

La decisión estratégica que en un momento determinado llevó a apelar a un esquema de complementación funcional entre las firmas automotrices radicadas en Brasil y Argentina; feneció y obligó a optar por nuevas negociaciones.

El pasado mes de marzo cerró con la salida de fábrica de sólo 58.319 unidades automotrices; que frente a las 79.031 de un año antes, significa una caída de nada menos que un 26.2%; por otro lado esta crítica situación se ha extendido a la única fábrica existente de camiones. Ello no puede sorprender pues desde 2007 en dos tercios del mundo se está transitando un período recesivo todavía no superado y que recae con especial severidad en este rubro; provocando dificultades en las fábricas de vehículos y autopartes de todo el planeta.

En cuanto a las plantas radicadas en el país, las mismas han sido montadas para participar de un proceso de integración con sus similares que los realizan y están funcionando en Brasil; rigiendo una coordinación regida por medio de sucesivos acuerdos quinquenales; de los cuales el último venció hace unos pocos meses, sin que se suscribiera uno nuevo. En función de ese instrumento regía un índice denominado "flex", dado a que el mercado brasileño es mucho más amplio se había acordado en cuanto a exportaciones, una relación equivalente a u\$s 1.95/1 a su favor que contemplaba dicho aspecto. Cabe tener en cuenta que su gran producción en 2013 llevó a exceder a la nacional en el equivalente a 4.4 veces.

El mercado doméstico argentino se adaptó a esa realidad y exhibe una tendencia que se ha acentuado desde comienzos de 2014. El número de patentamientos, detalle que opera como virtual termómetro de la actividad, marca que hemos estado viviendo un período descendente que al principio fue lento y gradual para luego acelerarse y tomar mayor impulso. Para verificar lo dicho es oportuno tener en cuenta que en mayo de 2013 se había alcanzado un record histórico de 92.386 unidades; pero seis meses después, en noviembre, la respectiva curva redujo ese número a sólo 61.778; con un índice de -33.1%.

Como en enero del corriente año hubo un virtual pero fugaz "salto" cíclico que permitió trepar a 108.844 unidades, pareciera que nadie se preocupó demasiado. Quizá alentando la falsa creencia de que se estaba viviendo una firme reactivación, que no fue tal, hubo una demora en tomar medidas que en los dos meses siguientes se pagó muy caro. El virtual llamado de atención recién cundió en Brasilia cuando, al término del primer trimestre 2014, las compras argentinas habían bajado un 32.0%.

Las particularidades del escenario nacional.

Es cierto que en cuanto a los autos identificados como de “alta gama” rigen recargos introducidos recientemente que van del 30 a 50% de su precio básico, pero un ligero examen de la composición de las precitadas y tan acentuadas mermas indujeron a descartar ese aspecto como el decisivo pese a que en ciertas marcas la caída ocurrida en marzo se haya agravado en gran medida. De las ocho firmas que monopolizan casi la totalidad de la puesta en el mercado de las unidades, tanto evaluadas a través de las elaboradas como de las patentadas, sólo una (Toyota) tuvo en marzo ppdo. un doble índice positivo interanual -muy modesto- del 7.33%; ya que las otras seis, en diversa proporción, registraron disminuciones significativas.

Adoptando como indicador el número de patentamientos, se distingue de inmediato a cuatro de ellas que exceden en distinta pero muy elevada relación, la media descendente. A la cabeza de estos casos, surge que la ubicada en 7º lugar, Chevrolet, ha protagonizado un verdadero derrumbe al llegar esa reducción al 60.47%. Inmediatamente detrás figuró Volkswagen, que hizo lo propio en un 43.0%; le sigue Citroen con un 39.07% y Peugeot con 34.1% que configuraron el escenario mas agudo. En consecuencia, son apenas tres las que atenuaron ese promedio de sucesivos repliegues; aunque aún así, esa evolución restrictiva no dejó de ser alarmante pues Ford sufrió un retroceso interanual del 26.1%; Renault algo menos (-18.55%) y Fiat (-18.25%) cerrando el cuadro de grandes productores. No obstante, éste último binomio junto con la fábrica de camiones Iveco, fueron los primeros en suspender actividades y personal que, entre las tres, sumaron 1.700 obreros; luego ello se extendió hasta alcanzar a un comprometido número de 12.000.

A todo esto se debe agregar que en 2012, de la producción nacional total (764.5 miles de unidades), nada menos que 413.5 miles (54.1%) se exportaron, recalando un 85.3% en Brasil; lo cual se incidió en 2013 pues esas cifras llegaron, respectivamente, a 791.0 miles y 423.3 miles (53.5%). Lo aparentemente contradictorio fue que las ventas a Concesionarios, o sea a los integrantes del circuito encargados de satisfacer la demanda final, arribaron durante esos dos años 830.1 y 963.9 miles de unidades; que fue posible al importar con ese objeto, también de Brasil, 479.1 miles en 2012 y 596.2 miles en 2013.

Para completar el escenario a que se llegó a fines de marzo, debe agregarse que en ese lapso las terminales brasileñas en su país lanzaron al mercado 271.2 miles de unidades que implicaron una merma interanual de 47.7 miles; es decir, 17.6% respecto a idéntico mes del año precedente. La precitada baja se verificó tanto en su mercado doméstico como en las exportaciones al nuestro, ya que en el primer trimestre del corriente año, los embarques a

La agudización de la crisis en la industria automotriz

Escrito por Salvador Treber

Lunes 02 de Junio de 2014 00:00

Argentina llegaron a 68 mil unidades (-34.7%).

Las repercusiones en brasil.

Según datos fidedignos aportados por la Confederación Nacional de la Industria (C.N.I) carioca, la capacidad instalada utilizada durante el mes de marzo, considerando todas las especialidades que representa, se redujo al 71.0% de la disponible; subrayando que hubo un manifiesto agravamiento “en los últimos meses”. Esa crítica situación explica que el Ministro del ramo haya viajado a Buenos Aires, durante la tercera semana de abril, para mantener conversaciones con sus pares locales en procura de recuperar, aunque sea parcialmente, el volumen de envíos perdido. En atención a que el rubro, especialmente incorporando autopartes, venía desde hace años presentando altos y crecientes saldos a favor de aquellos, la Ministra de Industria argentina no se mostró muy accesible a esa pretensión y optó por plantear que la relación descienda a 1.25/1; sumando otros varios reclamos hasta ahora, nunca satisfechos. En esa circunstancia, lo único que se coincidió es que retribuiría el viaje arribando a Brasilia también el Ministro de Economía durante la semana siguiente. Pero luego, sin dar mayores detalles, anunciaron que se había logrado un acuerdo que incidirá para cerrar la brecha deficitaria hasta mediados de 2015. Tal promesa deberá ser seguida muy de cerca en cuanto a su evolución real.

Salvador Treber – Prof. de Postgrado-FCE UNC. La Voz del Interior, 30/05/2014