

VOL 2 N° 1
Julio – Diciembre 2025
Moreno, Provincia de Buenos Aires, Argentina
2025

REVISTA DE

ECONOMÍA POLÍTICA Y DESARROLLO

**PUBLICACIÓN SEMESTRAL DEL DEPARTAMENTO DE
CIENCIAS ECONÓMICAS Y JURÍDICAS DE LA
UNIVERSIDAD NACIONAL DE MORENO**

ISSN 2618-5253 (impresa)
ISSN 2618-5539 (en línea)



**UNIVERSIDAD
NACIONAL
DE MORENO**

El complejo automotriz argentino y su desempeño comercial en la post-convertibilidad¹

Gonzalo Sebastian DURRUTY^{2,3}

Resumen

Fecha de Recepción: 14/03/2025

Fecha de Aceptación: 21/05/2025

Palabras clave:

- Complejo automotriz argentino
 - Comercio exterior
 - Restricción externa
- Sector autopartista doméstico.

Clasificación JEL:

F13, F14, F15, L62, O25.

El presente trabajo analiza el desempeño comercial del complejo automotriz argentino durante la posconvertibilidad mediante un enfoque mixto que combina métodos cuantitativos y cualitativos. Se utilizaron datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), el World Integrated Trade Solution (WITS) y el Ministerio de Capital Humano, complementados con informes técnicos y bibliografía especializada. Los resultados evidencian un déficit comercial crónico impulsado principalmente por el sector autopartista, explicado por el abandono del modelo de industrialización por sustitución de importaciones (ISI) desde 1976, la inserción en cadenas globales de valor (CGV), la integración regional con Brasil desde 1990, el comercio bilateral durante la posconvertibilidad y un proceso de pérdida relativa de capacidades locales en el segmento de autopartes. El saldo negativo contribuye a agravar la restricción externa. No obstante, el complejo automotriz mantiene su relevancia para la economía argentina por su competitividad a nivel internacional.

1 Sugerencia de citación: Durruty, G. S. (2025). El complejo automotriz argentino y su desempeño comercial en la post-convertibilidad, *Revista de Economía, Política y Desarrollo* Vol. 2 - Nro. 1. pp. 53-75.

2 Universidad Nacional de Moreno (UNM). Av. Bartolomé Mitre 1891, B1744OHC Moreno, Provincia de Buenos Aires, Argentina. Correo electrónico: Gon3020@hotmail.com.

3 Agradezco profundamente a los evaluadores anónimos por sus valiosos comentarios y sugerencias, que contribuyeron a mejorar sustancialmente este trabajo. También deseo expresar mi gratitud a Tomás López Mateo, director de mi tesis, por su orientación constante, así como a Laura Henry y Jacqueline Becharouch, profesoras de la Práctica Pre Profesional, por su acompañamiento y compromiso. Extiendo mi agradecimiento a Pablo Távila y Adriana Sánchez por sus observaciones y aportes realizados durante distintas instancias de discusión académica. Errores y omisiones son de mi entera responsabilidad.

Abstract

This paper analyzes the trade performance of the Argentine automotive complex during the post-convertibility period through a mixed-methods approach combining quantitative and qualitative methods. Data from the National Institute of Statistics and Censuses (INDEC), the Association of Automotive Manufacturers (ADEFA), the World Integrated Trade Solution (WITS), and the Ministry of Human Capital were used, complemented by technical reports and specialized literature. The results reveal a chronic trade deficit mainly driven by the auto parts sector, explained by the abandonment of the import substitution industrialization (ISI) model since 1976, integration into global value chains (GVCs), regional integration with Brazil since 1990, bilateral trade during the post-convertibility period, and a relative loss of local capabilities in the auto parts segment. This negative balance contributes to worsening the external constraint. Nevertheless, the automotive complex remains relevant to the Argentine economy due to its international competitiveness.

Keywords:

- *Argentine automotive complex*
- *International trade*
- *External restriction*
- *Domestic auto parts sector.*

I. INTRODUCCIÓN

El objetivo de este trabajo es caracterizar el desempeño comercial del complejo automotriz argentino con el resto del mundo durante el periodo de la posconvertibilidad desde el año 2002 hasta el 2023, para identificar sus aportes a la economía argentina y sus dificultades u obstáculos.

El complejo automotriz ocupa un lugar estratégico en el desarrollo productivo nacional, debido a su capacidad para generar empleo⁴, su papel como impulsor de innovaciones organizativas y su potencial de incorporación de tecnología compleja. Sin embargo, estas características se manifiestan de forma desigual entre sus sectores componentes.

Según Panigo, Garriz, Lavarello y Schorr (2017), el complejo automotriz ha actuado, a lo largo de la historia, como un “verdadero laboratorio industrial”, no solo por su elevado consumo de tecnologías avanzadas, sino también por su aporte en la generación y difusión de nuevas formas de organización de la producción, tales como los modelos fordista y toyotista.

De acuerdo con la clasificación de Sanjaya Lall (2000), que categoriza las industrias manufactureras según la intensidad tecnológica de sus procesos y productos, el complejo automotriz se ubica dentro de las actividades de tecnología media. Estas se caracterizan por un uso intensivo de capital, habilidades técnicas y productos intermedios, además de incorporar tecnologías complejas, con niveles moderados de inversión en I+D y largos procesos de aprendizaje para alcanzar eficiencia operativa.

Existen diferencias clave entre el sector automotriz y el autopartista. El sector autopartista demanda más empleo que el automotriz; de hecho, entre 2002 y 2023 representó, en promedio, el 62% del empleo total del complejo. Además, a nivel global, genera un mayor valor agregado, ya que, con la expansión del modelo toyotista, los proveedores de las terminales comenzaron a desempeñar funciones de diseño, vinculadas a actividades de mayor complejidad tecnológica y con una mayor inversión en I+D. Por su parte, las terminales redujeron su participación en la fabricación para centrarse en el ensamblaje de piezas (Motta, 2006).

Para desarrollar el objetivo central del presente trabajo, se propone un abordaje que incluye la nueva configuración global del complejo automotriz, una revisión histórica del caso argentino y un estudio de su desempeño comercial durante la posconvertibilidad.

En cuanto a la organización expositiva del artículo, en primer lugar, se examina la nueva configuración global del complejo automotriz en cadenas globales de valor (CGV) y sus principales características. En segundo lugar, se incluye un recorrido histórico del complejo automotriz argentino con énfasis en el comercio exterior, lo que permite identificar sus orígenes y los obstáculos que enfrentó a lo largo del tiempo. De este modo, se destaca su lugar en el marco de la estrategia de industrialización por sustitución de importaciones (ISI), en la cual se protegió a la industria nacional de la competencia extranjera, por lo que se logró potenciar la producción local de vehículos. Posteriormente, se hace foco en su abandono a partir de 1976, con las políticas de apertura externa y los cambios en el complejo luego de 1990. A partir de este último año se intensificó el proceso de fragmentación y deslocalización de la producción a nivel global, lo que resultó en la conformación de las CGV. A su vez, se originó la integración regional entre Argentina y Brasil que culminó en la conformación del Mercosur en 1991. Ambas circunstancias tienen implicancias en el desempeño comercial del complejo automotriz argentino. En tercer lugar, se realiza un

4 En el período de posconvertibilidad, el complejo automotriz argentino explicó entre el 4% y el 6% del empleo industrial del país, con un pico de más de 79.000 trabajadores en 2013.

análisis del desempeño comercial del complejo automotriz en la posconvertibilidad mediante indicadores como la balanza comercial, la producción y el saldo comercial del sector autopartista, con el objetivo de identificar tendencias en su evolución. En este marco, se analiza el comercio automotriz con Brasil y se destacan elementos clave a la hora de entender la balanza comercial bilateral con el socio comercial, tales como el Régimen de Aduana en Factoría (RAF), los métodos de cálculo del contenido de piezas de automóviles producidas en la región y las modificaciones en el coeficiente Flex. Por último, el artículo visualiza la competitividad del complejo automotriz argentino mediante el indicador de Ventajas Comparativas Reveladas (VCR) para mensurar uno de sus aportes positivos a la economía argentina.

Para los análisis señalados se utilizó un abordaje mixto compuesto por técnicas cuantitativas y cualitativas. Respecto al primero de los abordajes se utilizaron datos cuantitativos secundarios, es decir, se relevaron y procesaron datos provenientes del sistema de consultas de comercio exterior del INDEC. Con estos datos se realizó una correspondencia entre la nomenclatura del Sistema Armonizado y el Clasificador Industrial Internacional Uniforme (CIU Rev. 3.1), para así obtener información sobre los principales socios comerciales del complejo automotriz argentino. Si bien a partir del año 2018 se dio el fenómeno del secreto estadístico, se sostiene que los datos, aunque sesgados, siguen siendo relevantes con su debida aclaración.

Se consultaron otras fuentes, como las bases de datos de ADEFA, WITS y los registros del Ministerio de Capital Humano. A través de ADEFA, se recopilaban datos sobre la producción del complejo automotriz argentino en el período 2002-2023. Por su parte, WITS proporcionó datos de exportaciones e importaciones a nivel global, los que se utilizaron para la construcción del indicador de VCR. Por último, a través de los registros del Ministerio, se obtuvieron datos relacionados con el nivel de empleo en el sector⁵.

En lo relacionado al abordaje cualitativo se realizó un análisis documental consultando informes de ADEBA e INDEC para fortalecer la información obtenida con el abordaje cuantitativo. A su vez, se ejecutó un análisis bibliográfico de distintos artículos académicos tales como los provenientes de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), documentos científicos del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y otros relevantes en cuanto a la investigación, esto a fin de enriquecer el análisis descriptivo del complejo automotriz con explicaciones contextuales del desempeño de este.

El artículo se organiza como sigue. El apartado II aborda la reconfiguración global del complejo automotriz a partir del auge de las cadenas globales de valor (CGV). En el apartado III se describe el origen del complejo automotriz argentino y sus principales obstáculos, analizados en el marco de los cambios en la estrategia nacional de desarrollo, la expansión de las CGV y la integración regional con Brasil. El apartado IV aborda las principales tendencias de la balanza comercial del complejo automotriz argentino en la posconvertibilidad, así como sus implicancias para la economía del país. El apartado V presenta un análisis específico del comercio con Brasil en la posconvertibilidad, dado su rol fundamental en el desempeño externo del complejo automotriz argentino. Por su parte, en el apartado VI se destaca la competitividad a nivel internacional del complejo automotriz argentino. Por último, en el apartado VII se presentan algunas conclusiones.

5 Inicialmente, se consideró complementar el análisis con datos de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), sin embargo, no fue posible acceder a la información requerida.

II. EL COMPLEJO AUTOMOTRIZ A NIVEL GLOBAL

A lo largo de su evolución histórica, el complejo automotriz adoptó diversos modelos de organización de la producción. El modelo fordista, el cual consiste en la fabricación en masa de vehículos, con materiales, mano de obra y diseño estandarizados, al mínimo costo posible (Román, 2000), fue uno de ellos. Sin embargo, a partir de la década de 1980, el complejo automotriz comenzó a experimentar una profunda transformación, marcada por importantes cambios tecnológicos y organizacionales (Barletta, *et al.*, 2013). En este contexto, predominó el modo de producción toyotista, basado en la producción ajustada a la demanda, modelo el cual introdujo el sistema denominado just in time que asegura las ganancias a través de la reducción de costos derivados del despilfarro de tiempo, mano de obra, energía, entre otros (Newman, 2018).

En el marco del predominio del modo de producción toyotista, junto con la consecuente desintegración vertical del complejo automotriz (Román, 2000), es decir, la separación de las etapas de producción, las cuales, con anterioridad se daban bajo la órbita de una única firma (Amar y Torchinsky, 2018), se dio lugar, a finales del siglo XX, a un proceso de integración y creciente interdependencia entre las economías del mundo, habitualmente denominado “globalización” (FMI, 2000).

La globalización, impulsada por la revolución de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC), redujo significativamente los costos de difusión de ideas y facilitó el offshoring, es decir, el traslado de actividades productivas a países con menores costos laborales (Baldwin, 2017). Asimismo, ante la emergencia de los cambios tecnológicos, las firmas automotrices redefinieron gradualmente sus estrategias de producción hacia un sistema basado en CGV (Argentina productiva 2030, 2023)

Las CGV son redes de producción distribuidas geográficamente, las cuales abarcan todas las etapas del proceso productivo, desde la concepción de un producto hasta su comercialización final, y, además, permiten la generación de valor en distintos países al coordinar actividades como diseño, fabricación y distribución (Gereffi, 2001; Santarcangelo *et al.*, 2017).

Dentro de las mencionadas CGV, el complejo automotriz está compuesto principalmente por dos sectores: el automotriz y el autopartista⁶. Según Gereffi (2001), el primero está dominado por grandes ensambladores de vehículos, responsables de la ingeniería compleja del sistema, la fabricación de componentes clave, el ensamblaje final y la comercialización de los vehículos. Por su parte, el sector autopartista abarca una amplia variedad de proveedores que fabrican piezas y componentes destinadas a los ensambladores de vehículos. Estos proveedores están estructurados de manera jerárquica, característica que, como afirma el autor, se ha intensificado en los últimos años (Gereffi, 2001).

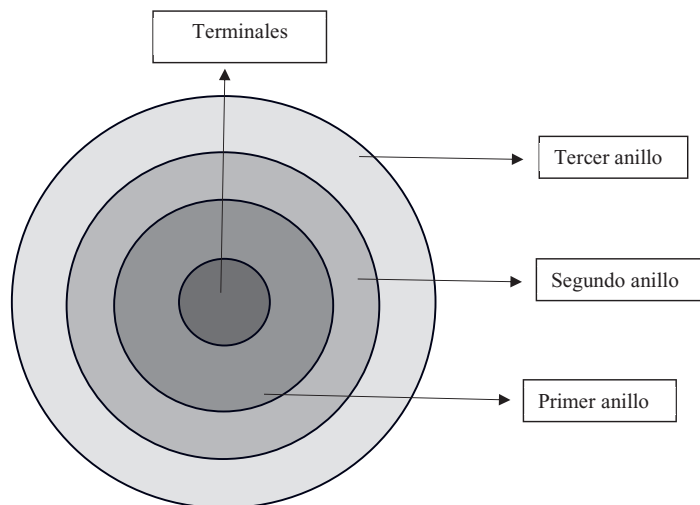
Según Motta (2006), el modo de producción toyotista requiere relaciones estables y eficientes con los proveedores, ya que busca evitar la acumulación de inventarios y reducir costos de producción. Como resultado las terminales han tendido a reducir el número de proveedores directos, lo que generó un proceso de concentración en un pequeño grupo de empresas y, por tanto, una pirámide jerárquica de varios niveles (Motta, 2006).

En este sentido, existen tres anillos jerárquicos de proveedores en relación con las terminales automotrices (ver Gráfico 1). En el primer anillo se encuentran grandes empresas, generalmente extranjeras, que abastecen directamente a las terminales (Varela, 2003, Motta, 2006). Los bienes que producen las empresas

6 Para definir el alcance del complejo automotriz, se consideraron los datos del sector automotriz, identificado en la clasificación CIIU Rev. 3.1 con el código 3410, y del sector autopartista, representado por el código 3430.

autopartistas globales pertenecientes a este anillo tienen una elevada complejidad tecnológica y cumplen con los requisitos y exigencias de las grandes multinacionales automotrices (Barletta *et al.*, 2013). El segundo anillo está compuesto por empresas medianas que dependen tanto de la demanda de las grandes autopartistas del primer anillo como de la competencia con productos importados (Varela, 2003; Motta, 2006). Finalmente, el tercer anillo se trata de un mercado altamente atomizado que agrupa a las empresas más pequeñas, que mantienen cierta independencia respecto a las terminales y destinan una parte importante de su producción al mercado de reposición (Varela, 2003; Barletta *et al.*, 2013).

Gráfico 1: Anillos jerárquicos de proveedores de piezas de vehículo



Fuente: elaboración propia en base a Almansí (2022)

El complejo automotriz forma parte de las “cadenas productivas dirigidas al productor”. Entre las características de la clasificación propuesta por Gereffi (2001) se encuentra que este tipo de cadenas son lideradas por grandes fabricantes, generalmente transnacionales, que desempeñan un rol central en la coordinación de las redes de producción y tienen la capacidad de controlar los vínculos con proveedores y distribuidores (Gereffi, 2001). En otras palabras, el productor organiza la producción global y se ubica en los segmentos de mayor valor agregado.

En el contexto de las CGV existe un debate, que implica a los países subdesarrollados, entre los que se encuentra Argentina, en torno al concepto de upgrading. En términos generales, el concepto refiere a las oportunidades de escalamiento que tienen las empresas dentro de las cadenas. Así, las empresas que se integran a estas últimas podrían avanzar hacia actividades tecnológicamente más complejas, es decir, ascender desde actividades económicas intensivas en mano de obra a actividades intensivas en capital (Gereffi, 1999). Este concepto ha sido utilizado por diversos organismos como el Banco Mundial y el FMI, a modo de defensa a las ventajas de la globalización, la liberalización y la desregulación económica para los países en desarrollo. Estas instituciones aseguran que el Estado debe limitar su rol a asegurar el funcionamiento eficiente del mercado. De este modo, el desarrollo económico resulta de la inserción en estas cadenas globales o de procesos de upgrading hacia actividades con mayor generación de valor agregado por parte de empresas domésticas (Santarcangelo *et al.*, 2017).

Las recomendaciones de política de las instituciones antes señaladas, sin embargo, ignoran que la inserción internacional basada en la exportación de recursos naturales plantea grandes desafíos a la hora de avanzar en algún tipo de *upgrading*. De hecho, según Amar y Torchinsky (2018), las industrias primarias exportadoras requieren pocos insumos productivos respecto al valor de venta de sus productos. De este modo, la producción primaria tiende a presentar escasos eslabonamientos “aguas arriba”, lo que reduce su capacidad de traccionar procesos de crecimiento generalizados (Amar y Torchinsky, 2018). A su vez, estos organismos omiten la experiencia de los países actualmente desarrollados, los cuales crearon y desarrollaron sus capacidades industriales a través de la intervención estatal. Esto contribuye a “patear la escalera” en términos de Chang (2011), a los países subdesarrollados a la hora de profundizar sus procesos de industrialización. Históricamente, el desarrollo económico ha estado guiado por un proceso de planificación estatal centrado en la creación y mejora de las capacidades productivas nacionales, mediante la imposición de protecciones contra la competencia externa (Chang, 2011).

En conclusión, en el marco del auge del comercio global, el complejo automotriz se configura actualmente como una CGV dirigida al productor, en la cual las terminales ejercen un control directo sobre sus proveedores. En este contexto, los fabricantes de vehículos han reducido el número de proveedores directos, lo que ha generado un proceso de concentración en pocas firmas y una mayor profundización de la estructura jerárquica del sector autopartista.

Existe un debate sobre las posibilidades de *upgrading* de los países subdesarrollados que se integren a las CGV. Desde esta perspectiva, podría suponerse que la integración de Argentina impulsaría un desarrollo espontáneo del país. No obstante, el aporte de diversos autores, como Amar y Torchinsky (2018) y Chang (2011), plantea dudas sobre esta cuestión. De hecho, la inserción sin el desarrollo de capacidades industriales previas dificulta dicho proceso y, además, podría acarrear efectos negativos para la economía del país.

III. ORIGEN, CRECIMIENTO Y OBSTÁCULOS DEL COMPLEJO AUTOMOTRIZ ARGENTINO A LO LARGO DE LA HISTORIA

Los orígenes del complejo automotriz en Argentina se remontan a comienzos del siglo XX, cuando sucursales de empresas norteamericanas se instalaron en el país, así, Ford fue la primera en inaugurar la primera planta de ensamblaje nutrida mediante la importación de autopartes (Dulcich et al, 2020). Sin embargo, el mayor despegue del complejo se dio en el contexto de la estrategia de industrialización sustitutiva de importaciones (1930-1976), la cual promovía la producción industrial nacional y la elevación de sus capacidades productivas, como respuesta a la crisis de la gran depresión en 1929. El aumento de la producción y de la riqueza generados por la industrialización tenían como objetivos finales la mejora de las condiciones de vida de la población y la reducción de la dependencia de las importaciones (Rapoport, 2000).

Las altas tasas de crecimiento económico en la década de 1940, en un contexto de limitado acceso a importaciones como resultado de la Segunda Guerra Mundial, generaron una significativa demanda insatisfecha de vehículos, la cual, durante gran parte del modelo agroexportador (1880-1929), se saldó en su totalidad mediante compras de automotores del exterior (Dulcich, 2022). En este marco, el complejo automotriz recibió diversas protecciones por parte del Estado, tales como aranceles a las importaciones y subsidios, lo que le permitió desarrollarse sin presión competitiva externa. Con esta protección, se incentivó la producción nacional de automotores y se logró un alto nivel de integración nacional entre el sector automotriz y el sector autopartista local⁷ (Morero, 2013).

7 Esto significa que, durante la década de 1940, la producción de vehículos por parte de las terminales demandaba partes y piezas producidas en el mercado doméstico, lo que entrelazaba a las terminales con las autopartistas nacionales.

La década de 1950, por su parte, estuvo marcada por tres características. En primer lugar, por la expansión de la capacidad instalada de las principales automotrices, incentivadas por la Ley de Inversiones Extranjeras de 1958, la cual permitía la remisión de utilidades al exterior por parte de las terminales extranjeras. En segundo lugar, por los beneficios derivados de aranceles prohibitivos a las importaciones de vehículos. En tercer y último lugar, por el establecimiento de normas en aras de lograr una mayor participación de piezas de autopartistas locales en el valor de los vehículos. Así, se asentaron en el país empresas trasnacionales como Kaiser-Frazer Corp (luego denominada Industrias Kaiser Argentina), Citroën, General Motors, FIAT, entre otras, lo que dio lugar a la producción de automóviles por parte de empresas nacionales (Dulcich, *et al.*, 2020; Arza y López, 2007). La producción nacional en la década de 1950 permitió sustituir casi la totalidad de los vehículos finales importados, junto con una significativa reducción de importaciones de autopartes promedio por vehículo producido (Dulcich *et al.*, 2020).

Sin embargo, el complejo automotriz no estaba exento de problemas. Durante la década señalada, se implementaron leyes y políticas con el objetivo de mitigar el déficit comercial que enfrentaba. Como se mencionó anteriormente, se buscó aumentar la participación de piezas locales en el valor de los vehículos. Para ello, en marzo de 1959, se firmó el Régimen de Promoción de la Industria Automotriz, el cual otorgaba beneficios a las terminales, así como ventajas cambiarias, arancelarias y acceso a divisas para aquellas firmas que utilizaran partes nacionales. Esta medida pretendía fomentar la integración nacional y reducir las importaciones de autopartes (Bil, 2015).

Entre las décadas de 1960 y 1970, el sector autopartista se modernizó con la llegada de filiales extranjeras, lo cual, a la vez, impulsó un proceso de concentración sectorial. Este cambio dividió la producción de piezas y partes automotrices entre grandes autopartistas, que se encargaron de abastecer a las terminales (empresas del primer anillo) y autopartistas locales más pequeños, que quedaron relegados al mercado de reposición (tercer anillo de proveedores) (Bil, 2015).

El sector de autopartes se expandió en buena medida debido al régimen antes mencionado, el cual llegó a exigir un 90% de contenido nacional para automóviles y un 80% para camiones. No obstante, la medida no resolvió el problema del sector externo. Las importaciones de autopartes continuaron sin disminuir, ya que, debido al alto costo de los insumos siderúrgicos, los precios de las piezas fabricadas por autopartistas locales eran muy elevados, lo que resultó, por parte de las terminales automotrices, en una mayor preferencia a importar piezas de vehículos (Bil, 2015).

A partir del año 1976 la estrategia de desarrollo nacional viró completamente. En esta etapa primaron las medidas de ajuste macroeconómico y desregulación de la economía, junto con una inherente desindustrialización como resultado del abandono de la industrialización por sustitución de importaciones (ISI) y la imposición de un modelo asentado en la apertura comercial externa, la desregulación financiera, el control salarial, entre otras medidas (Vázquez y Abramovich, 2019). A su vez, la crisis de 1978-79 llevó a varias firmas radicadas en el país a la quiebra o a retirarse del mercado, mientras que el sector autopartista continuó con su proceso de concentración en unas pocas firmas extranjeras (Bil, 2015). Esta crisis afectó la situación financiera del país, por lo que se hizo imposible sostener los incentivos a la industria. En consecuencia, se redujeron las restricciones a las importaciones, lo que generó un aumento de las compras de autopartes en el exterior (Bil, 2015).

A partir de 1990, la protección al complejo automotriz se redujo notablemente. La apreciación real de la moneda local incentivó el aumento de las importaciones, las cuales se volvieron menos costosas en dólares. Este incremento de las importaciones, a la vez, resultó en una caída en el nivel de integración nacional dentro del complejo. El desenlace fue un agravamiento del déficit comercial en el sector autopartista (Dulcich *et al.*, 2020).

El cambio hacia un paradigma productivo basado en el toyotismo, durante la década de 1990, junto con la integración del complejo automotriz argentino en las CGV, en un contexto de globalización y políticas de apertura, fomentó la especialización productiva en ciertos sectores y redujo la producción en otros. La especialización desplazó a las empresas nacionales hacia el segundo y tercer anillo, orientándolas a la producción de bienes más estandarizados (genéricos), con bajo contenido tecnológico y menor valor agregado. Esto impulsó una mayor incorporación de insumos importados y resultó en un creciente déficit comercial en el sector autopartista (Varela, 2003). Además, las empresas locales quedaron subordinadas a las directivas de las terminales y de las casas matrices, lo que condujo a una mayor concentración del mercado y al retroceso del sector autopartista nacional, evidenciado en la reducción de firmas locales y la disminución de su capacidad productiva (Varela, 2003).

El proceso descrito pone en cuestionamiento el concepto de upgrading, es decir, las oportunidades de escalamiento que tienen las empresas dentro de las cadenas productivas (Gereffi, 1999). Este concepto, como se señaló anteriormente, ha sido utilizado para justificar las ventajas de la globalización, la liberalización y la desregulación económica en los países en desarrollo. Sin embargo, lo expuesto por Varela (2003) sugiere que los efectos negativos de la integración a las CGV predominaron sobre los positivos.

Con la creación del Mercosur en 1991 Argentina estableció un nuevo reglamento para el complejo automotriz, caracterizado por la apertura comercial basada en una desgravación generalizada, lineal y automática de todos los aranceles (Castaño y Piñero, 2016). En este marco, se creó un régimen especial para la industria automotriz. En su versión original, este régimen planteaba un contenido máximo importado del 40% de piezas para vehículos. Esto limitaba la demanda de autopartes argentinas, ya que las piezas podían importarse desde la extrazona⁸ con un arancel del 2%. Además, incluía un sistema de intercambio compensado obligatorio, mediado por el coeficiente Flex⁹ y un cupo para la importación de vehículos, entre otras regulaciones (Arza y López, 2007).

Un hito clave en estos años fue la decisión por parte de Brasil y Argentina de otorgar tratamiento nacional a las piezas adquiridas por las terminales, siempre que estas fuesen producidas en la región. La condición para dicho tratamiento radica en un intercambio compensado por empresa que establecía que, por cada dólar importado, se debía exportar la misma suma, con el fin de evitar desequilibrios comerciales entre los principales socios, lo cual se estipulaba mediante el coeficiente Flex, que, en ese periodo tenía un valor de 1 (Varela, 2003). La medida de tratamiento nacional generó un crecimiento en el contenido de piezas importadas en los vehículos producidos en el mercado doméstico argentino, por lo que perjudicó al sector autopartista local. De hecho, estudios sectoriales marcan esta medida como el inicio de las mayores dificultades para el autopartismo local (Kosacoff, 1999; Schvarzer, 2003; Sierra y Katz, 2002; Cantarella *et al.*, 2008).

Las relaciones entre Argentina y Brasil no estuvieron exentas de tensiones. En cuanto a esto, se pueden enumerar dos ejemplos que denotan el ambiente conflictivo entre los socios comerciales. En primer lugar, en la década de 1990, el gobierno brasileño ofreció incentivos especiales para la instalación de terminales automotrices extranjeras en su territorio, entre los cuales se incluyeron beneficios fiscales otorgados por varios estados del país para atraer inversión extranjera directa (IED). Esto generó inquietudes y quejas por parte de Argentina, puesto que el desvío de las inversiones foráneas perjudicaba el complejo automotriz local. Sin embargo, a pesar de las demandas planteadas por el gobierno argentino, Brasil rechazó cual-

8 Comercio con países por fuera del Mercosur.

9 El coeficiente Flex es un índice que regula el comercio de productos automotores entre Argentina y Brasil. Establece una relación máxima permitida entre el valor de las importaciones y exportaciones de estos productos sin la aplicación de aranceles. A modo de ejemplo, si el coeficiente Flex se sitúa en un valor de 1, por cada dólar importado desde Brasil, las empresas deben exportar la misma suma en compensación para mantener la preferencia arancelaria.

quier tipo de ajuste compensatorio (Motta Veiga y Iglesias, 1997, como se cita en Arza y López, 2007). En segundo lugar, en el año 2001, Argentina logró incorporar una pauta de contenido nacional para las empresas autopartistas, junto con la penalización del comercio de productos fabricados por empresas favorecidas por subsidios. Las medidas estuvieron vigentes solo un año, ya que en 2002 Argentina se resignó al objetivo de contenido local a cambio de la modificación en el esquema de comercio compensado, es decir, en el coeficiente Flex (Argentina Productiva 2030, 2023; Panigo *et al.*, 2017).

En conclusión, con el fin de la estrategia nacional de ISI, el complejo automotriz, y, en particular, el sector autopartista, fue objeto de un proceso sostenido de desprotección. Las políticas de apertura comercial implementadas a partir de 1976, junto con la inserción en las cadenas globales de valor y la integración regional con Brasil desde la década de 1990, sentaron las bases de una estructura comercial deficitaria que persiste hasta el siglo XXI.

IV. EL DESEMPEÑO COMERCIAL DEL COMPLEJO AUTOMOTRIZ ARGENTINO EN LA POSCONVERTIBILIDAD

El complejo automotriz argentino mantuvo un déficit comercial crónico a lo largo de la posconvertibilidad. El saldo negativo agravó el problema de la restricción externa. El concepto hace referencia a la escasez de divisas generada por el crecimiento económico impulsado por la expansión industrial, lo cual actúa como un límite para dicho crecimiento. En palabras de Almansi:

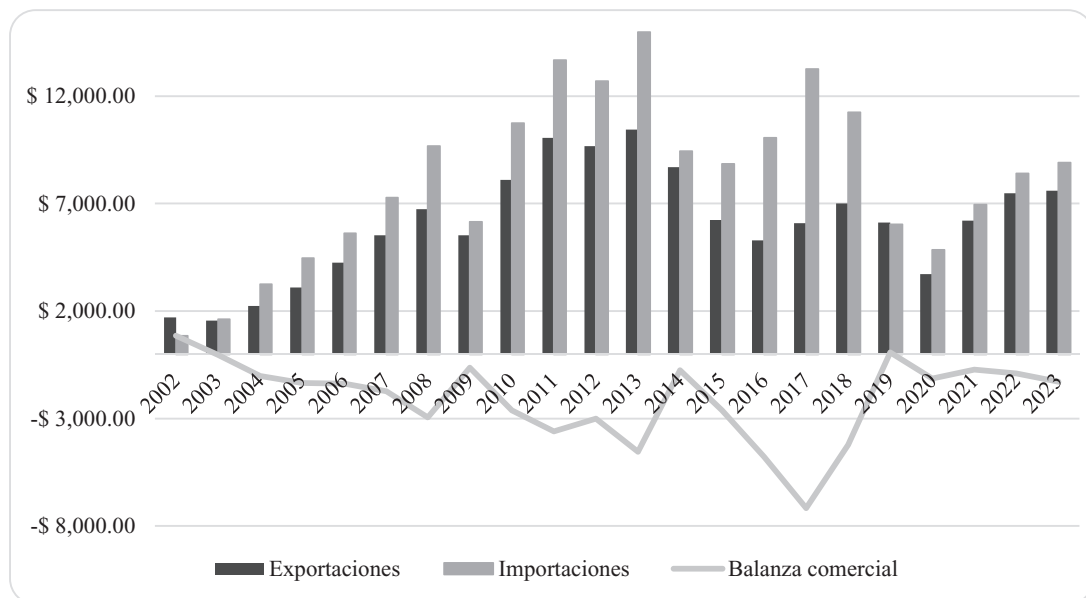
refiere a la presión sobre la demanda de divisas en una economía con una estructura productiva desequilibrada en períodos de crecimiento económico e industrial, debido al aumento de la importación de bienes de capital e insumos intermedios necesarios para alimentar el proceso de crecimiento (2022, p. 210).

La contribución al déficit comercial no fue simétrica entre los sectores que conforman el complejo. De hecho, al analizar las exportaciones por sector, se observa que el autopartista presenta un desempeño exportador inferior al del automotriz. Esto se evidencia al visualizar que, en promedio, este último sector representó el 81% de las ventas al exterior, mientras el autopartista representó el restante 19%. A su vez, la participación del sector autopartista disminuyó progresivamente a lo largo de los años, por lo que representó apenas el 9% de las exportaciones totales del complejo en 2023.

Por otro lado, si bien el sector automotriz ha acaparado la mayor parte de las importaciones, con un promedio del 62% a lo largo de los años, el sector autopartista, que representó el resto, mostró una tendencia al alza en su participación. Esta evolución llevó al sector autopartista a representar el 54% de las importaciones en 2023, mientras que la participación del sector automotriz se redujo al 46%.

En resumen, el saldo comercial negativo fue impulsado por el bajo desempeño exportador del sector autopartista. De hecho, en 2023, el resultado de la balanza comercial del sector más que compensó el superávit del segmento de terminales automotrices. A su vez, como se logra observar en el Gráfico 2, el desbalance comercial siguió una tendencia creciente hasta alcanzar su punto máximo en 2017.

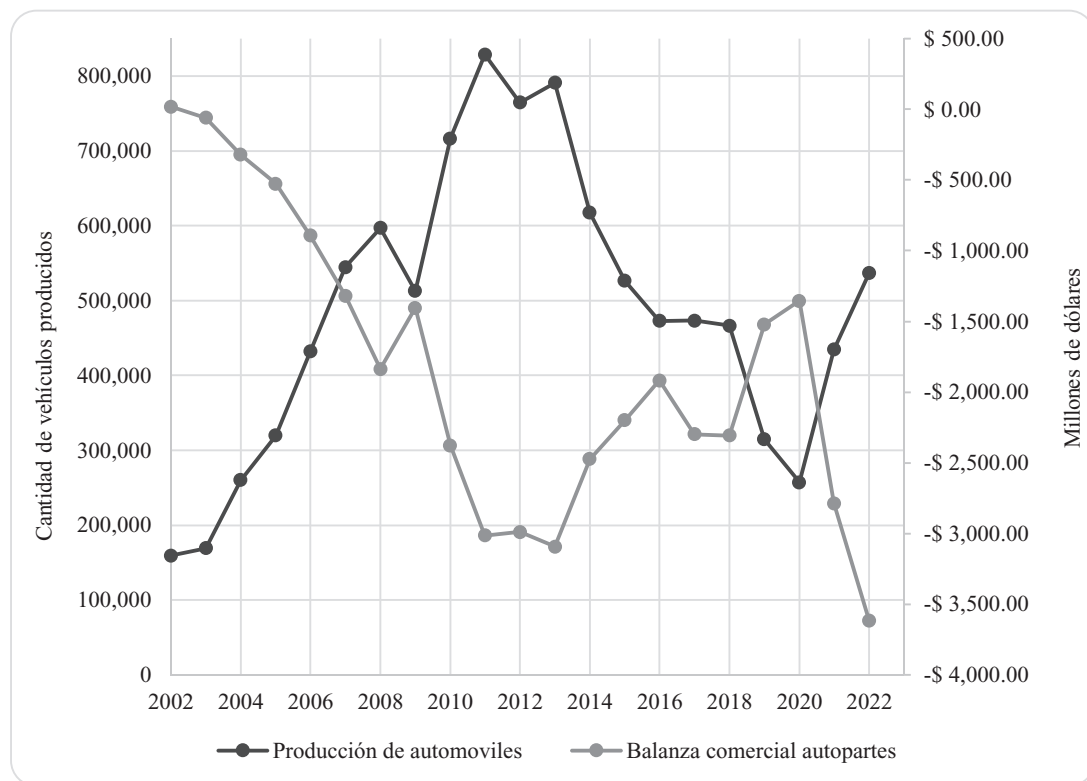
Gráfico 2: Balanza comercial del complejo automotriz argentino en millones de dólares. 2002-2023



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC

El aumento de la participación del sector autopartista en las importaciones del complejo automotriz resulta de un menor grado de integración local entre el sector automotriz y el sector de autopartes local. Esto se puede visualizar en el Gráfico 3, en donde el déficit comercial autopartista aumenta (disminuye) al crecer (decrecer) la producción de automóviles. Los elevados niveles de importación de piezas, a su vez, limitan el desarrollo de eslabonamientos y encadenamientos con productores de piezas locales (Treacy, 2018), lo cual, debilita aún más al sector autopartista nacional.

Gráfico 3: Evolución de la producción de vehículos en comparación con la evolución del saldo comercial de autopartes. 2002-2023



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC y ADEFA

Ahora bien, el elevado grado de contenido importado en la producción de vehículos no es exclusivo de Argentina, sino que afecta, en diferentes medidas, a los distintos países de América Latina. La región se ha transformado en la segunda más deficitaria del planeta en términos de balanza comercial de autopartes, tanto es así que, por cada dólar que aumentan las exportaciones de autopartes, las importaciones sectoriales se incrementan en tres dólares (Panigo *et al.*, 2017). Sin embargo, al realizar la misma medición para Argentina, en el periodo 2002-2023, en base a datos de comercio exterior del INDEC, obtenemos que este número se incrementa sensiblemente, lo que da como resultado que, por cada aumento en un 1% de las exportaciones de autopartes, las importaciones de piezas aumentan en un 5,5%. En otras palabras, existe una alta elasticidad de las compras externas con respecto a las ventas de autopartes.

El bajo grado de integración local se explica no solo por factores históricos, tales como la desprotección del complejo automotriz, y especialmente del sector autopartista, a partir del abandono del ISI en 1976, la inserción en CGV en un contexto de globalización y apertura comercial desde la década de 1990 y la integración regional con Brasil en ese mismo período, sino también por un proceso de pérdida relativa de capacidades locales¹⁰. Este último se manifiesta particularmente en el segmento de autopartes, como resultado del acelerado cambio tecnológico y la creciente complejidad de los sistemas que componen el

¹⁰ El presente trabajo no busca atribuir la totalidad de la explicación del desempeño exportador del autopartismo local en la posconvertibilidad únicamente a los factores mencionados. Por el contrario, enumera algunos de los eventos relevantes que han condicionado al sector autopartista y, por ende, al complejo automotriz en el siglo XXI.

vehículo moderno, tales como los componentes electrónicos, el software, los sensores y los subsistemas de control (Barletta *et al.*, 2013; Arza y López, 2007).

El peso de los sistemas electrónicos en los vehículos ha crecido de forma sostenida desde mediados del siglo XX. Sin embargo, este proceso ha tenido lugar en un contexto en el que Argentina presenta un escaso desarrollo local de este tipo de componentes. Según Dulcich (2022), los elementos electrónicos pueden representar hasta el 90% del contenido tecnológico de un vehículo, dependiendo del segmento y del modelo. No obstante, la producción nacional de estos insumos es limitada, fragmentada y dependiente del régimen promocional de Tierra del Fuego, donde operan empresas como Mirgor, pero con escasa articulación con el resto de las cadenas productivas. Además, la industria electrónica local exhibe bajos niveles de productividad y capacidades tecnológicas reducidas, especialmente entre las pequeñas y medianas empresas (Dulcich, 2022).

En este contexto, el cambio tecnológico asociado a la transición hacia la electromovilidad plantea desafíos aún mayores, ya que implica la reconfiguración del powertrain del vehículo, con el predominio del motor eléctrico y las baterías, componentes para los cuales Argentina posee capacidades locales limitadas. Como señala Dulcich (2022), las baterías, los sistemas de carga y los componentes electrónicos críticos están dominados por grandes proveedores asiáticos y requieren políticas específicas para su desarrollo a nivel nacional. Si bien existen iniciativas como el proyecto de Y-TEC para la fabricación de baterías de litio a pequeña escala, el país aún carece de una estrategia integral que le permita aprovechar la oportunidad que representa esta transformación estructural (Argentina Productiva 2030, 2023).

En conclusión, el complejo automotriz nacional enfrenta un déficit comercial crónico impulsado por el sector autopartista local que drena divisas del país y contribuye al estancamiento de su crecimiento económico. Sin embargo, este fenómeno no es exclusivo de Argentina, ya que América Latina en su conjunto enfrenta el problema de la alta elasticidad de las importaciones en relación con las exportaciones de autopartes.

En suma, el desbalance comercial del complejo se debe al elevado contenido importado en la producción de vehículos local, consecuencia del bajo grado de integración entre los sectores que conforman el complejo automotriz argentino. Esta limitada integración se explica no solo por factores históricos, sino también por una pérdida relativa de capacidades locales frente a los cambios tecnológicos en la cadena, ante los cuales las capacidades existentes resultan insuficientes.

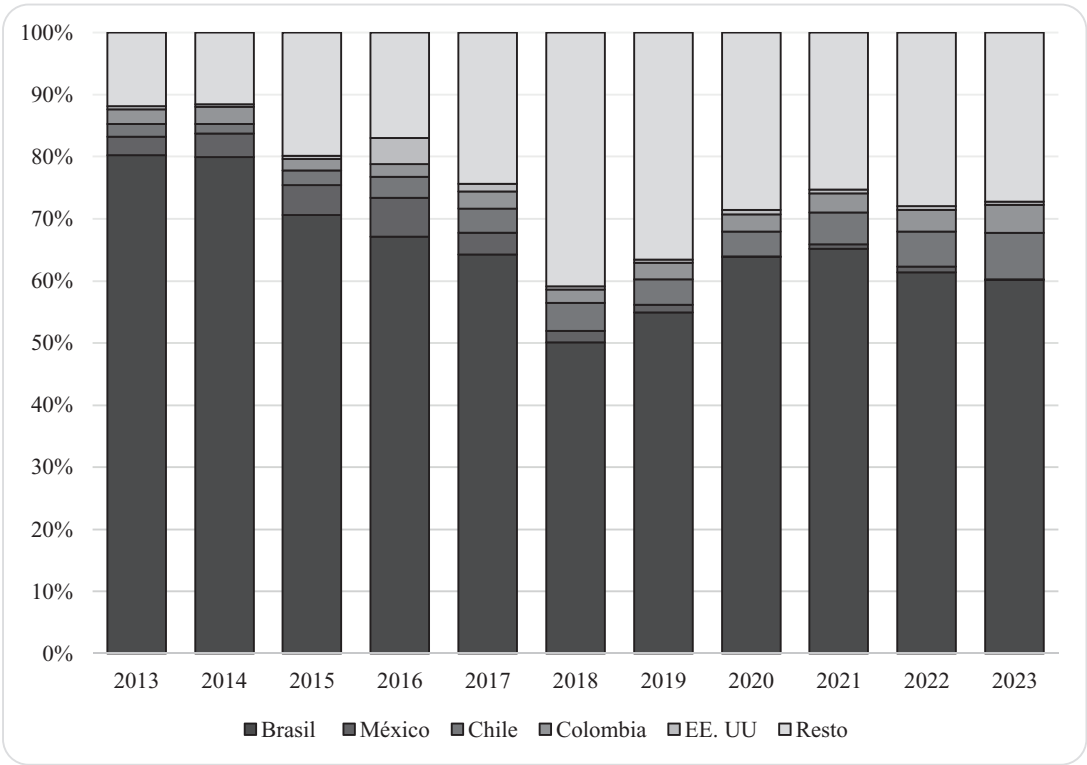
V. EL COMERCIO CON BRASIL

Al analizar el destino de las exportaciones y el origen de las importaciones totales del complejo automotriz argentino, se observa que Brasil se posiciona como su principal socio comercial. Este país ha predominado como el principal mercado de exportación del complejo y como la principal fuente de sus importaciones. Esto se evidencia en el Gráfico 3, que presenta los principales destinos de las exportaciones, y en el Gráfico 4, que ilustra los principales orígenes de las importaciones. Ambos gráficos abarcan los últimos diez años de transacciones comerciales entre ambos países, desde 2013 hasta 2023.

El comercio bilateral con nuestro principal socio comercial tiene un rol clave para comprender el déficit comercial del complejo en la posconvertibilidad. De hecho, en relación con las ventas al exterior, Brasil representó, en promedio, cerca del 65% del total de las exportaciones del complejo automotriz argentino, con valores que oscilaron entre el 50% y el 80% a lo largo del período analizado. Sin embargo, su

participación disminuyó levemente con el tiempo hasta alcanzar, en 2018, un peso del 50% en el total de las exportaciones del complejo, cifra que aumentó levemente hasta el año 2023, cuando el peso del país socio fue del 60%. La leve reducción en su peso relativo como principal destino permitió una mayor diversificación hacia otros mercados¹¹.

Gráfico 4: Principales destinos de las exportaciones del complejo automotriz argentino, en porcentajes. 2013-2023

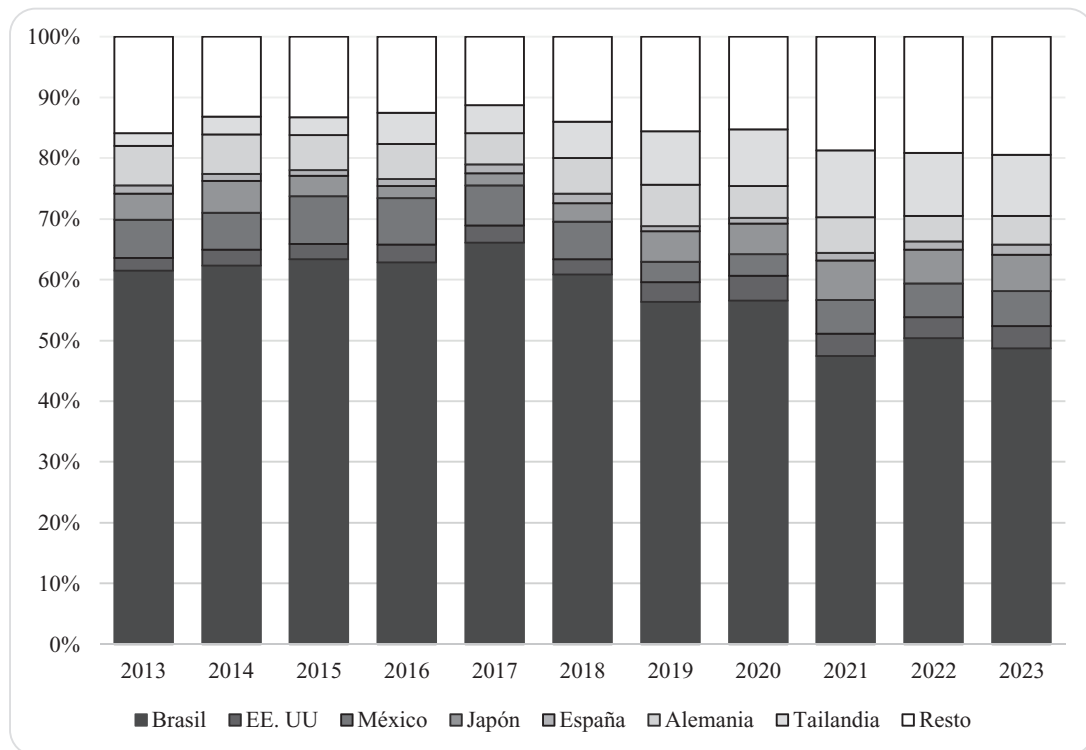


Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC

En lo respectivo a las importaciones, Brasil se mantuvo como el principal proveedor, con una participación promedio del 58%. A su vez, su peso en las importaciones totales del complejo osciló entre el 47% y el 66% del total a lo largo del período analizado. Sin embargo, a partir de 2017, su participación comenzó a disminuir, lo cual permitió una mayor diversificación de las compras externas.

11 El análisis de los principales destinos de exportación y el origen de las importaciones a partir de 2018 debe realizarse con cautela, ya que en dicho año el fenómeno del secreto estadístico introdujo un sesgo en los datos de comercio exterior.

Gráfico 5: Principales orígenes de las importaciones del complejo automotriz argentino, en porcentajes. 2013-2023



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC

Como se mencionó en el apartado III el predominio de Brasil como principal socio comercial de Argentina se originó en 1991, con la firma de una serie de tratados orientados a la integración regional que culminaron en la creación del Mercosur. Sin embargo, la integración no resultó beneficiosa para el complejo automotriz argentino. Con el establecimiento del Mercado Común, el sector autopartista local comenzó a debilitarse debido a la flexibilización de las normas de contenido local que cada vehículo debía cumplir.

No obstante, durante la posconvertibilidad surgieron nuevos elementos y modificaciones a normativas bilaterales existentes entre Argentina y Brasil que también afectaron significativamente al complejo. De hecho, según Panigo, Garriz, Lavarello y Schorr (2017) los cambios en los acuerdos¹² que se dieron en el siglo XXI, los cuales establecieron las condiciones para la Política Automotriz Común (PAC), introdujeron elementos distorsivos que perjudicaron principalmente a las empresas autopartistas locales. Entre estos acuerdos se encuentra el Régimen de Aduana en Factoría (RAF) (Panigo *et al.*, 2017), que permite importar insumos y componentes sin pagar aranceles ni impuestos internos, siempre que se destinen a la producción de bienes para la exportación (Argentina Productiva 2030, 2023).

El RAF afecta en mayor medida a Argentina, ya que la cantidad de piezas que pueden importarse sin aranceles desde la extrazona depende de la proporción de vehículos exportados. En el caso argentino –

¹² Acuerdo de Complementación Económica 14 (ACE 14).

que entre 2002 y 2023 destinó en promedio el 58% de las ventas de automóviles al mercado externo—, el impacto del régimen recae principalmente sobre el sector autopartista local, al incentivar la importación de componentes en lugar de su producción nacional (Panigo *et al.*, 2017).

Además, para que las empresas accedan a los beneficios derivados del Mercosur, tales como la protección arancelaria, deben cumplir obligatoriamente con requisitos de contenido regional de partes y piezas y con el coeficiente Flex establecido (Arza y López, 2007)

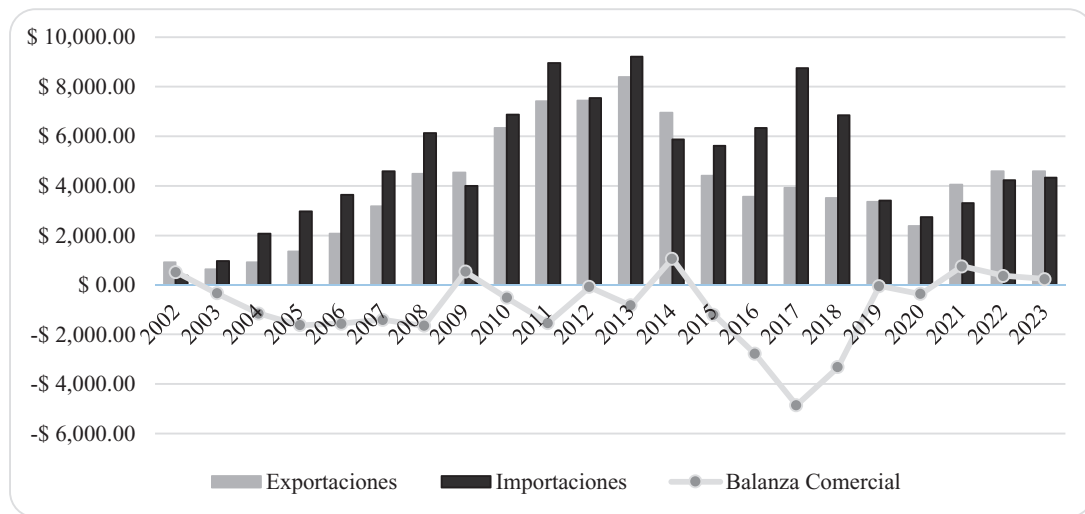
En este marco, otro elemento distorsivo mencionado por Panigo, Garriz, Lavarello y Schorr (2017) fue el requisito de contenido regional, que se determina a través del cociente entre el valor total de las piezas importadas (P_i) y el precio de venta del vehículo (P_v). La medición sobre el valor de venta del vehículo flexibilizó los requisitos de piezas regionales, puesto que, dado que el valor de un vehículo se compone en su mayoría (70%) de autopartes, las terminales pueden incrementar el precio de venta del vehículo, con el fin de aumentar el denominador y lograr así incorporar una mayor cantidad de piezas importadas en su producción ($P_i/P_v \downarrow$) (Panigo *et al.*, 2017).

Con respecto al coeficiente Flex, Argentina redujo los requisitos de piezas nacionales en la producción de vehículos locales y se resignó a simples modificaciones al coeficiente, mediante los Protocolos Adicionales del ACE 14 (Argentina Productiva 2030, 2023; Panigo *et al.*, 2017), y a la implementación de políticas de incentivo al sector de autopartes local como únicas medidas para contrarrestar el déficit comercial del sector durante la posconvertibilidad. A su vez, la modificación al coeficiente y ciertas políticas hacia al sector también actuaron en detrimento de este y, por tanto, agravaron el problema externo.

Entre las políticas más relevantes que contribuyeron a profundizar el déficit comercial del complejo automotriz con Brasil se destaca la modificación del coeficiente Flex en 2005, en el marco de las negociaciones entre ambos socios comerciales. Como resultado de estos acuerdos, el valor del Flex pasó de 1,1 a 2,6, lo que implicó que una mayor cantidad de autopartes puedan importarse desde Brasil libre de aranceles. A su vez, se flexibilizaron las normas de contenido local para los vehículos producidos en Argentina y se modificó el Régimen de Admisión Temporal, lo cual redujo el costo de importar partes y piezas para vehículos (Almansi, 2022).

Con el fin de atenuar el déficit comercial, en el mismo año se implementó el Régimen de Incentivos a la Competitividad de Autopartes Locales, el cual ofrecía reintegros a las terminales que incorporen autopartes de origen nacional. Por otro lado, se redujo el coeficiente Flex de 2,6 a 1,95 (Argentina Productiva 2030, 2023). Como se puede notar en el Gráfico 6, el régimen y la reducción del Flex establecieron un límite inferior para el déficit comercial del complejo con Brasil hasta el 2009, año a partir del cual, debido a la crisis económica global, el comercio bilateral decreció, lo que generó un superávit en la balanza comercial.

Gráfico 6: Balanza comercial del complejo automotriz argentino con Brasil en millones de dólares. 2002-2023



Fuente: elaboración propia en base a datos del INDEC

En 2013 el saldo comercial empeoró nuevamente debido al estancamiento de la economía brasileña, lo que afectó a las exportaciones del complejo argentino. Ante la situación, el Estado renegoció el acuerdo con Brasil para reducir el Flex a 1,5 e implementó el plan ProCreaAuto, el cual subsidiaba la compra de automóviles de fabricación local (Almansi, 2022; Argentina Productiva 2030, 2023). Ambas medidas parecen haber contribuido positivamente a la balanza comercial del complejo, puesto que, en 2014, se logró un superávit de \$1.060,40 millones de dólares.

A partir de 2015, se implementó la apertura comercial y la eliminación de permisos de importación (Almansi, 2022). Las medidas presionaron el déficit del complejo automotriz argentino, el cual alcanzó una cifra de \$2.782,54 millones de dólares en 2016, lo que representó el 58% del déficit del complejo con el resto del mundo en ese año. Para contrarrestar la situación, se sancionó el Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino, que estableció un bono de crédito fiscal para las automotrices que adquieran partes y piezas nacionales (Argentina Productiva 2030, 2023). Por otro lado, en 2017 se lanzó el Plan 1 Millón de Autos, cuyo objetivo era incentivar la producción de vehículos y aumentar el empleo en el complejo (Almansi, 2022). Sin embargo, estas políticas no lograron reducir el saldo comercial negativo, el cual alcanzó un récord de \$4.855 millones de dólares, aproximadamente el 68% del déficit total del complejo automotriz con el resto del mundo.

En 2019, el gobierno argentino incrementó nuevamente el coeficiente Flex, de 1,5 a 1,7 (Argentina Productiva 2030, 2023). A pesar de este aumento, el balance comercial mejoró significativamente, puesto que el déficit comercial decreció de \$3.322 millones de dólares en 2018 a tan solo \$43 millones en 2019. Lo notable de este acuerdo es que sentó las bases para el comercio automotriz hasta 2029, ya que contempló incrementos graduales en el valor protocolar del Flex hasta el año señalado (Argentina Productiva 2030, 2023). Esto implica que, a partir de 2019, se permitirá gradualmente una mayor cantidad de importaciones sin aranceles desde Brasil, lo que posiblemente acentuará el deterioro del sector de autopartes local.

Por último, en 2022 se promulgó la “Ley de Promoción de Inversiones en la Industria Automotriz-Autopartista y su Cadena de Valor”, la cual estableció un contenido mínimo de contenido nacional para diversos vehículos¹³ y permitió la devolución del IVA mediante créditos fiscales (Argentina Productiva 2030, 2023).

En conclusión, el comercio con Brasil ha perjudicado al complejo automotriz argentino y, en particular, al sector autopartista local. El daño al sector, cuyo origen se remonta a la creación del Mercosur en 1991, se ha mantenido durante la posconvertibilidad, debido a la persistencia de factores distorsivos como el Régimen de Aduana en Factoría (RAF) y la metodología de cálculo del requisito de contenido regional y a los aumentos del coeficiente Flex.

Si bien a lo largo de la posconvertibilidad Argentina implementó políticas de incentivo (y otras de desincentivo) al autopartismo local, junto con modificaciones al coeficiente Flex, algunas de las cuales contribuyeron a mitigar el déficit comercial crónico del complejo automotriz argentino, el herramental del Flex fue deshabilitado en el acuerdo de 2019, en el cual se pactó aumentos progresivos del coeficiente hasta 2029, por lo que es de esperarse un detrimento progresivo del desempeño comercial del sector autopartista en los próximos años.

VI. LA CONTRIBUCIÓN DEL COMPLEJO AUTOMOTRIZ A LA ECONOMÍA ARGENTINA

A pesar del déficit comercial crónico y del impacto que ello tiene en la restricción externa, el complejo automotriz argentino es un sector clave para la economía nacional, debido a su competitividad a nivel internacional.

Entre 2002 y 2023, el complejo representó en promedio el 10% de las exportaciones totales del país, cifra que alcanzó un máximo de 14% en 2013. Entre los principales productos exportados del sector autopartista se encuentran las puertas para vehículos, cinturones de seguridad, cajas de cambio, sistemas de suspensión, etc. Por otro lado, entre los principales productos exportados por el sector automotriz se encuentran los automóviles y los utilitarios.

Asimismo, dentro del total de la producción local, predominaron las ventas al exterior, las cuales representaron, en promedio, un 58% durante los años en análisis, mientras que el restante se destinó al mercado interno. La significativa proporción de la producción destinada al mercado externo puede explicarse, en parte, por la competitividad del complejo automotriz argentino a nivel internacional. Esto se evidencia al utilizar el indicador de Ventajas Comparativas Reveladas (VCR). Esta primera versión del indicador, desarrollado en Balassa (1965), evalúa la competitividad de un país en un sector específico en comparación con otros países del mundo. Dicha comparación se realiza mediante un cociente entre la participación de las exportaciones del complejo automotriz local en las exportaciones totales del país y la sumatoria de la participación de los complejos automotrices del resto del mundo en las exportaciones totales de todo el mundo¹⁴. Así, si la proporción del complejo en las exportaciones totales del país es mayor que la proporción del complejo en cuestión en las exportaciones totales de los demás países, entonces, el país dispone de mejor capacidad exportadora (Stellian y Buitrago, 2022).

13 Los ómnibus, por ejemplo, deberán garantizar un mínimo de 15% de contenido nacional hasta 2025.

14 Donde xAv representa a las exportaciones de vehículos (v) por Argentina (A) y XAt refiere a las exportaciones totales (t) de Argentina (A). Por otro lado, xMv hace referencia a las exportaciones de vehículos (v) a nivel mundial (M) y XMt denota las exportaciones totales (t) mundiales (M).

Cuando los resultados del indicador son menores a la unidad ($X < 1$), se interpreta que el sector analizado presenta Desventajas Comparativas Reveladas (DCR) en relación con otros países. En cambio, un valor superior a 1 ($X > 1$) indica la existencia de VCR en el sector. Según los resultados exhibidos en la Tabla 1 se puede extraer que, durante los primeros seis años del período analizado, Argentina mostró desventajas competitivas en el complejo automotriz. Sin embargo, a partir de 2007, la competitividad del complejo aumentó, lo que permitió el incremento en las exportaciones.

Tabla 1: Ventajas Comparativas Reveladas (VCR) del complejo automotriz. 2002-2023

Años	X	Clasificación
2002	0,58	DCR
2003	0,47	DCR
2004	0,62	DCR
2005	0,78	DCR
2006	0,97	DCR
2007	1,06	VCR
2008	1,15	VCR
2009	1,32	VCR
2010	1,52	VCR
2011	1,59	VCR
2012	1,59	VCR
2013	1,82	VCR
2014	1,61	VCR
2015	1,26	VCR
2016	0,98	DCR
2017	1,20	VCR
2018	1,21	VCR
2019	1,03	VCR
2020	0,88	DCR
2021	1,39	VCR
2022	1,31	VCR
2023	1,42	VCR

Fuente: Elaboración propia en base a datos del INDEC y WITS

La mejora del indicador de VCR a partir de 2007 puede explicarse, en parte, por el proceso de especialización en la producción de pickups. Esta transformación productiva, que comenzó a consolidarse hacia fines de la década de 2010 y se profundizó a partir de 2020, permitió sostener el nivel de actividad del complejo automotriz frente a la caída sostenida en la producción de automóviles (Flores, 2015).

Aproximadamente el 65% de la producción de vehículos en Argentina se concentra en pickups y sedanes del segmento C; entre ambos, las pickups ocupan el primer lugar tanto en volumen como en cantidad

de destinos de exportación (Flores, 2015). En contraste con el segmento de automóviles, cuya demanda externa está fuertemente concentrada en el mercado brasileño, el perfil exportador de las pickups se caracteriza por una mayor diversificación de destinos. De hecho, este tipo de vehículos alcanzó mercados como Colombia, Perú, América Central y países extrarregionales (Flores, 2015; Dulcich, 2022). Además, han demostrado capacidad para competir en destinos sin acuerdos preferenciales, como México y Centroamérica, lo cual exige mayores estándares de calidad y procesos productivos más profesionalizados. Este perfil exportador contribuye no solo al fortalecimiento del entramado autopartista local, sino también al desarrollo de capacidades tecnológicas más dinámicas (Flores, 2015).

En efecto, mientras que los esquemas productivos dependientes de un único destino, como el de los automóviles, tienden a limitar el desarrollo de capacidades dinámicas, un segmento con múltiples destinos como el de pickups promueve la diversificación tecnológica y organizacional (Arza & López, 2007). Esta ventaja se reflejó en una mayor capacidad de resistencia y adaptación productiva: en años críticos como 2020, las pickups no solo mantuvieron su nivel de producción, sino que incluso lo expandieron en algunos casos, como el de Nissan, a partir de inversiones orientadas al abastecimiento de mercados externos (Dulcich, 2022). La continuidad productiva, asociada a una demanda más previsible, favorece la consolidación de relaciones estables con proveedores locales (Dulcich, 2022; CEPAL, 1999).

Asimismo, Barletta *et al.* (2013) sostienen que la especialización en productos con mayor proyección exportadora, como las pickups, puede habilitar procesos de upgrading en las firmas nacionales, siempre que se implementen políticas activas que promuevan la articulación tecnológica y reduzcan las asimetrías de capacidades. En la misma línea, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (1999) subraya que las plataformas exportadoras con destinos diversificados generan mejores condiciones para fomentar encadenamientos con proveedores locales, especialmente cuando la demanda es continua y estable.

En conclusión, el complejo automotriz argentino ha demostrado una alta competitividad internacional, especialmente a partir del proceso de especialización productiva en pickups. Este segmento no solo permitió mantener los niveles de producción en contextos adversos, sino que también diversificó los destinos de exportación del complejo, facilitando el acceso a una mayor cantidad de mercados y elevando las exigencias tecnológicas. No obstante, estos avances no deben entenderse como procesos espontáneos ni irreversibles. Por el contrario, la experiencia reciente demuestra que, para sostener y profundizar estas ventajas, es imprescindible implementar políticas públicas que fortalezcan el entramado autopartista local.

VII. CONCLUSIONES

En el marco del auge del comercio global, el complejo automotriz se configura actualmente como una CGV dirigida al productor, en la cual las terminales ejercen un control directo sobre sus proveedores. En este contexto, los fabricantes de vehículos han reducido el número de proveedores directos, lo que ha generado un proceso de concentración en pocas firmas y una mayor profundización de la estructura jerárquica del sector autopartista.

Aunque algunas instituciones sostienen que la integración a las CGV podría fomentar el desarrollo de los países subdesarrollados a través del upgrading, de los aportes de Amar y Torchinsky (2018) y Chang (2011) se puede sugerir que, sin un desarrollo previo de capacidades industriales, este proceso podría ser perjudicial para la economía de Argentina.

A partir del abandono de la estrategia de desarrollo nacional basada en la ISI en 1976, el complejo automotriz argentino, y en particular el sector autopartista, ha enfrentado un proceso de desprotección y debilitamiento debido a las políticas de apertura comercial en 1976, la integración a las CGV a partir de 1990 y la integración regional en el marco de Mercosur en 1991.

La inserción en las CGV ha resultado especialmente perjudicial para las autopartistas locales, que han quedado relegadas a la producción de partes y componentes genéricos de bajo valor agregado y limitado contenido tecnológico. El desenlace de la inserción pone en cuestionamiento la idea de un upgrading automático de las empresas locales hacia actividades de mayor sofisticación dentro de la cadena de valor y, por extensión, de un proceso espontáneo de desarrollo económico.

El conjunto de los factores históricos señalados sentó las bases para una estructura deficitaria que persiste en la actualidad, dada la alta dependencia de importaciones en la producción local de vehículos, la cual deriva del bajo grado de integración local entre los sectores componentes del complejo automotriz argentino.

No obstante, el déficit crónico del complejo también se explica por la insuficiente adaptación y desarrollo de capacidades locales frente a los avances tecnológicos en la cadena global, así como por el comercio con Brasil en la posconvertibilidad. Como hemos expuesto, el intercambio con nuestro principal socio comercial ha tenido un impacto negativo en el sector autopartista local. Esto se debe a la persistencia de factores distorsivos introducidos durante la posconvertibilidad, como el Régimen de Aduana en Factoría (RAF), la metodología de cálculo del requisito de contenido regional y los aumentos del coeficiente Flex, los cuales han profundizado el déficit del sector.

Sin embargo, el complejo automotriz argentino ha mostrado altos niveles de competitividad internacional explicados en parte por la especialización productiva en pickups. Este nicho ha permitido sostener niveles de producción en contextos adversos, diversificar destinos de exportación y elevar las exigencias tecnológicas del complejo.

Estos avances no deben interpretarse como procesos espontáneos. La experiencia reciente indica que para sostener y profundizar estas ventajas competitivas es indispensable implementar políticas públicas activas que fortalezcan el entramado autopartista local, incrementen el grado de integración local y reduzcan la dependencia de insumos importados.

En suma, reconocer tanto las limitaciones estructurales como las oportunidades actuales del complejo automotriz es fundamental para diseñar políticas efectivas que permitan mitigar su déficit comercial crónico, fomentar el desarrollo tecnológico y productivo local, y maximizar su potencial como generador de empleo, valor agregado e innovaciones para la economía argentina. Este enfoque es esencial para recuperar el rol histórico del complejo automotriz como motor del desarrollo nacional desde la etapa de la ISI hasta el presente.

REFERENCIAS

- Almansi, P. (2022). La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002–2019) *Revista CEPAL* (pp. 209–228). (Documento de Trabajo N°137). Santiago. CEPAL.
- Amar, A. y Torchinsky Landau, M. (2019) “Cadenas regionales de valor en América del Sur”, *Documentos de Proyectos* (LC/TS.2019/92), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Argentina Productiva 2030. (2023). *Misión 4. Impulsar la movilidad sustentable con productos y tecnologías nacionales*. Ministerio de Economía de la Nación. Recuperado de <https://www.argentina.gob.ar/produccion/argentina-productiva-2030>.
- Arza, V., & López, A. (2007). El caso argentino. *La industria automotriz en el MERCOSUR*, (pp. 55–146). Montevideo. Red Mercosur.
- Balassa, B. (1965). Trade liberalisation and “revealed” comparative advantage. *The manchester school*, 33(2), 99–123.
- Baldwin, R. (2017). Cambios en la globalización: ¿Cómo, cuánto y qué significan para las CGV?. *Boletín Informativo Techint* (pp. 75–82). (Documento de trabajo N°355). Buenos Aires. Techint Grupo.
- Bil, D. (2015). Un análisis en perspectiva histórica del comercio exterior de las autopartes argentinas. *tiempo&economía*, 2(1) (pp. 111–135).
- Cantarella, J., Katz, L. y De Guzmán, G. (2008). *La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes*. (Documento de Trabajo N°1). Buenos Aires. Laboratorio de Investigación sobre Tecnología, Trabajo, Empresa y Competitividad. Universidad General Sarmiento – Instituto de Industria.
- Castaño, F., & Piñero, F. J. (2016). *La política automotriz del MERCOSUR (PAM): evolución y actualidad. El eje Argentina-Brasil y su impacto sobre el bloque subregional*. La Plata, Buenos Aires. VIII Congreso de Relaciones Internacionales del Instituto de Relaciones Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata.
- Comisión Económica para América Latina (CEPAL). (1999). *Hacia un mejor entorno competitivo de la industria automotriz en el MERCOSUR*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Chang, H. J. (2011). *Pateando la escalera: estrategias de desarrollo económico desde una perspectiva histórica*. México. Fundación México Social Siglo XXI.
- Dulcich, F., Otero, D., & Canzian, A. (2020). *Trayectoria y situación actual de la cadena automotriz en Argentina y Mercosur*. Ciclos en la Historia, la Economía y la Sociedad (pp. 93–130). (Documento de Trabajo N°54). Ciclos, Vol. XVII.
- Dulcich, F. (2022). *La cadena automotriz en Argentina. Trayectoria reciente y perspectivas en un contexto global de reconfiguración tecnológica y geográfica*. Buenos Aires. Ministerio de Desarrollo Productivo.
- Flores, S. (2015). *Análisis de las regulaciones del sector automotriz argentino* [Tesis de Licenciatura, Universidad Nacional de La Matanza].
- Fondo Monetario Internacional (FMI). (2000). ¿Qué es la globalización? Recuperado de <https://www.imf.org/external/np/exr/ib/2000/esl/041200s.htm>.
- Gereffi, G. (1999). International trade and industrial upgrading in the apparel commodity chain. *Journal of international economics*, 48(1). (pp. 37–70).
- Gereffi, G. (2001). Las cadenas productivas como marco analítico para la globalización. Problemas del Desarrollo. *Problemas del Desarrollo* (pp. 9–37). (Documento de Trabajo N°125). México. Revista Latinoamericana de Economía.
- Kosacoff, B. (1999). *Hacia un mejor entorno competitivo de la producción automotriz en Argentina*. (Documento de trabajo N°82). Buenos Aires. Comisión Económica para América latina y el Caribe (CEPAL).

- Lall, Sanjaya. (2000). The Technological Structure and Performance of Developing Country Manufactured Exports, 1985-1998. *Oxford Development Studies* (pp. 337-369). University of Oxford.
- Morero, H. (2013). *El proceso de internacionalización de la trama automotriz argentina*. H-Industria. Revista De Historia De La Industria Y El Desarrollo En América Latina, (12), 1. Recuperado a partir de <https://ojs.econ.uba.ar/index.php/H-ind/article/view/531>.
- Motta, J. (2006). *La restructuración del sector autopartista a nivel internacional*. Actualidad económica. vol. 16. Recuperado de: <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/acteconomica/article/view/4008>.
- Newman, A. (2018). El toyotismo, la gestión de la implicación en el nivel de las empresas. *Álvarez Newman La hegemonía del capital. Estudio sobre el dispositivo de implicación en el trabajo* (pp. 225-272). Ciudad Autónoma de Buenos Aires. TeseoPress.
- Panigo, D., Garriz, A., Lavarello, P., Schorr, M. (2017). *La encrucijada del autopartismo en America Latina*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Undav.
- Pérez Ibáñez, J. (2019). Cadenas globales de valor: una revisión bibliográfica. *Semestre Económico*, 22(51), (pp. 63-81). <https://doi.org/10.22395/seec.v22n51a4>.
- Rapoport, M., Madrid, E., Musacchio, A., & Vicente, R. (2000). *Historia económica, política y social de la Argentina* (1880-2000). Argentina. Critica.
- Román, R. E. (2000). Lecciones administrativas a partir de la historia del modelo de producción fordista. *Tecnura*, 3(6), (pp. 66-74).
- Schvarzer, J., Rojas Breu, M. y Papa, J. (2003). *La industria automotriz en perspectiva. La reconversión de la década del noventa como prólogo a la crisis actual*. (Documento de Trabajo N°5). Buenos Aires. Centro de Estudios de la Situación y Perspectiva Argentina (CESPA).
- Schteingart, D., Santarcángelo, J. E., & Porta, F. (2017). Cadenas Globales de Valor: una mirada crítica a una nueva forma de pensar el desarrollo. *Cuadernos de Economía Crítica*. (pp. 99-129). (Documento de Trabajo N°7). La plata, Argentina. Sociedad de economía critica.
- Sierra, P. y Katz, L. (2002). *La industria automotriz de cara a su futuro. Escenarios*. LITTEC, Universidad Nacional de General Sarmiento.
- Stellian, R., & Danna-Buitrago, J. P. (2022). ¿Qué indicador de ventajas comparativas reveladas escoger? Consideraciones teóricas y empíricas. *Revista CEPAL* (pp. 49-70). (Documento de Trabajo N°138). Santiago. CEPAL.
- Treacy, M. (2018). *Estrategias de acumulación de las cámaras empresariales automotrices argentinas y la integración productiva regional 2002-2015*. Realidad Económica, (319), 109-147. Universidad Nacional de General Sarmiento (UNGS). ISSN 0325-1926.
- Varela, L. (2003). El sector automotriz argentino. *Revista Realidad Económica*. (P.120). Documento de Trabajo N°196). IADE.
- Vázquez, G., & Abramovich, A. L. (2019). *Problemas socioeconómicos de la Argentina contemporánea desde 1976 hasta la actualidad*. Buenos Aires. Universidad Nacional de General Sarmiento.