. EVOLUCION Y SITUACION ACTUAL DEL SECTOR

### i) *El contexto macroeconómico*

56. La entrada en vigencia del Régimen Automotor Argentino tuvo lugar simultáneamente con la implementación de un plan de estabilización macroeconómica y un vasto programa de reforma estructural. Estos cambios unidos a la entrada de capitales, permitieron que:

- El producto bruto interno se expandiera a una tasa promedio superior al 8% en el período 1991-1994.
- Luego de los picos hiperinflacionarios de 1989 y 1990, la tasa de inflación se redujera drásticamente hasta alcanzar valores en 1994 similares a los internacionales.
- La entrada de capitales y la estabilización de precios derivaron en un proceso de remonetización de la economía, en la expansión del crédito al consumo y en una gradual reducción de las tasas de interés.
- Los efectos combinados de la inercia inflacionaria y la entrada de capitales generaron una revaluación de la moneda doméstica.

57. En 1995, y como fruto de la crisis iniciada por el “efecto Tequila”, el cuadro macroeconómico se revierte bruscamente. Los sectores productivos se ven afectados por la caída de la demanda doméstica y la restricción crediticia. El PBI cae más de cuatro puntos al tiempo que la tasa de desocupación se dispara hasta superar el 18%. Al mismo tiempo se produce una reducción temporaria en el déficit en cuenta corriente y se produce un proceso de recomposición de los precios relativos, por efecto de la apreciación de la moneda brasileña y el incremento en el precio internacional de los productos exportados por la Argentina.

Tabla 1: Indicadores macroeconómicos básicos

Año	PBI (precios de 1986). Variación %	Tasa de Desempleo Mayo	IPC Variación %	IPM Variación %
1988	-1,9	6,5	344,9	400,0
1989	-6,9	8,1	3.079,5	3.434,3
1990	-1,8	8,6	2.314,0	1.606,9
1991	10,6	6,9	171,7	110,5
1992	9,6	6,9	24,9	6,0
1993	5,7	9,9	10,6	1,6
1994	8,0	10,7	4,2	0,7
1995	-4,4	18,4	3,4	8,8
1996	4,8	17,1	0,2	2,2
1997	8,6	16,1	0,5	-1,2

Año	PBI (precios de 1986). Variación %	Tasa de Desempleo Mayo	IPC Variación %	IPM Variación %
1998	3,9	12,4	0,9	-3,2
1999	-3,4	14,5	-1,2	-3,8
2000	-0,9	15,4	-0,9	4,0
2001 - 7m.	-2,1 *	16,4	-0,7	-0,5

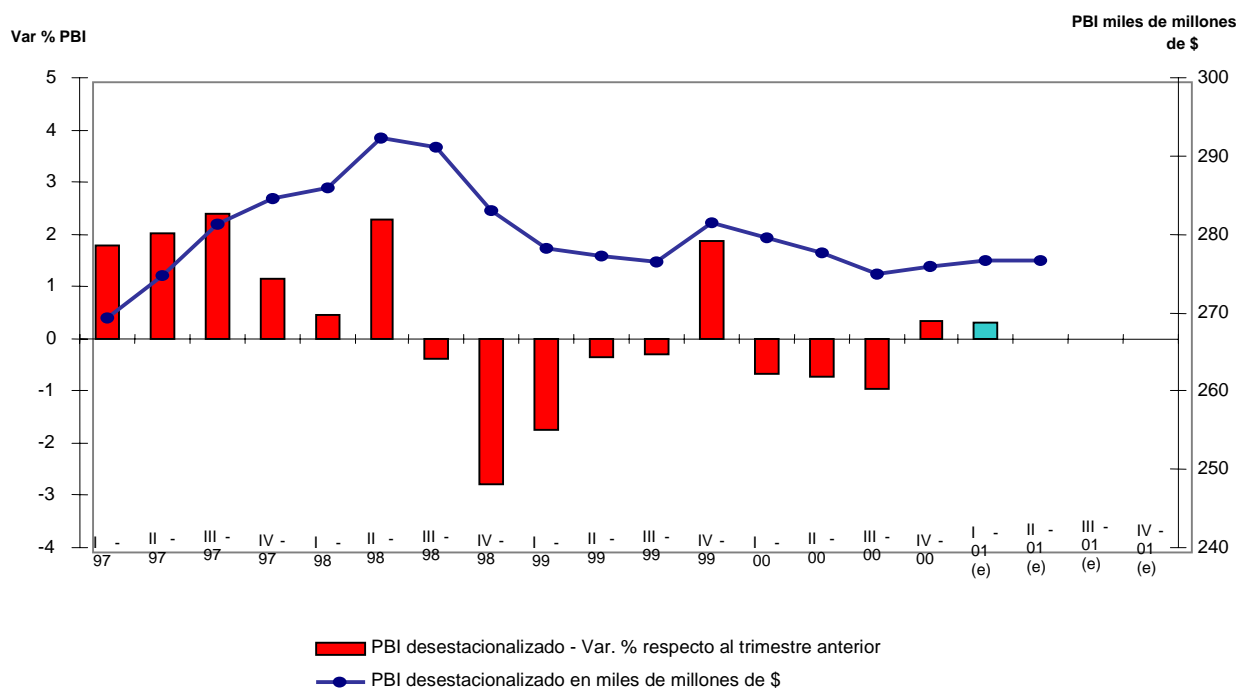
Fuente: Ministerio de Economía e INDEC.

58. Promediando la primera mitad de 1996 se inicia un proceso de recuperación económica que se habría de mantener hasta el primer semestre de 1998. El patrón de crecimiento muestra diferencias respecto del período 1991-94. En particular, puede observarse que las exportaciones y la inversión bruta interna adquieren mayor dinamismo.

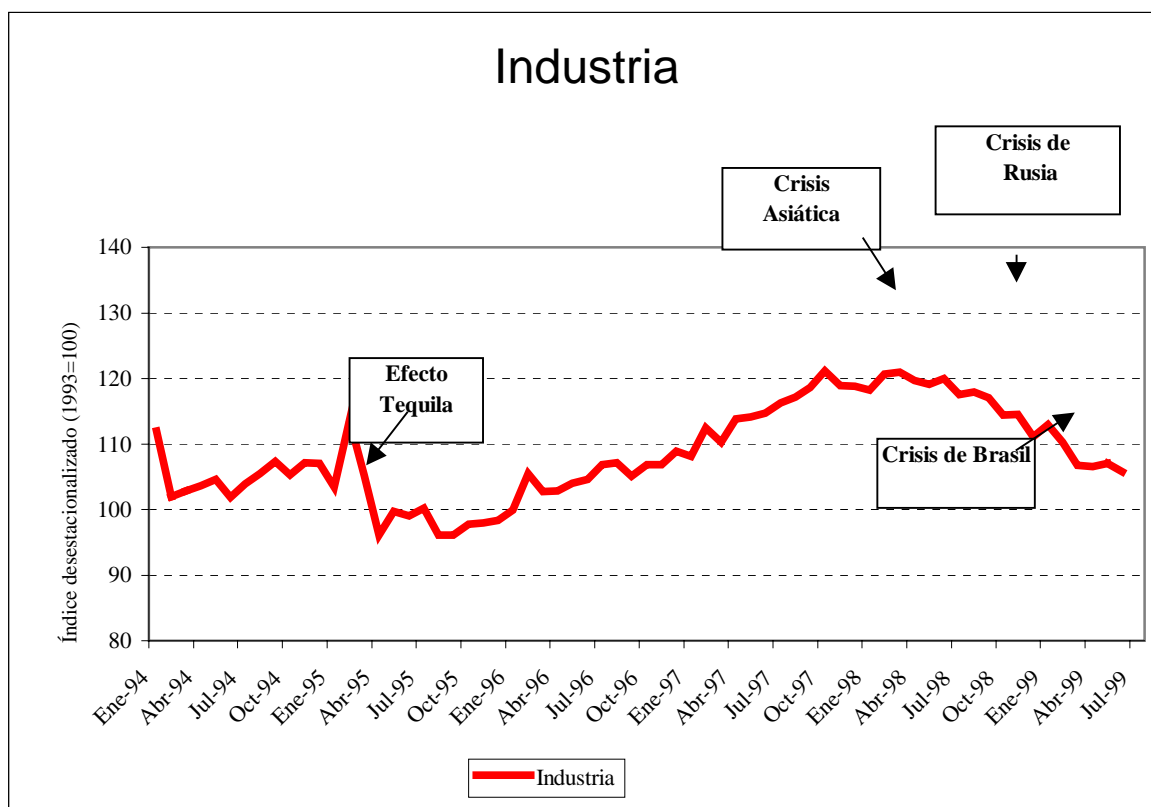
59. Desde los últimos meses de 1998 la Argentina enfrenta un nuevo cambio en el panorama macroeconómico, esta vez detonado por la crisis de los países asiáticos y, posteriormente, por la devaluación del real.

60. El gráfico que a continuación se presenta, describe el ciclo recesivo de Argentina en los últimos años.

### La Crisis Económica Nacional



Fuente: Secretaria de Comercio en base a datos del Ministerio de Economía



Fuente: Elaboración Propia en base a datos del Ministerio de Economía

61. El cuadro precedente describe la vinculación entre las mencionadas crisis internacionales y el desempeño del sector industrial en la Argentina, las que se tradujeron en una merma de la producción local.

62. Desde entonces, las alternativas de política para el sector debieron atender el impacto generalizado ocasionado por las crisis internacionales y la recesión nacional y, a su vez, reorganizar una estrategia específica de mediano y largo teniendo en cuenta el horizonte de la integración con el MERCOSUR.

63. Consecuentemente, Argentina se encuentra en un proceso complejo ya que las crisis mencionadas y el ciclo de contracción actual, está condicionando notablemente el diseño de una política con miras a insertarse en el mercado mundial. Durante la década de los '90 sucesivas dificultades, agravadas por las crisis externas, impactaron sobre el sector. De no abordarse estos obstáculos, una contracción del mercado podría afectar el nivel de empleo del sector y en sectores periféricos de esta industria.

#### C. EVOLUCIÓN DEL COMPLEJO AUTOMOTRIZ

##### i) Producción y Exportaciones

64. A partir de 1991, gracias a la estabilización macroeconómica, a las regulaciones específicas del sector y a la integración comercial con Brasil, la industria alcanzó los máximos niveles de producción y ventas de su historia. En 1991 la producción automotriz se ubicó en el nivel más bajo alcanzado desde el año 1961; para comenzar a partir de allí una tendencia creciente hasta el año 1994, en que se producen en el país 408.777 vehículos, lo que representó un récord histórico en el desempeño del sector.

Indice de Producción de Automotores			
Base 1990=100			
	Automóviles	Comerciales	Total
	1	2	3=1+2
1990	100.0	100.0	100.0
1991	119.5	124.4	120.9
1992	243.9	222.9	237.8
1993	300.4	273.8	292.7
1994	333.7	364.2	342.5
1995	224.0	287.5	242.4
1996	261.8	242.4	256.2
1997	364.4	377.5	368.2
1998	361.9	515.4	406.2
1999	233.2	360.6	270.0
2000*	257.7	398.4	298.4
2001**	119.2	184.3	138.0

\* Provisorio.

\*\* Provisorio 7 meses.

Fuente: elaboración propia con datos de ADEFA

65. En el año 1995, como consecuencia de las repercusiones locales y regionales de la crisis mexicana, la producción registró una caída del 30.2% respecto al año anterior, para recuperarse nuevamente a partir de allí alcanzando un nuevo récord en los años 1997 y 1998, a pesar de que en estos últimos años el sector no resultó ajeno a los impactos regionales causados por la crisis asiática, rusa y más recientemente, brasileña (la fuerte devaluación del real y la contracción de la demanda que se registró en ese mercado).

Tasa de Crecimiento de la Producción de Vehículos- En Unidades							
	Automóviles	Utilitarios	Categoría A	Carga	Pasajeros	Categoría B	Total
	1	2	3	4	5	6	7
90-91	40.7%	36.2%	40.0%	16.5%	47.7%	27.6%	39.5%
91-92	93.2%	66.3%	89.4%	59.6%	84.0%	69.7%	88.6%
92-93	30.1%	40.4%	31.4%	20.1%	1.2%	11.6%	30.7%
93-94	17.9%	24.3%	18.8%	37.4%	39.9%	38.4%	19.4%
94-95	-33.0%	-12.8%	-30.2%	-27.2%	-33.4%	-29.8%	-30.2%
95-96	18.9%	-30.4%	10.3%	4.7%	-19.8%	-4.8%	9.7%
96-97	36.0%	75.7%	40.4%	166.8%	-28.9%	102.5%	42.4%
97-98	-3.7%	40.0%	2.4%	8.6%	9.5%	8.7%	2.7%
98-99	-43.3%	-27.3%	-40.3%	-44.7%	-57.4%	-46.2%	-40.6%
Prom. Anual 90-99	9.4%	26.9%	11.9%	27.7%	-6.7%	13.5%	12.0%
Crec. Acum. 90-99	156.9%	212.4%	162.2%	241.8%	42.9%	177.8%	162.1%

Fuente: Elaboración en base a datos de cuadro anterior, ADEFA

66. A lo largo de la década de la producción total de vehículos de nuestro país se incrementó a una tasa anual del 44,90% (1990-1998). Sin embargo, por lo señalado anteriormente, en los primeros

once meses de 1999 se produjo una caída del 38.6% respecto del mismo período del año anterior, hecho que se reflejó en una caída de la tasa anual de crecimiento 90-99 que la ubicó en el 12%.

67. El principal motor de crecimiento de la producción registrado hasta el año 1994 fue el mercado interno, las ventas pasaron de menos de 96 mil unidades en 1990 a un récord de 508 mil unidades en 1994 (cerca de 430% de crecimiento acumulado, equivalente a una tasa anual acumulativa del 51,7%)

68. En diciembre de 1994 se produjo la crisis mexicana, que afectó tanto a la región y el país como a la industria automotriz y autopartista. En el año 1995 el PBI registró una caída del 4.6% y la producción industrial se contrajo un 7% respecto al año 1994, mientras que la caída en la producción del sector automotor alcanzó un 30.2%. En este contexto, la caída diferencial que sufre el sector en relación al total de la economía y al promedio industrial se explica como una respuesta a la fuerte contracción que experimentó la demanda interna de bienes de consumo durables en la recesión post-tequila.

69. Si bien las exportaciones en el año 1995 registraron un aumento del 36.4% respecto al año anterior, ese ajuste no alcanzó una magnitud tal que permitiera compensar la caída de las ventas internas. En consecuencia, las empresas debieron ajustar su producción hacia la baja, dado el nuevo marco de condiciones internas y externas.

70. Recién en 1997, la producción local de automotores sobrepasó el valor alcanzado en 1994, al fabricarse 446.045 unidades, lo que representó un nuevo récord. Esto demuestra que la lentitud en la recuperación de la crisis y las oportunidades de desarrollo que pueden esperarse del mercado sectorial en períodos relativamente normales, constituye un factor central para proyectar, en un plazo razonable, la existencia de una industria que no habrá de requerir de instrumentos específicos de asistencia comercial.

71. En 1998, la producción se mantuvo en esos valores, a pesar de que el comienzo de la crisis se comenzó a sentir en septiembre-octubre de ese año. Esto se intensificó en 1999, en que la producción bajó a 270.000 unidades en ese último año. La demanda interna, medida por el consumo aparente, muestra dos períodos bien definidos, con el esbozo de un tercero en curso. Cabe destacar, que a diferencia de la crisis post-tequila, en la crisis del Brasil, se debió enfrentar, simultáneamente, una reducción del mercado interno junto a una caída de las exportaciones a Brasil que fue de aproximadamente el 60% (237 mil unidades en 1998 y 100 mil unidades en 1999).

Años	Consumo Aparente - En millones de u\$s				
	Ventas			Consumo Aparente	M/CA
	Merc. Int. Y Ext.	Exportaciones	Importaciones		
	1	2	3	4=1-2+3	4=2/3
1992	5,622	356	2,018	7,284	27.71%
1993	6,340	664	2,369	8,045	29.45%
1994	7,681	867	3,389	10,203	33.21%
1995	5,806	743	1,078	6,141	17.56%
1996	7,139	1,144	1,719	7,714	22.28%
1997	8,360	2,220	2,476	8,615	28.73%
1998	8,830	2,486	2,812	9,156	30.71%
1999	7,770	904	696	7,562	9.20%

Fuente: Elaboración Propia en base a datos de ADEFA

ii) *Productividad e Inversiones*

72. El amplio aumento de la producción del sector registrado desde inicios de la década fue acompañado por un incremento en la productividad del trabajo y en la productividad de los recursos utilizados en la fabricación de vehículos en general.

73. La producción de unidades por empleado tuvo su piso, en el año 1990, con un valor de 5.72 y un máximo en el último valor de la serie, año 1997, en el cual llega a 16.97 unidades, lo que representa una variación del 196.84% entre ambos extremos del intervalo considerado. Por otro lado, la producción por hora trabajada parte de una base de 83 vehículos / hora en el año 1990 para incrementarse a una tasa del 36.9% promedio anual.

74. El sustento del crecimiento del sector automotor estuvo dado por un fuerte proceso de inversión y de incorporación de la tecnología. Las inversiones totales en el período 1992 – 1997 alcanzaron los US\$ 3.982 millones, incluyendo red de concesionarios, instalación de marca, aportes de capital hacia el upstream (concesionarios) y hacia el downstream (autopartistas), tanto para el caso de las marcas ya radicadas en el país como respecto de las nuevas radicaciones de empresas. Las inversiones en el proceso productivo destinadas a incrementar la capacidad productiva fueron de US\$ 3.500 millones

75. Desde el año 1992 y como resultado de la aplicación del Régimen y de una mayor apertura económica, la proporción de la producción local exportada experimenta un aumento sostenido desde 1998. Es así que, partiendo del año 1992 con un coeficiente de Exportaciones /Valor Bruto de Producción que alcanzaba un valor de 6.4%, el sector se encontraba en el año 1998 un valor de 28.2. Debe señalarse la extrema importancia de las exportaciones automotrices para la balanza de pagos, ya que las mismas tendieron a equivaler, aproximadamente, a un 10% de las exportaciones totales (años 1997 y 1998).

<b>SECTOR TERMINALES AUTOMOTRICES</b>								
	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
<b>Producción</b>								
Mill. de pesos	4,686	5,484	3,881	4,600	6,162	6,293	4,089	4,486
Miles de unidades	342.3	408.7	285.4	313.2	446.3	458	309.6	339.5
Participación en la Industria	5.94%	6.62%	4.87%	4.88%	6.73%	7.33%	5.48%	5.98%
<b>Ocupados</b>								
Participación en la Industria	23,027	25,734	21,362	22,728	26,286	22,936	18,522	18,300
	2.17%	2.50%	2.20%	2.66%	3.44%	3.44%	4.12%	4.26%
<b>Productividad Física (u/por obrero)</b>	14.87	15.88	13.36	13.78	16.98	19.97	16.72	18.55
<b>Productividad en Valor (en pesos)</b>	203,500	213,103	181,678	202,394	234,421	274,372	220,764	245,137
<b>Exportaciones</b>								
Mill. de pesos	663.7	866.9	743	1082	2133	2331	964	1183
Miles de unidades	29.9	38.7	52.8	109.3	211.4	233.1	105	136
Precios Promedio de Exportación	22197.3	22400.5	14072.0	9899.4	10089.9	10000.0	9181.0	8698.5
<b>Importaciones</b>								
Mill. de pesos	2369	3388.6	1078.1	1718.9	2475.6	2833.3	1591.2	1284
Miles de unidades	109.6	174.9	100.9	166.5	227	247	147	118
Precios Promedio de Importación	21615.0	19374.5	10684.8	10323.7	10905.7	11470.9	10824.5	10881.4
<b>Consumo Aparente</b>								
valor	6391.3	8005.7	4216.1	5236.9	6504.6	6795.3	4716.2	4587
unidades	422	544.9	333.5	370.4	461.9	471.9	351.6	321.5
<b>Expo/Producción</b>								
valor	14.2%	15.8%	19.1%	23.5%	34.6%	37.0%	23.6%	26.4%
unidades	8.7%	9.5%	18.5%	34.9%	47.4%	50.9%	33.9%	40.1%
<b>Impo/CA</b>								
valor	37.1%	42.3%	25.6%	32.8%	38.1%	41.7%	33.7%	28.0%
unidades	26.0%	32.1%	30.3%	45.0%	49.1%	52.3%	41.8%	36.7%

Fuente: elaboración propia en base a datos del Ministerio de Economía