

# Universidad Abierta Interamericana



**Facultad de Ciencias Empresariales**

**Sede Rosario - Campus Pellegrini**

**Carrera: Licenciatura en Comercio Internacional**

## **Tesina Título**

Impacto de los tratados firmados en el marco del MERCOSUR en la concreción de ventas internacionales del sector automotriz de la provincia de Santa Fe. Periodo de estudio: 2006-2012

**Alumno:** Marconi Gisel Mariela email: gisel-m@hotmail.com

**Domicilio:** Logaritmo 7402 - Ibarlucea

**Teléfono:** 0341- 153078979

**Tutor de contenidos:** Lanza Paulo

**Tutor Metodológico:** Magdalena Carrancio

Noviembre 2014

# Índice

Página

Introducción	..5
Pregunta de investigación	..8
Objetivos	9
Hipótesis	9
Metodología	..9

## Capítulo I: Los acuerdos del MERCOSUR y el desarrollo del sector automotor de Argentina

1.1. El camino de la integración del cono sur	11
1.2. Acuerdos bilaterales firmados entre Argentina y Brasil en relación al mercado automotriz	...16
1.3. Comercio automotor en el MERCOSUR	22
1.3.1. Regla general de origen MERCOSUR	22
1.3.2. Índice de contenido regional	.23

Capítulo II: Impacto de los tratados firmados entre Argentina y Brasil en el marco del MERCOSUR sobre el crecimiento del sector automotriz en nuestro país

2.1. Evolución histórica de la industria autopartista argentina	...24
2.2. Desarrollo de la industria automotriz	...27
2.3. Impulso del sector debido a la globalización y el nuevo contexto internacional	...30
2.4. Características del sector automotriz en nuestro país	...34
2.4.1. Industria terminal automotriz	...34
2.4.2. La industria autopartista	...35
2.5. Situación actual del sector automotriz en nuestro país	...36
2.5.1. Demanda de automotores nacionales	...38
2.5.2. Patentamiento en el país	...39

Capítulo III: Evolución de la inserción internacional del sector automotriz de la provincia de Santa Fe, enfocado en la relación bilateral con Brasil

3.1. Intercambio comercial internacional del sector	...43
3.2. Evolución de la producción y el comercio exterior de la industria automotriz en el periodo 2006-2012	...47
3.3. El caso en la provincia de Santa Fe: General Motors	...49



## **INTRODUCCIÓN**

El fenómeno creciente de la globalización acompañado del predominio de un modelo económico de libre mercado, ha hecho necesario adoptar medidas tendientes a mejorar la posición negociadora del Estado frente a otros. Esto último se ha logrado en parte por medio de los procesos de integración regional, que permiten a los países negociar como bloque.

En un principio del desarrollo comercial internacional se trataba solo de acuerdos bilaterales comerciales; pero en la actualidad se buscan acuerdos multilaterales y procesos de integración regional, que abarquen más que simple tratados comerciales.

Cuando los países se integran, lo hacen para maximizar su capacidad de desempeño, o para operar en una escala económica mayor y de esta manera lograr que sus agentes económicos alcancen niveles superiores de competitividad.

La formación de este tipo de bloques nace básicamente del hecho de que cada uno de los estados que decide integrarse a un bloque, lo hace porque ve en ello una oportunidad de aumentar el bienestar de sus ciudadanos o simplemente por una cuestión de interés nacional.

El mundo está cambiando, las necesidades de los países no son las mismas que hace 30 años. El mercado se está volviendo altamente competitivo por eso ahora las empresas no solo deben luchar por posicionarse dentro de un mercado nacional, sino que también deben estar preparadas para enfrentarse a fuertes bloques comerciales consolidados.

Nuestro país ha firmado varios tratados comerciales y es miembro de un proceso de integración ~~%~~MERCOSUR+, por esto creemos de gran importancia analizar el impacto de estos procesos de integración en nuestra economía, ya que son de gran importancia en la actualidad, en particular para la producción de nuestra región y su inserción externa.

El 26 de marzo de 1991 se suscribe en Asunción el tratado por el cual se establecen las bases para la creación del Mercado Común del Sur . MERCOSUR - entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República del Paraguay y la República Oriental del Uruguay. Estos países conocidos como los Estados Partes, se comprometen a cumplir con los recaudos plasmados en el Tratado de Asunción.

En el devenir del proceso de integración se fueron incorporando en calidad de Estados Asociados Bolivia, Chile, Venezuela, Colombia, Ecuador y Perú.

En el año 2006 la República Bolivariana de Venezuela solicitó cambiar de status, y pasar de Estado Asociado a Estado Parte. Consensuada la propuesta entre los Estados Partes, el 4 de julio de 2006, se firmó el Protocolo de Adhesión de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR.

Asimismo, en la XLIV Reunión del Consejo del Mercado Común, celebrada en diciembre de 2012, los Estados Partes del MERCOSUR aprobaron la suscripción del Protocolo de Adhesión del Estado Plurinacional de Bolivia al MERCOSUR.

En sus inicios Argentina jugó un papel muy importante en el desarrollo de este proceso; el 30 de noviembre de 1985 los presidentes de Argentina y Brasil suscriben la Declaración de Foz de Iguazú, piedra basal del Mercosur. El 29 de julio de 1986 se firmó el Acta para la Integración Argentina-Brasileña; mediante este instrumento se estableció el Programa de Integración y Cooperación entre Argentina y Brasil (PICAB) fundado en los principios de gradualidad, flexibilidad, simetría, equilibrio, tratamiento preferencial frente a terceros mercados, armonización progresiva de políticas y participación del sector empresario. El 6 de abril de 1988 se firmó el Acta de Alvorada, mediante el cual Uruguay se suma al proceso de integración regional.

El 29 de noviembre de 1988 se celebró el Tratado de Integración, Cooperación y Desarrollo. El 6 de julio de 1990 se firmó el Acta de Buenos Aires, acelerando el cronograma de integración y fijando la fecha de 31 de diciembre de 1994 para conformar el mercado común. Como vemos Argentina fue uno de los países iniciadores de este proceso de integración por esto es muy importante su participación en el.

El comercio argentino relativo al complejo automotor se encuentra alcanzado y regulado por un conjunto de Acuerdos comerciales, entre los cuales el

de mayor importancia es el establecido con Brasil, dado los importantes niveles de intercambio verificado en sus importaciones y exportaciones; el Pacto Automotor Común (PAC).

El desarrollo de la industria en nuestro país ha estado históricamente vinculado a variables tales como la situación interna del mercado automotor, la política de inversiones de la industria, el impacto del lanzamiento de nuevos modelos de autos producidos en terminales ubicadas en la Argentina así como en otros países miembros del MERCOSUR.

Como consecuencia de la puesta en marcha y consecuente funcionamiento de la normativa del MERCOSUR, se pudo constatar que la industria ensambladora o terminal experimentó un incremento más visible en la Argentina que en Brasil, mientras que la industria de autopartes tuvo el resultado inverso.

De acuerdo a estimaciones de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), la industria local está integrada por aproximadamente 400 empresas y genera 62.300 empleos directos.

Es por lo antedicho que nos proponemos conocer, ¿Qué impacto tuvo la firma de los Acuerdos del sector automotor entre Argentina y Brasil en el periodo 2006-2012, particularmente, como contribuyeron a la inserción en el mercado internacional de la industria automotriz de la provincia de Santa Fe?

Para la resolución de nuestro problema de investigación, formulamos como objetivo general: Analizar los tratados firmados entre Argentina y



Brasil en el marco del MERCOSUR y evaluar si contribuyeron a la creación de comercio del sector automotriz de la provincia de Santa Fe con los países de la región.

Y como objetivos específicos:

1- Determinar que aspectos de los tratados firmados entre Argentina y Brasil en el marco del Mercosur posibilitaron la instalación y crecimiento de empresas del sector automotor en nuestro país.

2- Evaluar la incidencia de los tratados firmados entre Argentina y Brasil en el marco del MERCOSUR, en el crecimiento del sector automotriz de nuestro país.

3- Establecer la inserción internacional del sector automotriz de la provincia de Santa Fe, enfocado en la evolución de la relación bilateral comercial con Brasil.

La hipótesis que intentaremos validar sostiene que: Los tratados firmados entre Argentina y Brasil en el marco del MERCOSUR durante el periodo 2006-2012 contribuyeron al desarrollo del sector automotriz en la provincia de Santa Fe y a su inserción en el mercado regional.

El diseño metodológico va a ser mixto; cualitativo con algunos datos cuantitativos para observar el comportamiento de las variables de estudio, en profundidad.

El tipo de investigación que se va a utilizar es descriptiva.

El procedimiento de la investigación va a realizarse a través de dos tipos de fuentes de información: fuentes primarias y fuentes secundarias.

La utilización de fuentes de información primaria se concretó a través de entrevistas para interiorizaros en el tema, por lo que nos tuvimos que contactar tanto con empresas, como con cámaras que nucleen el sector, y organismos y entidades gubernamentales, que nos brindaron un panorama de la situación actual del sector.

La utilización de fuentes secundarias va a ser predominantes; a través de búsqueda en libros, revistas especializadas, informes del sector e internet.

La tesina se estructura en 3 capítulos; el primer capítulo abordamos los tratados firmados entre ambos países y sus contenidos. En el segundo capítulo evaluamos el desarrollo del sector automotriz históricamente y el crecimiento que ha tenido en el periodo de estudio; en el tercer capítulo establecimos la evolución de la relación bilateral entre ambos países y la influencia que esto tuvo en el sector automotriz en la provincia de Santa Fe.

# **CAPÍTULO I:**

## **LOS ACUERDOS DEL MERCOSUR Y EL DESARROLLO DEL SECTOR AUTOMOTOR DE ARGENTINA**

El presente capítulo tiene por objetivo determinar que aspectos de los tratados firmados entre Argentina y Brasil en el marco del Mercosur posibilitaron la instalación y crecimiento de empresas del sector automotor en nuestro país.

En primer lugar se estableció la importancia de la integración en la región, seguidamente se abordó el surgimiento y la evolución del MERCOSUR; y luego los tratados que firmaron Argentina y Brasil en el marco del Mercosur.

### **1.1. EL CAMINO DE LA INTEGRACION DEL CONO SUR:**

En el mundo actual se están desarrollando procesos económicos, sociales y culturales de carácter mundial por sobre los de carácter nacional o regional, a consecuencia del proceso denominado globalización.

La globalización la podemos relacionar con un mayor flujo del comercio, de personas, de inversión, de tecnología, de cultura e ideas entre los distintos países.

La apertura al comercio mundial se traduce en mercados globales, lo que provoca que las empresas deban ser más competitivas y se adecuen a los mercados internacionales.

Entendemos a la globalización como el proceso multidimensional y dinámico de relación entre dos o más Estados fundamentado en lo económico-comercial, lo político, lo socio-cultural; en torno a la identidad de una región.

Podemos observar que la integración tiende a aumentar los vínculos económicos entre países, elimina barreras arancelarias, trabas comerciales y otros obstáculos al comercio. Creemos que los procesos de integración son una posibilidad de mejorar la inserción en el mercado mundial, y de aumentar las posibilidades de inserción de producción de un país.

Los procesos de integración que se iniciaron en Sudamérica tienen raíces históricas que descansan en razones de índole geográfica. El primer proceso de integración en Sudamérica tiene sus orígenes en la Declaración de Foz de Iguazú; un acuerdo de integración firmado el 30 de noviembre de 1985 en la localidad homónima, por el presidente argentino Raúl Alfonsín y su par de brasileño Jose Sarney.

En 1986, se firma el Programa para la integración argentino-brasileña+ (PICAB). Este acuerdo pretendía propiciar un espacio económico común, la apertura de los mercados y el estímulo a la complementación de los mercados y de los sectores empresariales.

A partir de la experiencia mencionada y los acuerdos firmados en el PICAB, el Mercado Común de Sur (MERCOSUR) se creó con la continuidad de cooperación e integración, y se transformó en un instrumento clave para impulsar la paz y la cooperación.

El MERCOSUR se crea en 1991, con la firma y suscripción del Tratado de Asunción; que establece las bases de su creación entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil, la República Oriental del Uruguay, y la República del Paraguay.<sup>1</sup>

Cuatro años después se firma el Protocolo de Ouro Preto, que actualiza el Tratado de Asunción, marca como objetivo el concretar un mercado común; establece la estructura institucional del MERCOSUR, los órganos que la integran y sus funciones.

Con el correr de los años se aprueba el arancel externo común; y se produce la incorporación de la República Bolivariana de Venezuela, como socio pleno y se establece que tendrá cuatro años para cumplir con el proceso de incorporación; y esta en proceso de adhesión el Estado Plurinacional de Bolivia. <sup>2</sup>

El MERCOSUR tiene como Estados Asociados a Chile, Colombia, Perú, Ecuador, Guyana y Surinam; estas dos últimas en proceso de ratificación. <sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Página oficial del MERCOSUR. Disponible en: [www.mercosur.int/t\\_generic.jsp?contentid=3862&site=1&channel=secretaria&seccion=2/](http://www.mercosur.int/t_generic.jsp?contentid=3862&site=1&channel=secretaria&seccion=2/); agosto 2014

<sup>2</sup> *Ibíd*em

<sup>3</sup> *Ibíd*em

Podemos destacar que la construcción de este bloque, se da por condiciones y elementos comunes que tienen los miembros: la proximidad geográfica; vínculos históricos y culturales; valores; la preservación de la democracia como sistema político; el desarrollo de la región tanto económico como social; y estrategias comunes de gobierno.

Estos Estados deciden unirse considerando que la ampliación de las dimensiones de los mercados nacionales, a través de la integración, constituye condición fundamental para acelerar los procesos de desarrollo económico; entendiendo que ese objetivo debe ser alcanzado mediante el mas eficaz aprovechamiento de los recursos y la preservación del medio ambiente; la mejora de las interconexiones físicas; la coordinación de políticas macroeconómicas y la complementación de los sectores de la economía.

Según se plasma en el Tratado de Asunción, el MERCOSUR como proceso de integración, estipula a futuro:

- La libre circulación de bienes, servicios, y factores productivos entre los países, a través, entre otros, de la eliminación de los derechos aduaneros; restricciones no arancelarias a la circulación de mercaderías y cualquier otra medida equivalente;
- El establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común en relación a terceros estados o agrupaciones de Estados;

- La coordinación de posiciones en foros económicos comerciales regionales e internacionales;
- La coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados partes: de comercio exterior, agrícola, industrial, fiscal, monetaria, cambiaria y de capitales, de servicios, aduanera y de transporte; y de comunicaciones y otras que se acuerden, a fin de asegurar condiciones adecuadas de competencia entre los estados partes; y
- El compromiso de los Estados partes de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes.<sup>4</sup>

Se estableció formalmente en los artículos de este tratado; que no puede ser parte integrante del MERCOSUR ningún país que no tenga un régimen democrático de gobierno.

En materia de impuestos, tasas y otros gravámenes internos, los productos originarios del territorio de un Estado gozarán, en los otros estados partes, del mismo tratamiento que se aplique al producto nacional.

Dentro del Tratado de Asunción se establece que el MERCOSUR estará fundado en la reciprocidad de derechos y obligaciones entre los Estados partes.

En las relaciones con terceros países, los Estados partes aseguran condiciones equitativas de comercio. A tal efecto, aplicarán sus legislaciones

---

<sup>4</sup> Ibídem

nacionales para inhibir importaciones cuyos precios estén influenciados por subsidios, dumping o cualquier otra práctica desleal.

El MERCOSUR es considerado como una potencia económica. Según datos oficiales, tiene un Producto Bruto Interno (PBI) de 4,58 billones de dólares, lo que representa el 82,3% del PBI total de toda Sudamérica; cubre un territorio de casi 13 millones de kilómetros cuadrados y cuenta con más de 275 millones de habitantes.

Este bloque está considerado como el cuarto bloque económico del mundo, en importancia y volumen de negocios.

La estructura institucional del MERCOSUR; como se muestra en su carta orgánica, está constituida por los siguientes órganos: el Consejo del Mercado Común (CMC); el Grupo Mercado Común (GMC); la Comisión de Comercio del Mercosur (CCM), la Comisión Parlamentaria Conjunta (CPC); el Foro Consultivo económico-social (FCES); y la Secretaría Administrativa del Mercosur.<sup>5</sup>

## **1.2. ACUERDOS BILATERALES FIRMADOS ENTRE ARGENTINA Y BRASIL EN RELACION AL MERCADO AUTOMOTRIZ:**

Dentro del análisis comercial del sector automotor entre Argentina y Brasil, podemos destacar dos hechos de importancia relativa: la fuerte concentración de

---

<sup>5</sup> Ibídem



inversiones en Brasil, y las características que se dieron en los regímenes automotrices que rigieron en nuestro país.

De acuerdo a la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), ~~Brasil~~ privilegió la industria a través del MERCOSUR, un esquema de integración, y mediante políticas nacionales de incentivos a automotores populares y a la inversión extranjera directa.

La decisión 29 del MERCOSUR (1994), plasmó el acuerdo de la Argentina y Brasil para la conformación de un régimen común automotriz a partir del 1ero de Enero de 2000, basado en el libre comercio intrazona y la ausencia de incentivos que pudieren distorsionar la localización de las inversiones.

Hacia fines de la década del 90, se iniciaron negociaciones entre Argentina y Brasil, donde se determinaba el libre comercio automotriz de la región hasta el año 2006. La versión definitiva de este acuerdo tomó forma a través del Trigésimo Primero Protocolo Adicional al acuerdo de complementación económica n° 14, que fuera reglamentado en la Argentina por el decreto n° 939/2004.

El comercio bilateral entre Argentina y Brasil se encuentra regulado por un conjunto de compromisos que consisten en:

- a) El establecimiento de 100% de preferencia arancelaria para el comercio, dentro de los umbrales establecidos por el mecanismo ~~Flex~~. El universo de autopartes forma parte del comercio administrado por este mecanismo. Este consiste en un coeficiente que vincula el valor posible de

ser importado desde el país socio sin pagar arancel al valor de exportaciones al mismo. De acuerdo a lo establecido, nuestro país podrá importar libre de aranceles hasta 1.95 veces el valor exportado a ese destino. Un rasgo del ~~%lex+~~ es su carácter asimétrico, buscando favorecer una mayor participación de Argentina en el mercado brasileño. Mientras que para nuestro país rige un coeficiente de 1,95, el correspondiente para Brasil es de 2,5.

b) El acuerdo regula los niveles de arancel común frente a terceros. Mientras que para los vehículos es del orden del 35%, el segmento de autopartes está alcanzado por alícuotas que parten del 2% y llegan hasta el 16%, para los conjuntos y subconjuntos de mayor complejidad.

c) Debe destacarse que el régimen autoriza esquemas de importación temporaria de materiales y autopartes, con vistas a incorporarse al proceso productivo de bienes automotores destinados a la exportación. <sup>6</sup>

Nuestro país también firmó varios acuerdos en materia de liberación del comercio automotor con diversos países, los más importantes con México y Chile. Los acuerdos con estos dos países se suscribieron bajo el formato MERCOSUR.

Se había establecido que hasta el año 2005, los productos automotores serán comercializados entre las partes con cien por ciento (100%) de preferencia arancelaria (cero por ciento- 0% - de arancel ad valorem intrazona), siempre que

---

<sup>6</sup> Ministerio de economía y producción, Secretaría de Industria, Comercio y PYMES, Subsecretaría de la pequeña y mediana empresa y desarrollo regional, Estudio sectorial: autopartes; Disponible en: <http://www.proargentina.gov.ar/>; agosto 2014

se cumplimenten con los requisitos de origen y las condiciones estipulados en el Trigésimo Primero Protocolo al Acuerdo de complementación económica (ACE) n° 14.

Hasta esa fecha el flujo del comercio entre nuestro país y Brasil sería monitoreado trimestralmente, en forma global para el siguiente conjunto de productos automotores: automóviles y vehículos utilitarios livianos, ómnibus, camiones, camiones motores, chasis con motor inclusive los con cabinas, y autopartes.

El artículo 13° del Protocolo Adicional establece las siguientes premisas:

a) La parte que se propusiera concretar el máximo de las exportaciones acordado para cada año, se compromete a importar, por lo menos, el nivel mínimo desde la otra parte.

La Tabla N° 1 señala los coeficientes de desvíos sobre exportaciones netas para el período 2001-2005.

Tabla N° 1: Coeficientes de desvío sobre exportaciones netas

<b>Año</b>	<b>Exportación máxima</b>	<b>Importación mínima</b>	<b>Coeficiente de desvíos sobre exportaciones netas</b>
2001	123,00	77,00	1,6
2002	133,30	66,70	2,0
2003	137,50	62,50	2,2

2004	141,20	58,80	2,4
2005	144,40	55,60	2,6
2006	Comercio Libre		

Fuente: Documento oficial del MERCOSUR, acuerdo sobre la política automotriz del MERCOSUR

A partir del 1º de enero de 2006 el comercio de productos automotores entre las partes no tendría aranceles ni limitaciones.

b) No existirá un límite máximo para las exportaciones de ninguna de las dos partes, en la medida que sean preservadas las proporciones acordadas.<sup>7</sup>

Cuando se excedan los límites previstos en los coeficientes de desvíos de exportaciones, el margen de preferencia arancelaria se reducirá del 100% al 25% (arancel residual equivalente al 75% del arancel nacional vigente) en las autopartes y al 30% (arancel residual equivalente al 70% del arancel nacional vigente); en los demás productos automotores sobre los aranceles que inciden sobre el valor de las importaciones en cada uno de los países, esto deberá ser controlado por las autoridades competentes de cada país.

Dentro de los puntos detallados en este acuerdo se determina que los productos automotores que reciban incentivos, reembolsos y/o apoyos

---

<sup>7</sup> Ibídem

promocionales, sectoriales y/o regionales; serán considerados bienes de extrazona y por lo tanto, no gozarán de preferencia arancelaria alguna.

En el año 2006, no llegó la liberación del comercio como se había establecido, con lo cual se prorrogó el acuerdo.

En el año 2008, a partir de distintas negociaciones se prosiguió con el un mecanismo de administración del comercio automotor entre los dos países, hasta que se puede establecer la liberación comercial acordada. Este mecanismo denominado Pacto Automotor Común (PAC), establecía que se continuaría con el mecanismo FLEX; en este se establecía por cada dólar que importaba nuestro país de Brasil podía exportar USD 2,5; mientras que por cada dólar que importaba el vecino país de la Argentina podía exportar USD 1,95.

Con el paso del tiempo al no ponerse de acuerdo en como continuar la política del comercio automotor entre los dos países; en 2013 se acordó prorrogar la discusión de este acuerdo por un año más.

Brasil insistía en la liberación del comercio, pero Argentina no estaba de acuerdo con esta postura; con lo cual este año al vencer la prorrogación establecida en el año 2013, las partes se sentaron a negociar. Se definió un acuerdo a corto plazo que permita corregir los desequilibrios en la balanza comercial (donde se estableció un nuevo Flex); asimismo se prorrogó el PAC por un año más. El objetivo del gobierno argentino era lograr que el Flex de nuestro país baje a 1,3 o 1,4 lo que implicaría que por cada dólar que el país le venda a su socio comercial, puede importar menos que antes.

### **1.3. COMERCIO AUTOMOTOR EN EL MERCOSUR:**

A continuación vamos a desarrollar dos puntos claves en los tratados que se firman en el marco del MERCOSUR, que son la regla de origen que es la que determina que mercaderías se consideran de origen MERCOSUR; y el índice de contenido regional que es una fórmula para determinar si la mercadería es considerada originaria del MERCOSUR.

#### **1.3.1. Regla general de origen MERCOSUR**

La regla general de origen MERCOSUR determina que serán originarios del MERCOSUR:

- a) Los productos en cuya elaboración se utilizan materiales no originarios de los Estados partes, cuando resulten de un proceso de transformación que les confiera una nueva individualidad, caracterizada por el hecho de estar clasificados en una partida arancelaria diferente a la de los productos; y
- b) En los casos en que el requisito establecido en el apartado anterior no pueda ser cumplido porque el proceso de transformación no implica cambio de partida arancelaria, bastará que el valor CIF puerto de destino o CIF puerto marítimo de los insumos extrazona no excedan el 40% del valor FOB de la mercadería de que se trate.

### 1.3.2. Índice de contenido regional (ICR)

Los productos automotores, así como los %subconjuntos+ y %conjuntos+ que forman parte del ítem %autopartes+, serán considerados originarios de Argentina y de Brasil, siempre que incorporen un contenido regional mínimo del MERCOSUR del 60%, según la fórmula:

$$\text{ICR} = \left\{ \frac{1 - \% \text{ del valor CIF de autopartes importadas de extrazona}}{\text{Valor del bien final ex fábrica, antes de impuestos}} \right\} \times 100 > 60\%$$

Se entiende por:

- Ex fábrica, el precio para venta al mercado interno
- Extrazona, países no miembros del MERCOSUR

En cuanto a las restantes autopartes, es decir aquellas no comprendidas entre los %conjuntos+ y %subconjuntos+, se aplica la regla general de origen del MERCOSUR.

Si los %conjuntos+ y %subconjuntos+ se tratasen de modelos nuevos producidos en el territorio de una de las partes al amparo de un programa de integración progresiva aprobado por la autoridad de aplicación, el ICR podrá alcanzarse en un lapso máximo de dos años, incorporándose como mínimo un 40% de contenido regional al inicio del primer año y 50% al inicio del segundo año; alcanzando un 60% en el inicio del tercer año.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Ibídem

**CAPÍTULO II:**

**IMPACTO DE LOS TRATADOS FIRMADOS ENTRE  
ARGENTINA Y BRASIL EN EL MARCO DEL MERCOSUR SOBRE  
EL CRECIMIENTO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN NUESTRO  
PAÍS**

**2.1. EVOLUCION HISTÓRICA DE LA INDUSTRIA AUTOPARTISTA**

**ARGENTINA:**

La historia de la industria autopartista en nuestro país ha estado sujeta desde sus orígenes a los vaivenes que se fueron registrando en la industria automotriz local, el estado del parque automotor, las inversiones, y el desarrollo de las fábricas locales a través de sus diferentes modelos.

En la actualidad, también podríamos incluir dentro de esos elementos a los modelos producidos en el MERCOSUR.

En el país, la industria autopartista se inicia como un nuevo sector en la década del treinta aunque a principios de siglo, se fueron diseñando y fabricando diferentes piezas.



Hasta mediados de los años cincuenta, el sector se centró en el armado de partes y carrocería; así como a la fabricación de repuestos y partes.

Con las consecuencias de la segunda guerra mundial para el abastecimiento de autopartes, comienza el desarrollo de la producción nacional de autopartes al mismo tiempo que se inicia la industrialización liviana.

Este sector registró un salto definitivo cuando el ex presidente Arturo Frondizi (1958-1962) dió el impulso a la industria mediante la Ley de inversiones extranjeras (Ley N° 14780), la Ley de promoción industrial (Ley N°14781), los Regímenes especiales de fomento de los automotores (Decreto N° 3603/59), y el Régimen de excepción para la importación de bienes de capital (Decreto N° 13277/59).<sup>9</sup>

En los inicios de la década del noventa, la industria autopartista se distribuyó principalmente en el Gran Buenos Aires (50 %), Córdoba (21 %), Santa Fe (12 %) y Capital Federal (10 %). Durante estos años, la industria autopartista mantuvo una gran relación con las terminales y recibió fuertes inversiones que le permitieron realizar innovaciones en maquinarias y tecnologías.

Según la Asociación Argentina de Fabricantes de Autocomponentes (AFAC), en el año 2010 la industria autopartista está compuesta por aproximadamente 400 empresas que emplean a 62.000 personas directamente lo que significa una participación total en el empleo del 3,8 % y una participación en

---

<sup>9</sup> Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), Historia de la industria automotriz. Disponible en: >[http://www.adefa.com.ar/v2/images/stories/adefa\\_libro\\_historia/](http://www.adefa.com.ar/v2/images/stories/adefa_libro_historia/)< , agosto 2014

el PBI industrial del 11,4 % (2,3 % del PBI). Las exportaciones del sector ascendieron en el año 2008, a los USD 2.557 millones, mientras que las importaciones sumaron USD 7.928 millones.<sup>10</sup>

En las últimas décadas se ha podido identificar un proceso de cambio en la forma o método de producción en la industria automotriz (que involucra tanto a las terminales o ensambladoras como a la producción de autopartes), que alteró las funciones y responsabilidades dentro de la cadena de valor, con una tendencia hacia la concentración en la industria terminal de las actividades de diseño de los vehículos y las estrategias de comercialización y finanzas, a la vez que se buscó transferir a la industria autopartista las actividades de carácter fabril.

Para analizar específicamente la industria autopartista Argentina, no solo se necesita considerar el complejo proceso de transformación de la industria automotriz mundial, sino que también hay que centrarse en la dinámica particular que caracterizó a la región MERCOSUR con relación a esta industria.

Las empresas autopartistas proveedores de las terminales automotrices se las puede estructurar de la siguiente manera:

- El Primer Anillo+ esta compuesto por pocos proveedores, que venden directamente y tiene relación estrecha de trabajo a largo plazo con las terminales automotrices, estos a su vez se apoyan en un segundo nivel de proveedores;

---

<sup>10</sup> Asociación Argentina de Fabricantes de Autocomponentes (AFAC).><http://www.afac.org.ar/><, octubre 2014

- El segundo nivel de proveedores, se denomina **Segundo Anillo**, que esta integrado por empresas mas pequeñas, pero también compenetradas con altos estándares de producción, estas ultimas se abastecen de otros proveedores;
- Estos últimos proveedores pertenecen al denominado **Tercer o Cuarto Anillo**.

## **2.2. DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ:**

El proceso de la instalación de la industria automotriz en nuestro país se inició en la década del 50. Hasta ese momento el mercado se había abastecido mediante importaciones, que dependían de las condiciones del sector externo de la economía. Hasta 1930, se registró una cantidad importante de compras en el exterior y que alcanzó el punto más alto en 1929.<sup>11</sup>

Entre 1931 y 1933 a causa de ciertas políticas como el control de cambios, el racionamiento de divisas, y otras restricciones al comercio; se interrumpe abruptamente la corriente importadora. Al flexibilizarse estas condiciones, a partir de 1934, el abastecimiento externo cobra vigor nuevamente. Este ciclo se extiende con altibajos hasta 1940.

---

<sup>11</sup> CEPAL, La transformación de la industria automotriz argentina. Su integración con Brasil. Disponible en:  
><http://www.cepal.org/cgibin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/5/22325/P22325.xml&xsl=/argentina/tpl/p9f.xsl&base=/argentina/tpl/top-bottom.xsl/<>; octubre 2014

La instalación de la industria se basó en negociaciones bilaterales entre el gobierno y los interesados, en un marco de condiciones con características de un esquema de sustitución de importaciones.

En relación a la organización de la producción industrial para abastecer de automóviles al mercado interno, se dan dos rasgos; el establecimiento de empresas trasnacionales en la fase terminal de la producción y fuertes encadenamientos productivos en el complejo automotriz. La importancia de su desempeño lo llevó a recibir la denominación del "motor del crecimiento" de la economía.

En 1972, y a solo dos décadas de haber iniciado sus actividades, la industria automotriz instalada en nuestro país produjo un record de 293.000 vehículos.

El desarrollo de una capacidad de ingeniería adaptativa en las empresas productoras permitió el crecimiento de esta industria, acompañando con importantes aumentos en la productividad.

El crecimiento de la oferta automotriz comienza con un proceso de inversiones externas que van cediendo en importancia frente a las amplias posibilidades de captar recursos en el escenario local.

El crecimiento de la industria es tal que llega a representar cerca el 13 % de la producción industrial. Este proceso se caracterizó por el crecimiento, los incrementos en la productividad y la caída de los precios relativos de los

automóviles frente a otros bienes. Estos fenómenos se daban en un mercado con características oligopólicas en el cual la competencia era mas creciente como consecuencia de la saturación de las demanda interna a lo largo de las década del setenta.

A partir de 1971, el nuevo régimen automotriz reforzó el contenido nacional de los vehículos y estableció un reintegro del 50 % sobre las exportaciones. Sumado a esto una intensa promoción gubernamental, este incentivo generó un importante crecimiento de las exportaciones, orientadas al mercado latinoamericano.

Con políticas opuestas a lo que se había establecido hasta ese momento, en 1979 se produjo una nueva modificación del régimen automotriz, que amplió los contenidos importador permitidos, autorizó la importación de vehículos terminados, y eliminó cualquier restricción a la integración vertical de las terminales.

Como parte de este nuevo régimen, se generó un mecanismo de promoción del intercambio bilateral de autopartes a través de programas compensados, orientados a las terminales, cuyo objetivo era la desgravación de los aranceles.

La salida del país en 1978 de uno de los mayores productores de automóviles, General Motors, evidenció un punto de quiebre del modelo automotriz.

Pasarían 20 años, hasta 1993, para poder superar las cifras de principios de la década del setenta. En 1990, muchas terminales automotrices pensaron en

abandonar el país. En ese momento de hiperinflación, la producción de automóviles cayó por debajo de las 100.00 unidades, cifra que no se veía desde 1960.

### **2.3. IMPULSO DEL SECTOR DEBIDO A LA GLOBALIZACION Y EL NUEVO CONTEXTO INTERNACIONAL:**

Los cambios en la década del noventa, tanto a nivel mundial como a nivel regional, influyeron en la forma de producir y de hacer negocios; mayor globalización de las actividades económicas, apertura de los modelos financieros y una mayor transferencia de tecnología.

A medida que cambian las reglas del juego; en el nuevo escenario, las terminales construyeron una nueva relación con sus proveedores.

El primer cambio importante, se dio con el traspaso de la actividad de diseño de las terminales hacia los proveedores, seguido por un aumento en los niveles de comunicación a interrelación entre ambos.

Otros aspectos es el cambio que se da en la relación con los proveedores; en lugar de que estos solo se encarguen de fabricar lo solicitado por las terminales con determinadas especificaciones; los proveedores del primero anillo pasan a ser los responsables del diseño y desarrollo de lo producido. Las terminales delegan en estos proveedores no solo la responsabilidad sobre las partes a

producir, sino también el gerenciamiento y la interrelación con las cadenas de proveedores más pequeños (segundo y tercer anillo de proveedores).

En el modelo anterior, la terminal manejaba la relación con los distintos proveedores.

En el nuevo modelo, la terminal contrata a su proveedor del primer anillo, para lo cual realiza un pedido específico; y es este proveedor quien deberá mantener el contacto con el resto de la cadena de proveedores; y deberá estar capacitado para proveer una solución tecnológica.

Otro elemento lo constituye el compromiso que la terminal asume con el proveedor en torno a las especificaciones de producción y calidad de sus productos. Esto conlleva un tipo de relación y niveles de compromiso que nos llevan a esperar una relación de largo tiempo entre las partes.

Uno de los cambios más significativos en la estrategia global de las terminales es el que se dio en relación a las económicas en desarrollo. Dada la nueva forma de provisión, las terminales han buscado la reducción del número de plataformas y la manera de usar las mismas para la fabricación de distintos vehículos en busca de ganar en economía de escala, y facilitar el comercio entre regiones.

Hasta la década del ochenta, el principal instrumento para favorecer al sector fue proteger a la producción local de la competencia internacional a través de altos aranceles e incluso la prohibición de importaciones, como contrapartida

se exigía a las terminales el cumplimiento de ciertos niveles de integración de su producción. Esta etapa se caracteriza por la sustitución de importaciones.

A medida que se dieron las sucesivas rondas del GATT fueron disminuyendo los niveles de protección del comercio de automotores y autopartes; la industria pasó a un modelo nuevo de negocios donde la flexibilidad, calidad y velocidad fueron claves.

Al mismo tiempo, surge en la región el MERCOSUR, institución que generó nuevas oportunidades y desafíos en la industria.

En términos globales, la industria automotriz se encontraba en un proceso de cambio de matriz de organización; dejando de lado el tradicional modelo *fordista*, e incorporando el modelo *toyotista*, siendo una de sus características principales del énfasis en la flexibilidad del proceso productivo, la calidad y velocidad. Se abandona el tradicional método de producción en masa por uno de especialización y entrega *just in time*, caracterizada por una relación estrecha y fluida con sus proveedores.

Las terminales automotrices se caracterizan por su desempeño global, lo que les puede permitir abrir sus centros productivos de acuerdo con su búsqueda de nuevos mercados y de ventajas comparativas ya sea tanto de costo de factores como condicionantes económicos, fiscales y financieras de los países donde se aloja.



Los cambios principales de gestión introducidos por las terminales fueron:

- Globalización de las operaciones de las terminales: implicó la concentración del desarrollo de productos y sus proveedores claves para asegurar escalas y alianzas estratégicas.
- El desarrollo de técnicas de gestión para asegurar la entrega en plazo y calidad por parte de los proveedores.
- Aprovisionamiento modular: por lo cual se han reducido considerablemente los proveedores directos de las terminales transfiriendo a proveedores tanto la responsabilidad de investigación, diseño, fabricación y administración de su propia red de proveedores con alta exigencia de desempeño.
- Diseño de plataformas globales: las terminales buscan lograr diseños unificados para distintos regionales; refuerzan el contacto muy intenso con algunas autopartistas y así se permite el incremento de su escala tanto en el nivel de diseño como en el de producción; y que la mayor parte de ellas provengan de la misma red de proveedores.
- Flexibilidad: conllevó la generación de múltiples modelos/prestaciones de los vehículos, con cambios de diseño; esto implica un esfuerzo de adaptación.
- Simultáneamente se fueron produciendo innovaciones en torno a la conformación de los vehículos que condicionan el desempeño de las autopartes.

## **2.4. CARACTERÍSTICAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN NUESTRO**

### **PAÍS:**

A continuación vamos a analizar las características de la industria autopartista en nuestro país y de la industria terminal; como así también de la cadena de valor del sector automotriz; con lo cual observaremos como influye el comercio exterior en este sector, especialmente de los países miembros del MERCOSUR. Finalizaremos con un análisis de la situación actual del sector, que ha sufrido una disminución en su rendimiento a causa de la caída de la demanda interna como así también a inconvenientes en el frente externo; principalmente debido a una disminución de la demanda de Brasil.

#### **2.4.1. Industria terminal automotriz**

La industria automotriz no es generada por diseños locales, limitándose a la incorporación de desarrollos de otros países, con un limitado aporte tecnológico en el diseño por parte de los proveedores nacionales como consecuencia de la política global que aplican las terminales.

Nuestro país esta ubicado aproximadamente en el puesto 20 de los productores de automotores en el mundo, en relación a su facturación.

También podemos resaltar que el 38 % de los vehículos que se vende en el mercado local, son de producción nacional; y si consideramos que el contenido de autopartes locales es del 30 %, esto significa que al parque automotriz de nuestro país se están incorporando vehículos con autopartes locales inferior al 12 %.

Las terminales radicadas en nuestro país corresponden a grandes empresas multinacionales; se distribuyen principalmente en las provincias de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba. Estas empresas son: Ford Motor Argentina, General Motors, Fiat, Mercedes-Benz, Peugeot-Citroën, Renault, Toyota, Volkswagen, Honda, e Iveco.

En el año 2011, el sector tuvo un saldo comercial negativo superior a los siete mil millones de dólares.

#### 2.4.2. Industria autopartista

En el sector de autopartes podemos incluir a distintas industrias relacionadas, entre las que se encuentran la metalmecánica, electrónica, textil, la producción de vidrios, plásticos y caucho, entre otras, que forman parte del entramado de actividades y sectores necesarios para la fabricación de un vehículo.

Este sector está en constante relación con las políticas de abastecimiento global de las terminales y de los regímenes de promoción aplicados al sector.

El enfoque global del sector automotriz con respecto a sus proveedores ha llevado a una importante concentración de capacidades de producción de las autopartistas.

Los fabricantes, en función de los acuerdos estratégicos globales con las terminales; se deben radicar junto a las terminales en los países donde producen. Esta cercanía tiene por objeto asegurar la calidad del suministro.

## **2.5. SITUACIÓN ACTUAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN NUESTRO**

### **PAÍS:**

La globalización de las distintas actividades de las terminales y la aparición de proveedores multinacionales de autopartes son el principal desafío para este sector.

La formación de los recursos humanos, el financiamiento específico y el fuerte apoyo de la legislación son las herramientas más importantes para superarlo.

En los últimos años hemos podido observar un importante despliegue de unidades de las diferentes marcas y modelos que se han incorporado al parque automotor de nuestro país para beneficio de los usuarios; pero con consecuencias de inviabilidad de escala productiva para los fabricantes de autopartes.

Para analizar la industria automotriz argentina, no solo necesitamos considerar el complejo proceso de transformación de la industria automotriz mundial, sino también la dinámica que caracterizó a la región en el contexto de los desequilibrios macroeconómicos que caracterizaron la segunda mitad de la década de 1990 y los dos primeros años de la década del 2000.

La industria automotriz tiene características favorables para impulsar un crecimiento económico, por lo cual algunos países en desarrollo establecen políticas públicas para su afianzamiento. El incentivo en este tipo de industria no solo constituye una fuente importante de empleo, sino que también reduce el

posible déficit de la balanza comercial; y estimula el desarrollo de capacidades tecnológicas. Esto estimula la creación de más empleo, el cual se asimila por el resto de las industrias manufactureras, mejorando la capacidad técnica sectorial.

El sector de autopartes en nuestro país presenta una sostenida tendencia hacia una mayor concentración. Según investigaciones privadas tan solo el 10 % de los productores absorbe el 65 % de la producción total.

Fusiones, adquisiciones, joint-ventures y acuerdos de transferencia tecnológica, fueron las estrategias usadas por más del 70 % de las empresas del sector que se encuentran insertas internacionalmente. Además la gran mayoría de las mismas han sido adquiridas por empresas internacionales de primer nivel. El resto de las empresas de menor grado de desarrollo tecnológico, proveen al mercado de reposición.

En esa dinámica y en el contexto recesivo que caracterizó al mercado automotriz entre 1999 y 2002, la productividad aumentó; este crecimiento puede atribuirse principalmente a las mejoras incorporadas a los procesos productivos.

En la actualidad, en el primer cuatrimestre del año 2014, el sector muestra en el acumulado, una disminución en las principales variables en relación al mismo periodo del año 2013; en producción (-18%), exportación (-19%), y en patentamiento (-18%). Estos datos son el peor registro en los últimos cuatro años. Se ha conjugado una mala performance en el mercado interno, e inconvenientes en el frente externo (proveniente principalmente de la disminución de los envíos a Brasil).

La industria automotriz y de autopartes representa el 8,5 % del valor de la producción industrial del país, y desempeña un rol importante en la generación de empleo.

A causa de un gran dinamismo en la demanda y a programas implementados tanto a nivel nacional como regional, durante el periodo 2003-2013 la producción del sector creció a una tasa promedio del 19 % anual.<sup>12</sup>

Según datos de la Asociación de Fábricas Automotores (ADEFA) la producción, en unidades alcanzó en abril del corriente año las 59.165 unidades, un 22 % por debajo de las 75,496 unidades producidas en el mismo mes del año 2013. En el primer cuatrimestre de este año se fabricaron 206.581, un 18 % menos que en el mismo periodo del año pasado.<sup>13</sup>

Para poder profundizar la situación actual del mercado automotriz vamos a hacer un análisis sobre la demanda de automotores de origen nacional y el patentamiento de automotores en la actualidad en nuestro país.

### 2.5.1. Demanda de automotores nacionales

La demanda que enfrenta la producción local de vehículos está determinada por la suma de las ventas el mercado doméstico y las exportaciones al resto del mundo.

---

<sup>12</sup> Instituto Argentino de Análisis Fiscal, Área de análisis sectorial, %El desplome de la industria automotriz Argentina+

><http://www.iaraf.org/informeszona.asp?busq=&buscar=&f=&o=&p=2&r=10/><; octubre 2014

<sup>13</sup> Asociación de Fabricas de Automotores (ADEFA), Estadísticas.

>[http://www.adefa.com.ar/v2/index.php?option=com\\_content&view=category&layout=blog&id=57&Itemid=77&lang=es/](http://www.adefa.com.ar/v2/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=57&Itemid=77&lang=es/)<; octubre 2014

Las ventas de vehículos nacionales muestran una caída en el periodo enero-abril de este año. Las exportaciones y ventas al mercado interno alcanzaron los 191.032 vehículos; una disminución del 22 % con respecto a lo vendido en el mismo periodo del año 2013.

Las ventas al mercado externo alcanzaron las 106.827 unidades, que muestra una caída interanual del 19 % considerando el primer cuatrimestre del este año.

La dinámica del mercado interno muestra una performance peor que la del mercado externo. Las ventas al mercado interno acumularon una caída del 26 % en el primer cuatrimestre del este año con relación al mismo periodo del año anterior; un total de 84.205 unidades, frente a las 114.137 vendidas en el 2013. En cuanto a las ventas el mercado externo, Brasil es el principal destino, con un 89 % de participación. Las ventas de vehículos nacionales se destinan principalmente a este país desde el año 2007.

#### 2.5.2. Patentamiento en el país

Las ventas de automóviles en el mercado interno; tanto nacionales como importados, es un buen indicador de la evolución del consumo de bienes durables y las expectativas del mercado.

De acuerdo a datos de la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), en abril del presente año se patentaron 52.901 vehículos, lo que muestra una disminución del 36 % en relación a abril del 2013;

en el que se fueron patentadas 82.042 unidades). El efecto combinado de la devaluación y del impuesto interno a los vehículos, que provocaron un sensible aumento de los precios de los autos, se hace sentir en el mercado.<sup>14</sup>

En el acumulado del primer cuatrimestre de 2014 se patentaron 272.095, lo que significó una disminución interanual del 18 % con respecto al mismo periodo del año 2013.<sup>15</sup>

En relación al origen de los vehículos patentado, podemos apreciar que en abril de este año, los vehículos de origen nacional participaron con el 43 %, en cambio los importados muestran una participación del 57 %. De eso podemos deducir que el impuesto interno a los automóviles, tuvo un efecto sobre la composición de los vehículos importados, que pasaron del 63 % al 57 % de los mismos.

Después de un año 2013 record, el comienzo de este año fue bastante difícil para la industria automotriz. Esto puede darse como consecuencia de factores adversos: la modificación del impuesto interno a fines del 2013, el aumento en el tipo de cambio, la suba de las tasas de interés, la caída en el nivel general de actividad, y una pérdida en el poder adquisitivo. Este complejo escenario obliga a las terminales a adaptarse a una nueva realidad. Por esto muchas empresas han relanzado promociones y créditos a tasas subsidiadas para impulsar las ventas.

---

<sup>14</sup> Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), Estadísticas y mercados. >[http://www.acara.org.ar/estudios\\_economicos/index.php/](http://www.acara.org.ar/estudios_economicos/index.php/)<; octubre 214

<sup>15</sup> Instituto Argentino de Análisis Fiscal, op. cit.



En un esfuerzo por mejorar las ventas y disminuir la crisis en las empresas automotrices, en julio del corriente año el gobierno anuncio el lanzamiento del programa PRO.CRE.AUTO que tiene como objetivo incentivar la venta de vehículos nuevos; el plan presenta 26 modelos de autos de las marcas más importantes de la industria: General Motors, Volkswagen, Peugeot-Citroën, Renault, Toyota, Ford, Honda y Fiat.

El plan es a tasas preferenciales, con plazos de 60 meses y una financiación de hasta el 90% del valor del auto o un máximo de 120.000. Este plan tendrá una duración de 90 días, siendo las condiciones las dichas anteriormente, sumadas a que su destino sea usuarios finales y con tasas para clientes Banco Nación TNA 17% y no clientes TNA 19%.

Al vencimiento del plan PRO.CRE.AUTO en septiembre de este año, el gobierno nacional anuncio el plan PRO.CRE.AUTO II, extensión del plan anterior; Ford, Peugeot-Citroën, Renault, Toyota y Volkswagen son las cinco automotrices que entraron en esta segunda fase del plan que permitirá hasta el 1° de enero de 2015 comprar veinticuatro modelos de producción nacional con precios preferenciales y a tasas subsidiadas al igual que en la primera fase del plan.

En esta primera etapa del plan, según anuncios de la Ministra de Industria, Débora Giorgi; el Banco Nación aprobó 21.800 créditos y se logro reducir de 13.874 a 7.300 la cantidad de trabajadores suspendidos en el sector automotriz.

La caída de las ventas externas, se puede explicar fundamentalmente por la disminución de los envíos a Brasil, principal destino de las exportaciones de los

vehículos fabricados en nuestro país, sumado al faltante de autopartes, como consecuencia de las restricciones a las importaciones.

Un dato a destacar es que la baja en la producción esta teniendo efectos en los niveles de empleo de las terminales.

## **CAPÍTULO III:**

### **EVOLUCIÓN DE LA INSERCIÓN INTERNACIONAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DE LA PROVINCIA DE SANTE FE, ENFOCADO EN LA RELACION BILATERAL CON BRASIL**

#### **3.1. INTERCAMBIO COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ:**

La producción del sector automotriz mostró un importante crecimiento en la década del 90. Podemos destacar que por ese entonces los principales productores de automotores representaban el 81% del total de la producción.

Desde el año 1999 a 2009, el número de modelos producidos en Argentina disminuyeron de 28 a 15. Hubo un crecimiento de la demanda de automóviles económicos, segmento en el cual se destacó Brasil en el mercado del desarrollo del MERCOSUR. Como consecuencia se produjo un aumento de la participación de importados; y al mismo tiempo, nuestro país sufrió una caída en la participación de la producción del MERCOSUR de casi 65 %. Esto trajo una fuerte tendencia a la disminución de las escalas promedio de producción.

El comercio exterior en el sector automotor empezó a tomar relevancia a principios de los años noventa, como consecuencia de la apertura económica de nuestro país y del establecimiento del régimen automotor que posibilitó el intercambio comercial. Lo podemos apreciar por el aumento que tuvieron desde el año 1994 las importaciones dentro de las ventas internas; y las exportaciones de fabricación nacional.

Entre 1999 y 2002, por la recesión económica que atravesó nuestro país, las importaciones disminuyeron un 84 %, mientras que las exportaciones evidenciaron un incremento de 2,9 %.<sup>16</sup>

A partir del año 2002, y de la devaluación que se dio en esos años, la actividad económica comenzó un ciclo expansivo que como consecuencia trajo aparejado un mayor intercambio comercial, por la competitividad que se obtuvo por el menor valor de la moneda en los mercados internacionales y la recuperación del consumo interno.

El crecimiento de las importaciones dio lugar a un cambio en el saldo comercial, pasando a ser deficitario: entre 2003 y 2008, alcanzó los 365 millones de dólares.<sup>17</sup>

El elemento principal de las exportaciones fue la importancia de las mismas a Brasil: mientras que en el año 2003 alcanzaron el 32 % de las exportaciones, en el año 2007 ascendieron al 62 %; y en el año 2008 el 71 %.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Informe final: Cadena de valor del sector automotriz; Instituto Nacional de educación tecnológica; Septiembre 2009

<sup>17</sup> Ibídem

Brasil desplazó a los mercados de México y Chile, dos destinos que habían obtenido relevancia en años anteriores.

El intercambio comercial de este sector se encuentra influido fuertemente por lo que suceda en la relación bilateral con Brasil.

Esta dependencia se dio luego de la conformación del MERCOSUR, cuando nuestro país inició una etapa de acuerdos de integración con diversos países miembros, especialmente con Brasil.

La participación del país vecino en el comercio total del sector automotriz (suma de exportaciones e importaciones), superó el 65 % en promedio entre 1996 y 2008.<sup>19</sup>

Podemos destacar dos etapas en las que el intercambio entre nuestro país y Brasil se reduce: en 1999 cuando el país vecino devalúa su moneda; y en 2002 cuando nuestro país realizó lo propio con el peso. Sin embargo, en estas dos etapas se mantuvo en altos niveles.

El intercambio bilateral con Brasil mostró una tendencia que se divide en dos fases:

- 1996-2002: Argentina tuvo superávit comercial, con un saldo favorable de 6.061 millones de dólares. Desde 1999 a 2002, el intercambio se redujo significativamente; las exportaciones disminuyen un 33 % y las importaciones un 74 %.

---

<sup>18</sup> *Ibíd*em

<sup>19</sup> *Ibíd*em

- 2003-2008: Vemos una tendencia que se revierte; el saldo se transforma en negativo acumulando un déficit de 3.718 millones de dólares.<sup>20</sup>

En el año 2012 el nivel de ventas en el mercado interno fue en torno a 810.000 de unidades, una caída de 8,4 % interanual respecto al año anterior, principalmente debido a las restricciones a las importaciones y en el mercado cambiario.<sup>21</sup>

Los aumentos de las tasas de interés y la desaceleración del PBI fueron mayores a las esperadas. La disminución de la demanda externa, principalmente de Brasil, impactó en la producción y en una disminución de las importaciones para mantener el balance en el intercambio comercial con el principal socio del MERCOSUR.

Si bien la demanda en el sector disminuyó en relación al año 2011, la caída fue moderada; sostenida por la mejora en la facilidad de acceso al crédito.

El financiamiento en la compra de automotores aumentó cerca del 40 % pese al incremento del costo financiero.<sup>22</sup>

En el año 2012, la disminución en la producción fue consecuencia de la caída de la demanda externa; ya que un 60 % de los vehículos producidos en nuestro país se exportan.

---

<sup>20</sup> Ibídem

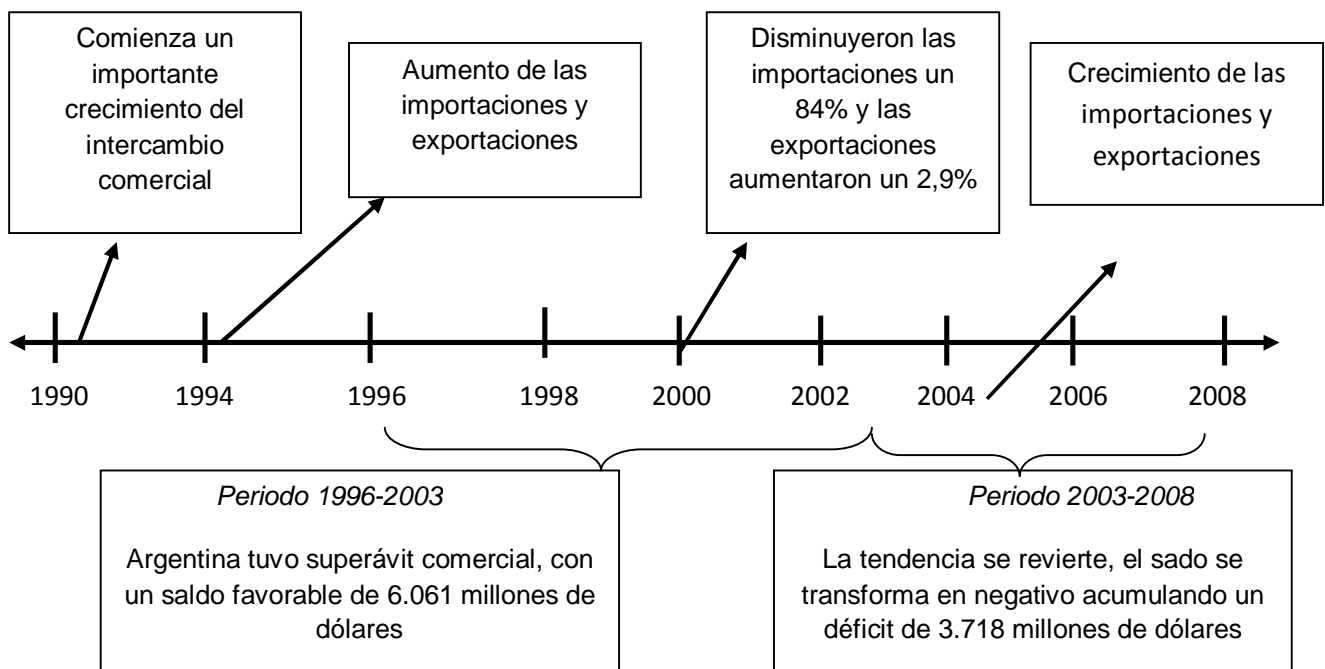
<sup>21</sup> BBVA Publicaciones. ><https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/situacion-automotriz-argentina-2012/><; octubre 2014

<sup>22</sup> Ibídem

La demanda interna se mantuvo estable en niveles relativamente altos, pese a una disminución del 8 % con relación al nivel record del año anterior.

A continuación, a modo de expresar todo lo que hemos desarrollado en forma numérica, reproducimos el Gráfico Nro. 1 que muestra la evolución del intercambio entre Argentina y Brasil en relación al sector automotriz.

Grafico Nro. 1: Línea de tiempo, relación bilateral Argentina-Brasil



Fuente: Elaboración propia

### **3.2. EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN Y COMERCIO EXTERIOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DURANTE EL PERÍODO 2006-2012**

El grafico n°2 muestra la producción y las exportaciones e importaciones de nuestro país donde vemos claramente que Brasil es uno de los principales destinos tanto en importaciones y exportaciones.

Grafico Nro. 2: Producción y comercio exterior del sector automotriz

	Unidad	Año 2006	Año 2007	Año 2008	Año 2009	Año 2010	Año 2011	Año 2012
<b>Producción</b>								
Producción <sup>23</sup>	1997=100	99,5	117,9	120,8	107,9	158,2	201,3	190,5
Productividad								
- Por obrero	1997=100	165,6	159,8	125,8	114,0	162,5	177,7	156,3
- Por hora	1997=100	163,0	155,8	130,7	133,4	151,2	177,6	166,7
<b>Comercio exterior</b>								
Exportaciones	Miles de USD	3.163,6	4.248,5	5.295,1	4.497,4	6.730,6	8.544,6	8.130,6
Principales destino <sup>24</sup>	%							
		<u>B 49,2</u>	<u>B 58,8</u>	<u>B 68,3</u>	<u>B 85,8</u>	<u>B 81,3</u>	<u>B 75,9</u>	<u>B 79,7</u>
		M 16,9	M 11,0	M 8,9	M 5,2	M 5,0	A 7,2	A 3,6
		C 6,8	V 7,2	C 3,4	V 1,4	A 3,5	S 2,6	C 3,1
Importaciones	Miles de USD	3.630,7	4.652,6	6.391,1	3.692,2	6.963,5	9.104,3	8.132,0
Principales orígenes	%							
- <u>Brasil</u>		<u>77,6</u>	<u>76,1</u>	<u>73,6</u>	<u>75,0</u>	<u>70,2</u>	<u>71,6</u>	<u>65,1</u>
- México		6,2	5,5	7,9	10,3	11,0	11,5	11,2
- Alemania		4,6	4,8	4,6	4,4	7,6	6,3	8,1

Fuente: Centro de estudios para la producción . CEP. En base a datos del INDEC<sup>25</sup>

<sup>23</sup> Índice de volumen físico de producción

<sup>24</sup> Brasil (B), México (M), Colombia (C), Venezuela (V), Alemania (A), y Sudáfrica (S)

<sup>25</sup> Ministerio de Industria, Presidencia de la Nación.



### **3.3. EL CASO EN LA PROVINCIA DE SANTA FE: GENERAL MOTORS<sup>26</sup>**

A pesar de haber abandonado el mercado argentino en 1978, la empresa Chevrolet regresa a nuestro país en 1985. La vuelta se concreta mediante un acuerdo celebrado entre Sevel Argentina y General Motors Corporation, para la fabricación de camioneta Chevrolet C-10 en una planta en la localidad de Ferreyra, provincia de Córdoba. Este acuerdo además incluía la producción de un modelo diesel de esta camioneta; como también la producción de camionetas nafteras con motor 2500. Este acuerdo venció en el año 1991.

El regreso definitivo de General Motors Argentina se realiza en 1993, mediante un acuerdo firmado entre CIADEA S.A. (ex Renault Argentina S.A.) y General Motors Corporation, el cual establecía la producción de camioneta Chevrolet, pero esta vez de su modelo nuevo conocido como C-20/D-20. El plan determinaba la producción de 25.000 unidades para el año 1995, y la exportación de 19.000 de esas unidades a los demás mercados del MERCOSUR. Esta vuelta de la empresa a nuestro país, se concreta con el levantamiento en un terreno de la localidad santafesina de Alvear, cercana a Rosario, de una nueva planta de producción; con una inversión de casi 300 millones de dólares.

Finalmente, la planta se inauguró en 1997 con la producción del modelo Chevrolet Corsa, que más tarde sería rebautizado como Corsa Classic. También en ese año, se fabricó en esta planta la nueva Chevrolet Silverado; y en 1999, produce algunas unidades de la Chevrolet Grand Blazer.

---

<sup>26</sup> Auto Historia. > [http://www.auto-historia.com.ar/Historias/GM\\_Argentina.htm](http://www.auto-historia.com.ar/Historias/GM_Argentina.htm)<; Octubre 2014

En el año 2000, General Motors agrega una nueva marca al mercado, Suzuki. Con la incorporación de esta marca se suma a la línea de montaje la Grand Vitara 4x4. En 2002, lanza la segunda generación del Corsa, denominado Corsa II y la Grand Vitara pasa a ser solamente Suzuki. En el año 2006, sale de la línea de montaje un modelo relanzado Corsa Classic 3 puertas.

A fines del año 2008, surge un hito importante, se proyecta la fabricación de un modelo nuevo desarrollado íntegramente en la región; siendo creado por la GM-MERCOSUR, que nucleaba a dos grandes subsidiarios de General Motors Argentina y Brasil. Este nuevo modelo se desarrolló en São Paulo y se comenzó a producir a fines del año 2009 en la planta de Alvear en Argentina, se bautizó este modelo como Chevrolet Agile.

En el año 2011, General Motors Argentina anuncia que se dejará de producir vehículos de la marca Suzuki, como así la importación de vehículos de esa marca, como consecuencia de la separación que tuviera la marca japonesa del gigante americano a nivel mundial. Por esto, General Motors de Argentina suspende la producción del modelo Suzuki Grand Vitara, y además inicia la importación desde Brasil del modelo Chevrolet Celta, que reemplazaría al denominado Suzuki Fun.

A pesar de esto, la empresa General Motors continuará con la provisión y venta de repuestos para la marca Suzuki en los próximos 12 años, conforme lo establece la ley nacional de industria automotriz.

## **CONCLUSIÓN**

En nuestro país y Brasil la industria automotriz es sinónimo de crecimiento. Brasil es hoy en día el sexto mayor productor de vehículos a nivel mundial; en Argentina la situación es similar, la cantidad de vehículos producidos año a año ha aumentado notablemente.

Vemos claramente que el proyecto de integración regional suele apoyarse en esta industria. Es el sector de la economía donde el MERCOSUR ha triunfado, no solo por el crecimiento comercial entre Argentina y Brasil; sino también por la integración productiva.

Si bien es un logro la capacidad productiva en ambos países es una realidad que las terminales que hacen crecer esta industria son casi en su totalidad extranjeras.

La industria automotriz representa un 18 % del intercambio comercial intra MERCOSUR, tanto para nuestro país como para Brasil.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> *Ibíd*em

Por tener la capacidad de generar actividad económica, de vincularse a una producción con alto valor agregado para la generación de empleo, y por su peso en la balanza comercial; es que esta industria pasa a ser muy importante para los gobiernos de los países del MERCOSUR. En los comienzos, el sector automotriz argentino tenía como objetivos la especialización y el incremento de las escalas de producción, pero con el paso del tiempo, al comenzar la radicación de nuevas empresas, el objetivo se desvirtuó.

Las empresas agregaron la producción de nuevos modelos y algunos se comenzaron a producir en ambos países, en detrimento de la especialización y la escala.

A fines de la década del noventa la crisis mundial y la recesión económica en nuestro país mostraron un impacto significativo en el sector; con lo cual cayeron los niveles de producción y productividad. En ese primer momento, la producción pudo mantener su nivel gracias a las exportaciones, ya que el mercado interno llegó a su punto más crítico en el año 2002.

En este contexto, la devaluación de Brasil en enero de 1999, produjo una brecha importante de los niveles de competitividad de cada una de las industrias. A la reducción de costos dada por los incentivos gubernamentales otorgados por Brasil, se le suma la reducción de los costos como consecuencia de la devaluación de su moneda. Las empresas radicadas en nuestro país, comenzaron a trasladar la producción de muchos de los modelos y componentes al vecino país, produciéndose un proceso de desinversión.

En ese momento, la recuperación del sector automotriz brasileño tuvo como principal motor el mercado interno; mientras que las importaciones iniciaron una tendencia decreciente.

El impacto negativo de la devaluación de Brasil fue significativo en la producción Argentina, considerando que el país vecino era el principal destino de las exportaciones de nuestro país. Las empresas argentinas no lograron hallar mercados alternativos al MERCOSUR.

La devaluación de nuestro país en 2002 suavizó las diferencias cambiarias con Brasil, reduciendo las desventajas de nuestro país en ese sentido.

El sector muestra en el año 2004 y 2005 una tendencia de recuperación.

Como hemos visto a través de los diferentes capítulos que hemos abordado, podemos concluir que la hipótesis planteada: Los tratados firmados entre Argentina y Brasil en el marco del MERCOSUR durante el periodo 2006-2012 contribuyeron al desarrollo del sector automotriz en la provincia de Santa Fe y a su inserción en el mercado regional es válida en gran parte; el crecimiento de la industria automotriz y el mayor intercambio comercial durante el periodo analizado ha aumentado significativamente; y creemos que esto se debe claramente a la recuperación económica de nuestro país después de la grave crisis del año 2001-2002; y que el sector automotriz está claramente influido por la relación bilateral con Brasil y los acuerdos que se firmaron en relación al acuerdo automotriz en el MERCOSUR.

Creemos que el crecimiento interno del sector y el aumento en la demanda del país vecino en ese periodo, propició el buen desempeño del mismo. En el caso de la empresa General Motors y su desarrollo dentro de la provincia de Santa Fe, influyó de manera significativa el acuerdo automotor del MERCOSUR; y queda plasmado con la fabricación del modelo Chevrolet Agile, desarrollado íntegramente en la región, nucleado en las subsidiarias General Motors Argentina y General Motors Brasil; por esto creemos que nuestra hipótesis fue validada.

# Anexo

# ACUERDO SOBRE LA POLÍTICA AUTOMOTRIZ DEL MERCOSUR<sup>28</sup>

## TÍTULO I

### OBJETIVOS, DEFINICIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

#### ARTÍCULO 1

##### *Objetivos*

Los Gobiernos de la República Argentina, de la República Federativa del Brasil, de la República del Paraguay y de la República Oriental del Uruguay firman el presente Acuerdo con el objetivo de establecer las bases para la instauración del libre comercio en el sector automotor en el ámbito del MERCOSUR a partir del 1° de febrero de 2006, así como de crear condiciones favorables al desarrollo de una plataforma regional integrada y competitiva con capacidad de explorar oportunidades de exportación a terceros mercados.

En el caso de la República del Paraguay, proseguirán las negociaciones, en el ámbito del Comité Automotor, con la anuencia de los Ministros de Industria de las Partes, con el objetivo de acordar en el primer semestre de 2001, un tratamiento equitativo que posibilite el desarrollo del sector automotor en su territorio. Hasta que tal objetivo sea alcanzado, la República del Paraguay queda facultada para aplicar su política nacional para el sector automotor.

#### ARTÍCULO 2

##### *Definiciones*

Para los fines del presente Acuerdo se considerará:

Autopartes: piezas, conjuntos y subconjuntos, incluidos neumáticos, necesarios para la producción de los vehículos incluidos en los incisos ~~a~~ ~~b~~ del artículo 3, así como también las

---

<sup>28</sup> Documentos oficiales, MERCOSUR.

>[http://www.mercosur.int/msweb/Normas/normas\\_web/Decisiones/ES/Dec\\_070\\_000\\_Pol%C3%ADtica%20Automotriz\\_MCS\\_Acta%202\\_00.PDF](http://www.mercosur.int/msweb/Normas/normas_web/Decisiones/ES/Dec_070_000_Pol%C3%ADtica%20Automotriz_MCS_Acta%202_00.PDF)<; Noviembre 2014



necesarias para la producción de los bienes especificados en el inciso ~~%a~~ del artículo 3, incluidas las destinadas al mercado de reposición;

Pieza: producto elaborado y terminado, técnicamente caracterizado por su individualidad funcional, no compuesto por otras partes o piezas que puedan tener aplicación separadamente y que se destina a integrar físicamente un subconjunto o conjunto, con función específica mecánica o estructural y que no es posible de ser caracterizada como materia prima;

Subconjunto: grupo de piezas unidas para ser incorporadas a un grupo mayor para formar un conjunto;

Conjunto: unidad funcional formada por piezas y/o subconjuntos, con función específica en el vehículo;

Productos Automotores: los bienes especificados en los incisos ~~%a~~ a ~~%b~~ del artículo 3;

Empresas Automotrices: empresas productoras e montadoras de los productos automotores;

Autoridad de Aplicación: organismo de gobierno de cada Estado Parte responsable de la implementación, seguimiento y control de los procedimientos operacionales del presente Acuerdo;

Registro: proceso a ser realizado por la Autoridad de Aplicación de las Partes, a partir de la solicitud de las Empresas Automotrices interesadas, para identificar que las mismas cumplen los requisitos formales mínimos para usufructuar las condiciones preferenciales del presente Acuerdo;

Productor registrado: Empresa Automotriz cuyo pedido de registro ha sido aprobado por la Autoridad de Aplicación del Gobierno;

Programa de producción: documento explicitando las metas de producción y listado de códigos NCM de autopartes, con sus respectivas descripciones, a ser importados por las empresas productoras de bienes especificados en los incisos ~~%b~~ e ~~%c~~ del artículo 3; en el caso de la República Oriental del Uruguay, también podrá significar un documento discriminando las metas de producción y listando los códigos NCM de autopartes, así como también sus respectivas descripciones, a ser importadas por las empresas productoras que se beneficien con lo dispuesto en el artículo 10;

Programas de Integración progresiva: documento discriminando las metas de integración de las Empresas Automotrices que, de modo justificado y documentado, demuestren a la Autoridad de Aplicación de cada Parte la dificultad para cumplir con el Índice de Contenido Regional en el momento del lanzamiento de un nuevo modelo; en el caso de la República Argentina, podrá también significar un programa para lograr el cumplimiento de los niveles de exigencia del Índice del Contenido Local Argentino;

Kit de autopartes: total de autopartes importadas de países no miembros del MERCOSUR (extrazona), en las condiciones establecidas en el artículo 10, las que, sumadas a las autopartes importadas de los Estados Miembros del MERCOSUR (intrazona) y las de origen nacional, conforman un vehículo completo o un conjunto o subconjunto completo;

Autopartes no producidas en el MERCOSUR: piezas, conjuntos y subconjuntos que no pueden ser producidos en condiciones de abastecimiento normal en los territorios de las Partes, en virtud de condiciones relacionadas con el estado de la tecnología en la región;

Margen de flexibilización del comercio: porcentaje sobre exportación, permitido en más o en menos, que define los criterios numéricos de administración del comercio bilateral, o sea el Coeficiente de Desvío sobre las Exportaciones;

Coeficiente de Desvío sobre las Exportaciones: relación entre las exportaciones máximas y las importaciones mínimas permitidas, según el margen de flexibilidad acordada para cada año; y

Condiciones normales de abastecimiento: capacidad de proveer al mercado de los Estados Partes en condiciones de calidad, precio y con garantía de continuidad en el suministro.

### ARTÍCULO 3

#### *Ámbito de aplicación*

Las disposiciones contenidas en el presente Acuerdo serán de aplicación al intercambio comercial de los bienes listados seguidamente, en adelante denominados Productos Automotores, siempre que se trate de bienes nuevos, comprendidos en los códigos de la Nomenclatura Común del MERCOSUR que, con sus respectivas descripciones, figuran en el Apéndice I.

Durante la vigencia de este Acuerdo, las Autoridades de Aplicación de las Partes podrán, de común acuerdo, introducir las modificaciones que juzguen necesarias al Apéndice I.

- a) automóviles y vehículos comerciales livianos (hasta 1500 kg. de capacidad de carga);
- b) ómnibus;
- c) camiones;
- d) camiones tractores para semi-remolques;
- e) chasis con motor;
- f) remolques y semi-remolques;
- g) carrocerías
- h) tractores agrícolas, cosechadoras y maquinaria agrícola autopropulsada;
- i) maquinaria vial autopropulsada;
- j) autopartes.

## **TÍTULO II**

### **DEL COMERCIO EXTRAZONA**

#### ARTÍCULO 4

##### *Arancel Externo Común*

A partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, quedan establecidos en el ámbito del MERCOSUR los siguientes aranceles de importación para los Productos Automotores originarios de países no miembros del MERCOSUR, a título de Arancel Externo Común, con la salvedad de lo dispuesto en el Artículo 5:

a) Automóviles y vehículos comerciales livianos (de hasta 1500kg de capacidad de carga); b) Ómnibus; c) Camiones;	35 %
--	------

d) Camiones tractores para semi-remolques; e) Chasis con motor y cabinas f) Remolques y semi-remolques; g) Carrocerías ;	
h) Tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola autopropulsada; i) Maquinaria vial autopropulsada;	14 %
j) Autopartes	Se mantienen los aranceles establecidos en el AEC

Los aranceles establecidos en este artículo reemplazarán a los aranceles nacionales vigentes, con excepción de las preferencias transitorias y excepciones temporarias correspondientes y las reducciones arancelarias (en el caso de Brasil ~~6x~~+tarifarios) relativas a Productos Automotores no producidos en el MERCOSUR.

Los aranceles establecidos en este artículo serán revisados periódicamente por el Comité Automotor al que se refiere el artículo 36, que evaluará eventuales cambios los que, no obstante, podrán ser efectuados en cualquier momento por las partes de común acuerdo.

## ARTÍCULO 5

### *Arancel Externo Común y Arancel Nacional de Importación*

Los Productos Automotores originarios de países no miembros del MERCOSUR tributarán al ingresar al territorio de cada una de las Partes los aranceles consignados en el artículo 4, a título de Arancel Externo Común o el que derive de las excepciones mencionadas en este Acuerdo, a título de Aranceles Nacionales de Importación, con sus respectivos cronogramas y preferencias transitorias previstas en las legislaciones nacionales.

El Comité Automotor al que se refiere el artículo 36 evaluará, a partir del 1° de enero de 2001, las condiciones en las que los Aranceles Nacionales de Importación vigentes al 31 de diciembre de 2006 convergerán, a partir de 1° de enero de 2007, a los aranceles que se encuentren vigentes para el Arancel Externo Común.

## ARTÍCULO 6

### *Arancel Nacional de Importación para Vehículos en la República Argentina*

Los Productos Automotores incluidos en los incisos ~~%a~~ y ~~%b~~ del artículo 3, originarios de países no miembros del MERCOSUR, tributarán al ingresar al territorio de la República Argentina los siguientes aranceles, que convergerán hasta el 2006 al arancel de 35% definido en el artículo 4:

Vehículos incluidos en los incisos ~~%a~~, ~~%b~~ y ~~%c~~ del artículo 3, de hasta cinco toneladas de carga máxima y los productos incluidos en el inciso ~~%d~~ del mismo artículo:

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	26,7	28,4	30,1	31,8	33,6	35,0

Vehículos incluidos en los incisos ~~%a~~, ~~%b~~ y ~~%c~~ del artículo 3, de más de cinco toneladas de carga máxima, y los incluidos en los incisos ~~%d~~ y ~~%e~~ del mismo artículo:

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	20,8	23,6	26,4	29,2	32,0	35,0

## ARTÍCULO 7

### *Arancel Nacional de Importación para Vehículos en la República Oriental del Uruguay*

Los Productos Automotores incluidos en los incisos ~~%a~~ y ~~%b~~ del artículo 3, originarios de países no miembros del MERCOSUR, tributarán al ingresar en el territorio de la República Oriental del Uruguay, hasta el 31 de diciembre de 2006, los siguientes aranceles:

Vehículos incluidos en el inciso ~~%a~~ del artículo 3: 23%

Vehículos incluidos en los incisos ~~%a~~, ~~%b~~ y ~~%c~~ del artículo 3, de hasta cinco toneladas de carga máxima:

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	14	15	16	18	20	20

Vehículos incluidos en el inciso ~~%a~~, ~~%b~~ e ~~%c~~ de mas de cinco toneladas de carga máxima:

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	9	11	13	15	17	20

Vehículos incluidos en el inciso ~~%a~~ del artículo 3 excluidos los remolques y semi-remolques para uso agrícola, para los cuales el arancel de importación para productos originarios de países no miembros del MERCOSUR, será del 14%:

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	9	11	13	15	17	18

Productos incluidos en el inciso ~~%a~~ del artículo 3:

Destinados a vehículos incluidos en el inciso ~~%a~~: 18%

Destinados a vehículos incluidos en los incisos ~~%b~~ e ~~%c~~: 14%

Destinados a vehículos incluidos en los incisos ~~%d~~, ~~%e~~, ~~%f~~ y ~~%g~~:

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	9	11	13	15	17	18

## ARTÍCULO 8

*Arancel Nacional de Importación de Autopartes para Producción en la República Argentina*

Hasta el 31 de diciembre de 2005, las empresas automotrices productoras de vehículos y de autopartes instaladas en el territorio de la República Argentina podrán importar autopartes destinadas a la producción, originarias de países no miembros del MERCOSUR tributando el arancel que para cada año se indica a continuación:

Año	Autopartes		
	I	II	III
2001	8,2 %	9,3 %	10,5 %
2002	9,3 %	10,7 %	12,0 %
2003	10,5 %	12,0 %	13,5 %
2004	11,7 %	13,3 %	15,0 %
2005	12,8 %	14,7 %	16,5 %
2006	14,0 %	16,0 %	18,0 %

Son consideradas autopartes tipo I aquellas que, en el año 2000 tenían un Arancel Externo Común de 17%; de tipo II, aquellas con arancel de 19%; y de tipo III aquellas con arancel de 21%.

A los aranceles previstos se le adicionará en cada caso un 0,5% en concepto de tasa de estadística. En el caso que la misma sea eliminada antes del 31 de diciembre de 2005, se adicionará 0,5% al arancel consignado en este artículo.

Las autopartes cuyos códigos NCM indicados en el Apéndice I tengan asignado un AEC diferente a los definidos como tipos I, II, y III, cuando las mismas fueran importadas por empresas radicadas en la República Argentina para la producción, serán pasibles de una reducción porcentual del arancel de importación de acuerdo con el siguiente cronograma:

Año	Reducción aplicado sobre el AEC
2001	41,9 %
2002	33,6 %

2003	25,0 %
2004	16,9 %
2005	8,6 %
2006	0 \$

Estas reducciones no se aplicarán a las autopartes no producidas en el MERCOSUR.

### ARTÍCULO 9

#### Arancel Nacional de Importación de Autopartes para la Producción en la República Federativa del Brasil

Hasta el 31 de diciembre de 2005, las empresas automotrices productoras de vehículos, de conjuntos y subconjuntos instalados en el territorio de la República Federativa del Brasil podrán importar autopartes destinadas a la producción, originarias de países no miembros del MERCOSUR, tributando el arancel que para cada año se indica a continuación.

Año	Autopartes		
	I	II	III
2001	9,9 %	11,3 %	12,7 %
2002	10,7 %	12,2 %	13,8 %
2003	11,5 %	13,2 %	14,8 %
2004	12,3 %	14,1 %	15,9 %
2005	13,2 %	15,0 %	16,9 %
2006	14,0 %	16,0 %	18,0 %

Son consideradas autopartes tipo I aquellas que, en el año 2000 tienen un Arancel Externo Común de 17%; de tipo II, aquellas con arancel de 19%; y de tipo III aquellas con arancel de 21%.

Las autopartes cuyos códigos NCM indicados en el Apéndice I estuvieran gravadas con un Arancel Externo Común diferente a los definidos como tipo I, II, y III, cuando las mismas fueran



importadas por empresas radicadas en la República Federativa del Brasil para la producción serán pasibles de una reducción porcentual del arancel de importación de acuerdo con el siguiente cronograma:

Año	Reducción aplicado sobre el AEC
2001	29,4 %
2002	23,8 %
2003	17,9 %
2004	12,1 %
2005	6,3 %
2006	0 \$

Estas reducciones no se aplicarán a las autopartes no producidas en el MERCOSUR.

#### ARTÍCULO 10

##### Importación de Insumos y Autopartes para la Producción en la República Oriental del Uruguay

Hasta el 31 de diciembre de 2006 las empresas automotrices radicadas en territorio de la República Oriental del Uruguay podrán importar insumos y kits de autopartes para la producción, originarios de países no miembros del MERCOSUR, con reducción del gravamen de importación equivalente a la aplicación de un arancel del 2% en el caso que se compruebe su utilización en la producción local de Productos Automotores incluidos en los incisos a, b, c y d del artículo 3.

Las importaciones a las que se refiere este artículo estarán limitadas, en cada producto final, al porcentaje máximo de contenido importado de países no miembros del MERCOSU establecido en los artículos 25, 26 y 28.

#### ARTÍCULO 11

##### *Importaciones de Autopartes no Producidas en el MERCOSUR para la Producción*

Las autopartes no producidas en el MERCOSUR, que serán MERCOSUR, que serán identificadas en el Apéndice I, cuando fueran importadas para la producción, tributarán un arancel de importación del 2%.

A efectos de la aplicación de lo dispuesto en este artículo, las Autoridades de Aplicación de las Partes elaborarán, de común acuerdo, antes del 30 de junio de 2001, una lista en base a propuestas presentadas por las entidades representativas del sector privado, debiendo comprobarse la inexistencia de producción regional.

La lista será revisada periódicamente por el Comité Automotor al que se refiere el artículo 36. Cuando se verifique que se inicie la producción en la región de una autoparte incluida en el listado, de forma tal que el mercado pudiera ser abastecido en condiciones normales, la misma será retirada de la lista y las importaciones de los productos originarios de países no miembros del MERCOSUR pasarán a tributar en la República Argentina y en la República Federativa del Brasil los aranceles que le correspondan según lo dispuesto en los artículos 8 y 9, hasta el 31 de diciembre de 2005, cuando las mismas estén destinadas a la producción, y con los aranceles definidos en el artículo 4, a partir del 1° de enero de 2006.

A partir del 1° de enero de 2007, en caso que un producto sea retirado de la lista de autopartes no producidas en el MERCOSUR, el mismo tributará al ser importado a la República Oriental del Uruguay los aranceles definidos en el artículo 4, cuando se destine a la producción.

## ARTÍCULO 12

### *Importación de Autopartes para la Producción de Tractores, Cosechadoras, Maquinaria Agrícola Autopropulsada y Maquinaria Vial Autopropulsada*

Las autopartes importadas originarias de países no miembros del MERCOSUR, cuando ingresen en los territorios de la República Argentina y de la República Federativa del Brasil destinadas a la producción de Productos Automotores incluidos en los incisos ~~7~~ e ~~7~~ del artículo 3 y cuando sean importadas por productores habilitados al amparo de programas de producción aprobados por la Autoridad de Aplicación de cada Parte, tributarán un arancel del 8%. A este

efecto, y al del artículo 11, los fabricantes de productos incluidos en los incisos ~~%a~~ e ~~%b~~ del artículo 3 deberán registrarse ante la Autoridad de Aplicación de cada Parte y satisfacer las condiciones establecidas por las mismas.

### ARTÍCULO 13

#### *Registro de Productores*

Los fabricantes de Productos Automotores incluidos en los incisos ~~%a~~ a ~~%g~~ y ~~%h~~ del artículo 3, para realizar importaciones de Productos Automotores incluidos en el inciso ~~%i~~ del artículo 3, en las condiciones establecidas en los artículos 8, 9, 10 y 11, deberán registrarse ante la Autoridad de Aplicación de su país y satisfacer las condiciones establecidas por la misma.

Los fabricantes de Productos Automotores incluidos en los incisos ~~%a~~, ~~%b~~, ~~%c~~ y ~~%d~~ del artículo 3, instalados en el territorio de la República Oriental del Uruguay, deberán además, para realizar importaciones de Productos Automotores incluidos en el inciso ~~%i~~ del artículo 3 en las condiciones establecidas en el artículo 10, obtener de la Autoridad de Aplicación de su país la aprobación de programas de producción que comprueben la utilización de los productos importados en la producción local de Productos Automotores incluidos en los incisos ~~%a~~, ~~%b~~, ~~%c~~ y ~~%d~~ del artículo 3, así como el cumplimiento en cada uno de sus productos finales, del límite del contenido importado de países no miembros del MERCOSUR establecidos en los artículos 25, 26 y 28.

### **TÍTULO III**

#### **DEL COMERCIO INTRAZONA**

### ARTÍCULO 14

#### *Preferencias Arancelarias en el Comercio Intra-MERCOSUR*

Hasta el 31 de diciembre de 2006, los Productos Automotores serán comercializados entre las Partes signatarias del presente Acuerdo con un margen de preferencia del 100% (0% de tarifa

ad valorem intrazona), siempre que satisfagan los requisitos de origen y las demás condiciones estipuladas en el presente Acuerdo.

#### ARTÍCULO 15

##### Administración del Comercio Bilateral de Productos Automotores entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil

El flujo de comercio bilateral entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil, será monitoreado, a partir del 1° de enero de 2001 y hasta el 31 de diciembre de 2005, trimestralmente, en forma global para el conjunto de los Productos Automotores, cotejándose sus resultados con los programas de producción indicativos presentados por las empresas automotrices de los dos países.

Para el cálculo de los Coeficientes de Desvío sobre las Exportaciones mencionados en el artículo 16 de este Acuerdo, serán considerados, para cada año, los siguientes márgenes porcentuales máximos de flexibilidad:

Año	%
2001	5
2002	7,5
2003	10

El porcentaje máximo de flexibilidad admitido para los años 2004 y 2005, se determinará conforme lo previsto en el artículo 39, no pudiendo ser inferior al 10%.

A los efectos de lo dispuesto en este artículo el valor de las exportaciones de cada una de las Partes, será calculado en dólares estadounidenses, en condiciones de venta FOB.

#### ARTÍCULO 16

##### *Coeficientes de Desvío sobre las Exportaciones del Comercio Bilateral de Producto Automotores entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil*

El modelo de administración del comercio bilateral de Productos Automotores entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil, con base en los márgenes porcentuales máximos de flexibilidad de que trata el artículo 15, observará las siguientes premisas:

a) el país que se propusiera concretar el máximo de las exportaciones permitidas por el nivel porcentual de flexibilización acordado para cada año, se compromete a importar, del otro país, por lo menos, el nivel mínimo.

El cuadro siguiente presenta los Coeficientes de Desvío sobre las Exportaciones, admitidos para el período 2001 a 2003.

Año	Exportación máxima	Importación mínima	Coeficiente de desvíos sobre las exportaciones
2001	105	95	1,105
2002	107,5	92,5	1,162
2003	110	90	1,222

b) no existirá un límite máximo para las exportaciones de ninguno de los dos países, en la medida que sean preservadas las proporciones acordadas.

c) la documentación para efectivizar la importación, cuando sea necesaria, deberá ser liberada por las Partes, en un plazo máximo de dos días hábiles, conteniendo la información necesaria para su emisión en forma correcta y completa.

#### ARTÍCULO 17

##### Cesión de Performance en el Comercio Bilateral de Productos Automotores entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil

Las empresas radicadas en los territorios de la República Argentina o de la República Federativa del Brasil que, en su intercambio comercial bilateral de Productos Automotores con el otro Estado Parte mencionado en este artículo cuenten con superávit, podrán ceder su crédito

excedente a empresas deficitarias en el comercio con el otro Estado Parte o a empresas interesadas en importar de aquel otro Estado Parte.

#### ARTÍCULO 18

Aplicación de Aranceles de Importación por Incumplimiento de los Márgenes de Flexibilidad en el Comercio Bilateral entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil

Cuando las importaciones de Productos Automotores realizadas entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil excedan los límites previstos en los Coeficientes de Desvío de Exportaciones de que trata el artículo 16, el margen de preferencia a que se refiere el artículo 14, se reducirá al 25% (arancel residual equivalente al 75% del arancel nacional vigente) en las autopartes (inciso ~~%~~ del artículo 3 ) y al 30% (arancel residual equivalente al 70% del arancel nacional vigente), en los demás Productos Automotores (incisos ~~%~~ a ~~%~~ del artículo 3), sobre los aranceles que inciden sobre el valor de las importaciones en cada uno de las Partes, citadas en este Artículo según las disposiciones del presente Acuerdo.

A los efectos del presente artículo, la Autoridad Competente de la República Argentina y de la República Federativa del Brasil, en cada caso, deberá identificar a las empresas cuyas importaciones hayan excedido el límite establecido.

Las Partes mencionados en este artículo podrán exigir a los importadores instalados en sus territorios garantías previas en función del monto de arancel de importación a ser cobrado en las condiciones estipuladas en este artículo.

#### ARTÍCULO 19

*Administración por la Autoridad de Aplicación de la República Federativa del Brasil de los Márgenes de Flexibilidad en el Comercio Bilateral de Productos Automotores entre la República Argentina y la República Federativa del Brasil*

En el caso en que la República Federativa del Brasil registre un superávit en su intercambio comercial de productos automotores con la República Argentina, en el conjunto de los

productos listados en el artículo 3, que exceda los márgenes de flexibilidad establecidos en el artículo 15, la Autoridad Competente brasileña podrá asignar entre los diferentes segmentos del sector automotor brasileño, de la forma que mejor atienda las necesidades del país, la diferencia entre el valor efectivamente observado de la totalidad de las importaciones brasileñas y el valor máximo correspondiente de exportaciones totales de acuerdo con el Coeficiente de Desvío sobre las Exportaciones establecido en el artículo 16.

## ARTÍCULO 20

### *Acceso de Vehículos y Autopartes Producidas en la República Oriental del Uruguay a los Mercados de los demás Estados Partes*

Las empresas automotrices instaladas en el territorio de la República Oriental del Uruguay tendrán acceso a los mercados de la República Argentina y de la República Federativa del Brasil con el margen de preferencia establecido en el artículo 14, limitado a las siguientes cantidades anuales hasta el 31 de diciembre de 2006:

- Para el mercado de la República Argentina:

Automóviles y vehículos comerciales livianos - (inciso ~~6~~<sup>a</sup> del artículo 3):

(Unidades)

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cuota	18.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000

Ómnibus - (inciso ~~6~~<sup>a</sup> del artículo 3):

El Comité Automotor analizará las condiciones de acceso de ómnibus (inciso "b") al mercado argentino

Camiones - (inciso ~~6~~<sup>a</sup> del artículo 3):

800 unidades, de las cuales hasta 500 unidades podrán ser de la categoría de pesados (más de 5 toneladas de carga máxima) incluidas en la cuota definida para automóviles y vehículos comerciales livianos.

Autopartes (piezas, básicas, conjuntos y subconjuntos) - (inciso ~~6~~ del artículo 3):

(US\$ millones)

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cuota	45	45	50	50	55	60

Para ingresar al mercado de la República Argentina con un margen de preferencia del 100%, conforme a lo dispuesto en el artículo 14, dentro de los límites cuantitativos establecidos en este artículo los vehículos y autopartes producidas en la República Oriental del Uruguay deberán incorporar un nivel mínimo de contenido uruguayo - argentino considerado globalmente que preserve los actuales flujos de comercio.

Para el mercado de la República Federativa del Brasil:

Automóviles y vehículos comerciales livianos - (inciso ~~6~~ del artículo 3):

(Unidades)

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cuota	16.000	17.000	18.000	20.000	20.000	20.000

Ómnibus - (inciso ~~6~~ del artículo 3):

El Comité Automotor analizará las condiciones de acceso de ómnibus (inciso ~~6~~) al mercado brasileiro

Camiones - (inciso ~~6~~ del artículo 3):

800 unidades, de las cuales hasta 500 unidades podrán ser de categoría pesados (más de 5 toneladas carga máxima) incluidos en la cuota definida para automóviles y vehículos comerciales livianos. En el caso que se produzcan en la República Oriental del Uruguay, camiones que cumplan el Índice de Contenido Regional (ICR) previsto en el artículo 24 y que no hagan uso del beneficio establecido en el artículo 10, la República Federativa del Brasil concederá a esos productos acceso libre a su mercado, en las condiciones del artículo 14.

Autopartes (piezas básicas, conjuntos y subconjuntos) . (inciso ~~6~~ del artículo 3):



(US\$ millones)

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Cuota	40	45	50	55	60	65

Las exportaciones de autopartes comprendidas en la cuota de la República Oriental del Uruguay para la República Federativa del Brasil serán evaluadas por las Autoridades de Aplicación de dichos Estados Partes con el objeto de evitar distorsiones en el mercado importador;

En el caso que se produzcan en la República Oriental del Uruguay autopartes que cumplan el (ICR) previsto en el artículo 24 y que no hagan uso del beneficio establecido en el artículo 10, la República Federativa del Brasil concederá a esos productos libre acceso a su mercado, en las condiciones del artículo 14.

#### ARTÍCULO 21

*Acceso de Automóviles y Vehículos Comerciales Livianos Producidos en la República Argentina y en la República Federativa del Brasil al Mercado de la República Oriental del Uruguay*

Las empresas automotrices productoras de los bienes listados en el inciso ~~7~~ del artículo 3, radicadas en el territorio de la República Argentina o en el de la República Federativa del Brasil, tendrán acceso al mercado de la República Oriental del Uruguay con el margen de preferencia establecido en el artículo 14, limitado a las siguientes cantidades anuales hasta el 31 de diciembre

República Argentina: de acuerdo al siguiente cronograma

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Unidades	6.000	6.000	7.000	7.000	7.500	8.000

República Federativa del Brasil: de acuerdo con el siguiente cronograma

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Unidades	4.000	4.500	5.000	5.500	6.000	6.500

Para la importación de las unidades que sobrepasen en el año los límites de las cuotas definidas anteriormente, la República Oriental del Uruguay aplicará los márgenes de preferencia sobre el arancel de importación nacional vigente definido en el artículo 7, según el siguiente cronograma:

Año	2001	2002	2003	2004	2005
Margen de preferencia (%)	40	50	60	65	70

## ARTÍCULO 22

### *Acceso de Otros Productos Automotores Producidos en la República Argentina al Mercado de la República Oriental del Uruguay*

Las empresas automotrices productoras de los bienes listados en los incisos ~~%a~~, ~~%b~~ y ~~%c~~ del artículo 3 instaladas en el territorio de la República Argentina tendrán acceso al mercado de la República Oriental del Uruguay con el margen de preferencia establecido en el artículo 14 limitado, hasta el 31 de diciembre de 2006, a la cantidad anual de 800 unidades, de las cuales hasta 500 podrán ser de la categoría pesados (más de 5 toneladas de carga máxima) adicionales a la cuota definida en el artículo 21 para automóviles y vehículos comerciales livianos.

El Comité Automotor analizará las condiciones de acceso de ómnibus (inciso ~~%d~~ del artículo 3) al mercado de la República Oriental del Uruguay.

Los Productos Automotores de los incisos ~~%a~~ a ~~%d~~ del artículo 3 producidos por los fabricantes radicados en el territorio de la República Argentina tendrán libre acceso al mercado de la República Oriental del Uruguay en las condiciones establecidas en el artículo 14.

## ARTÍCULO 23

*Acceso de Otros Productos Automotores Producidos en la República Federativa del Brasil  
al Mercado de la República Oriental del Uruguay*

Los Productos Automotores incluidos en los incisos ~~%a~~ y ~~%b~~ del artículo 3 producidos por fabricantes radicados en la República Federativa del Brasil tendrán libre acceso al mercado de la República Oriental del Uruguay en las condiciones establecidas en el artículo 14.

ARTÍCULO 24

*Índice de Contenido Regional (ICR)*

Los Productos Automotores incluidos en los incisos ~~%a~~ y ~~%b~~ del artículo 3, así como los conjuntos y subconjuntos incluidos en el inciso ~~%c~~ del mismo artículo, serán considerados originarios de los Estados Partes siempre que alcancen un Índice de Contenido Regional (ICR) mínimo del 60%, calculado a través de la siguiente fórmula:

$$\text{ICR} = \frac{1 - \% \text{ del valor CIF de autopartes importadas de extrazona}}{\text{Valor del bien final ex fábrica, antes de impuestos}} \times 100 > 60\%$$

Precio del producto ~~%x~~ - fábrica, sin impuestos

Se entenderá por "ex-fábrica", el precio de venta al mercado interno

ARTÍCULO 25

*Índice de Contenido Regional para Productos Automotores Producidos en la República  
Oriental del Uruguay*

Los Productos Automotores producidos al amparo de lo dispuesto en el artículo 10 en el territorio de la República Oriental del Uruguay, incluidos en los incisos ~~%a~~, ~~%b~~, y ~~%c~~ del artículo 3, así como los conjuntos y subconjuntos incluidos en el inciso ~~%d~~ del mismo artículo, deberán cumplir hasta el 31 de diciembre de 2006, un ICR mínimo de 50%, calculado a través de la fórmula establecida en el artículo 24, tanto en su producción destinada al mercado interno como en sus exportaciones hacia los mercados de los Estados Partes, dentro de los límites establecidos en el artículo 20.

## ARTÍCULO 26

### *Índice de Contenido Regional (ICR) para Autopartes*

Para el cálculo del ICR de los Productos Automotores incluidos en el inciso ~~7~~ del artículo 3, se aplicará la Regla General de Origen MERCOSUR, según lo establecido en el Octavo Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 18 (ACE-18), excepto en el caso de los subconjuntos y conjuntos que seguirán la regla establecida en el artículo 24, en el caso de la República Argentina y de la República Federativa del Brasil, y en el artículo 25, en el caso de la República Oriental del Uruguay.

## ARTÍCULO 27

### *Índice de Contenido Regional (ICR) en el caso de Nuevos Modelos en la República Argentina y en la República Federativa del Brasil*

Se considerarán también originarios de los Estados Partes los vehículos, subconjuntos y conjuntos alcanzados por el concepto de nuevo modelo, producidos en el territorio de uno de los Estados Partes al amparo de los Programas de Integración Progresiva aprobados por la Autoridad de Aplicación de cada Estado Parte, que en todos los casos deberá contemplar el cumplimiento del ICR al que se refiere el artículo 24, en un plazo máximo de 2 años, siendo que en el inicio del primer año el ICR deberá ser como mínimo 40%, en el inicio del segundo año como mínimo 50%, alcanzando el mínimo del 60% al inicio del tercer año.

En el caso que el lanzamiento del modelo ocurra después del 31 de diciembre de 2004, el ICR mínimo establecido en el artículo 24 podrá ser alcanzado en fecha posterior al 31 de diciembre de 2006, dentro del plazo estipulado en el respectivo Programa de Integración Progresiva.

## ARTÍCULO 28

### *Índice de Contenido Regional (ICR) en el caso de Modelos Nuevos en la República Oriental del Uruguay*

En el caso de Productos Automotores producidos en el territorio de la República Oriental del Uruguay al amparo de lo dispuesto en el artículo 10, tanto para el abastecimiento de su mercado interno como para la exportación hacia los mercados de las demás Partes, el ICR para modelos nuevos deberá ser al menos de 33% al inicio del primer año y 42% al inicio del segundo año del respectivo Programa de Integración Progresiva, alcanzando el 50% en el inicio del tercer año.

En el caso que el ICR de 50% se alcance en una fecha posterior al 31 de diciembre de 2006, el ICR mínimo que se encuentre vigente para el MERCOSUR deberá ser alcanzado en el inicio del cuarto año del Programa de Integración Progresiva, siempre que el lanzamiento del nuevo modelo haya ocurrido después del 31 de diciembre de 2004.

## ARTÍCULO 29

### *Concepto de Nuevo Modelo*

Serán considerados nuevos modelos aquellos en los que se demuestre, en forma documentada, la imposibilidad de cumplir en el momento de lanzamiento del modelo, los requisitos básicos establecidos en el artículo 24, y que, justifique la necesidad de un plazo para el desarrollo de proveedores regionales aptos para atender la demanda del fabricante del nuevo modelo en condiciones normales de abastecimiento. La Autoridad de Aplicación de cada Parte comunicará a las demás Partes la aprobación de Programas de Integración Progresiva para nuevos modelos, los que deberán contemplar, entre otros, la justificación de cada solicitud realizada por los fabricantes.

## ARTÍCULO 30

### *Índice de Contenido Local Argentino (ICLA)*

En el caso de la República Argentina, hasta el 31 de diciembre de 2005, los vehículos, conjuntos y subconjuntos, deberán incorporar un contenido mínimo de autopartes argentinas (Índice de Contenido Local Argentino) sobre el total de autopartes incorporadas a los bienes finales, medido por empresa y por año.

Para el cálculo del Índice de Contenido Local Argentino serán consideradas como argentinas, tanto las autopartes fabricadas por productores argentinos de autopartes y adquiridas por las empresas automotrices, a precios de mercado sin impuestos, como aquellas producidas por las propias empresas automotrices, computadas a valor costo industrial. Para este fin, se utilizará la siguiente fórmula:

ICLA: Índice de Contenido Local Argentino

$$\text{ICLA} = \frac{\% \text{ del valor de las autopartes producidas en Argentina}}{\% \text{ del valor total de las autopartes incorporadas al bien final}} \times 100 \geq X\%$$

En la utilización de la fórmula consignada arriba para el cálculo del Índice de Contenido Local Argentino, las empresas automotrices argentinas podrán optar por uno de los dos métodos que se describen a continuación, con sus respectivos niveles mínimos de exigencia:

a) Método de contenido neto

Productos Automotores consignados en el inciso "a" del artículo 3 X = 30%

Productos Automotores consignados en los incisos "b" a "i" del artículo 3 X = 25%

La medición por el método de contenido neto será realizada a través de la relación porcentual entre el total de autopartes argentinas, a valor de mercado sin impuestos o a valor costo industrial según corresponda, descontado en ambos casos el valor CIF de las autopartes importadas incluidas en ellas, y el total de las autopartes incorporadas al bien final, a valor de mercado, sin impuestos.

Adicionalmente, las empresas que optaren por este método podrán beneficiarse de las siguientes reglas y condiciones, en el cálculo del Contenido Local Argentino:

podrá adicionarse al numerador de la fórmula el valor de las autopartes argentinas descontado el valor de las piezas importadas incorporadas a ellas, exportadas con destino a líneas de producción de bienes finales instaladas en países extrazona;

podrá no ser incorporado en el denominador de la fórmula el valor total de las autopartes exportadas para países extrazona, excepto a los países con los que Argentina haya suscrito acuerdos preferenciales de comercio.

b) método por proceso

Productos Automotores consignados en el inciso "a" del artículo 3: X = 44%

Productos Automotores consignados en los incisos "b" a "i" del artículo 3: X = 37%

La medición por el método de proceso será realizada a través de la relación porcentual entre el total de autopartes consideradas argentinas, a valor de mercado sin impuestos o valor costo industrial, según corresponda, y el total de las autopartes incorporadas al bien final, a valor de mercado. A efectos de esta medición, serán consideradas como argentinas las autopartes producidas en el territorio de la República Argentina que incorporen hasta un máximo de 32,5% de piezas importadas.

Para la medición del contenido de autopartes importadas a que se refiere el párrafo anterior, las empresas automotrices utilizarán la siguiente fórmula:

ICApI: índice de contenido de autopartes importadas

$$\text{ICApI} = \frac{\% \text{ del valor de las importaciones CIF de piezas}}{\text{Valor de mercado del producto sin impuestos}} \times 100 \quad 32,5\%$$

Los conjuntos y subconjuntos deberán cumplir el porcentaje de contenido local argentino correspondiente al bien final al cual están destinados, en cualquiera de los dos métodos descriptos.

Las empresas automotrices que produjeran vehículos, conjuntos y subconjuntos para los cuales se requieran niveles mínimos de exigencia de contenido local argentino diferentes, de conformidad con lo dispuesto en los incisos ~~a~~ o ~~b~~ del presente artículo, deberán observar el índice mínimo correspondiente a los bienes cuya producción anual represente más del cincuenta por ciento (50%) del valor total de su producción.

## ARTÍCULO 31

*Programas de Integración para el Cumplimiento del Índice del Contenido Local Argentino  
(ICLA)*

Con el objetivo de alcanzar los niveles mínimos de exigencia de contenido local argentino, por cualquiera de los métodos de medición establecidos en los incisos ~~a~~ y ~~b~~ del artículo 30, las empresas argentinas productoras de vehículos, conjuntos y subconjuntos podrán requerir a la Autoridad de Aplicación del Gobierno Argentino un período de adecuación, a través de la presentación de un programa de integración, con una duración máxima de dos años en el caso de los automóviles y vehículos comerciales livianos (inciso ~~a~~ del artículo 3) y, de tres años, para los demás vehículos (incisos ~~b~~ a ~~c~~ del artículo 3). Para los conjuntos y subconjuntos, los Programas de Integración deberán observar los mismos plazos de los bienes finales a los que se destinan.

En la presentación de un programa de integración, las empresas deberán comprobar su situación en el año 2000 en términos de contenido local argentino. El Gobierno Argentino comunicará al Comité Automotor las informaciones relativas a las posiciones iniciales de cada empresa.

Las empresas podrán optar por la presentación de Programas de Integración o la adquisición de contenido local argentino, según lo previsto en el artículo 32.

En caso que una empresa haya optado por la presentación de un Programa de Integración y acredite fehacientemente una dificultad objetiva para su cumplimiento, se admitirá la adquisición de hasta dos (2) puntos porcentuales de contenido local argentino, a efectos de completar el porcentaje requerido, siempre que ello no exceda el período especificado en el artículo 32.

Durante la vigencia de los referidos Programas de Integración, el Gobierno Argentino no aplicará penalidades derivadas del incumplimiento del contenido local argentino, medido a través del ICLA.

Las empresas automotrices argentinas deberán presentar ante la Autoridad de Aplicación del Gobierno argentino sus Programas de Integración, antes del 1° de abril de 2001, o en cualquier momento, cuando el incumplimiento de los niveles mínimos de exigencia de contenido local argentino fuera originado en el lanzamiento de un modelo nuevo, según se define en el artículo 32.



## ARTÍCULO 32

### *Cesión de Performance para el Cumplimiento del Índice de Contenido Local Argentino (ICLA)*

Se aceptará la adquisición de un porcentaje de Contenido Local Argentino para el caso de automóviles y vehículos comerciales livianos, entre empresas automotrices productoras, según el siguiente cronograma, considerando cada período anual entre el 1° de Agosto y el 31 de Julio del año siguiente:

2000/01	Hasta 9 puntos porcentuales
2001/02	Hasta 6 puntos porcentuales
2002/03	Hasta 3 puntos porcentuales

A partir del 1° de agosto de 2003, en adelante, no se aceptará la adquisición de contenido local argentino.

Para el caso de los Productos Automotores definidos en los incisos ~~6a~~, ~~6a~~, ~~6a~~ y ~~6a~~ del artículo 3 del presente, se aceptará la adquisición de hasta 4 puntos porcentuales de Contenido Local Argentino, entre empresas automotrices productoras, solamente para el período anual entre el 1° de agosto de 2000 y el 31 de julio del año 2001.

Los puntos porcentuales consignados en este artículo serán medidos según el valor que representen para la empresa adquirente.

## ARTÍCULO 33

### *Tratamiento de Bienes Producidos a partir de Inversiones Amparadas por Incentivos Gubernamentales*

Los Productos Automotores producidos al amparo de inversiones que se realicen con proyectos aprobados a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo y reciban incentivos y/o apoyos promocionales, sectoriales y/o regionales en los Estados Partes, sea de los Gobiernos

Nacionales y/o sus entidades centralizadas o descentralizadas, de las Provincias, Departamentos o Estados o de los Municipios, serán considerados como bienes procedentes de extrazona cuando fueran exportados con destino a alguno de las otras Partes.

En el caso de la República Federativa del Brasil, constituyen excepciones a lo dispuesto en el presente artículo los proyectos de inversiones de empresas automotrices, protocolizadas para la habilitación hasta el 31 de octubre de 1999, al amparo de la Ley N° 9.826, del 23 de agosto de 1999.

#### ARTÍCULO 34

##### *Tratamiento de Bienes Producidos con Beneficios de Incentivos Gubernamentales*

Los Productos Automotores que fueran beneficiados por incentivos a las exportaciones vía reembolsos, devoluciones de impuestos y otros esquemas semejantes, no podrán usufructuar las condiciones del presente Acuerdo en el comercio en el ámbito del MERCOSUR.

En el caso de la República Oriental del Uruguay, constituyen excepciones a lo dispuesto en el presente artículo el contenido del Decreto N° 316/92 y sus normas complementarias.

#### ARTÍCULO 35

##### *Eliminación de los mecanismos de importación temporaria y de Draw-back*

A partir del 1° de enero de 2001, no se admitirá en el caso de la República Argentina y de la República Federativa del Brasil, la destinación suspensiva de importación temporaria, ni el draw-back, para la fabricación de Productos Automotores en los territorios de las Partes, cuando los bienes finales, sean vehículos o autopartes, fueran destinados a la exportación a las otras Partes.

En el caso de la República Oriental del Uruguay sólo serán admitidas importaciones de Productos Automotores a través de los mecanismos previstos en este Acuerdo.

### **TÍTULO IV**

#### **ADMINISTRACIÓN DEL ACUERDO**

## ARTÍCULO 36

### *Comité Automotor*

Créase el Comité Automotor, que estará integrado por las Partes y tendrá por finalidad la administración y el monitoreo de la política automotriz del MERCOSUR. El Comité Automotor comenzará a funcionar a partir de la firma del presente Acuerdo, conforme a las funciones que le son atribuidas por el presente Acuerdo, hasta que las Partes aprueben su reglamento definitivo.

Cada uno de las Partes comunicará a los demás, dentro de un plazo de treinta días a partir de la entrada en vigencia de este Acuerdo, los nombres de los titulares y alternos que los representarán en el Comité Automotor.

## ARTÍCULO 37

### *Funciones del Comité Automotor*

El Comité Automotor efectuará evaluaciones periódicas, con una frecuencia mínima trimestral, sobre los resultados de la aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo a la luz de los objetivos definidos en el artículo 1, y adoptará las decisiones que fueran necesarias para el mejor desarrollo de la Política Automotriz del MERCOSUR, en particular en lo que respecta a la consolidación, complementación y especialización productiva del Sector Automotor en el ámbito del MERCOSUR.

Con el objetivo de corregir eventuales efectos negativos detectados durante la implementación del presente Acuerdo, el Comité Automotor podrá examinar la conveniencia de adoptar medidas o cursos de acción correctivos, así como evaluar eventuales propuestas de enmiendas, las cuales deberán ser sometidas a la consideración de las Partes.

## ARTÍCULO 38

### *Revisión de los Aranceles de Importación y Seguimiento de los Precios de los Camiones por el Comité Automotor*

El Comité Automotor deberá monitorear anualmente la relación existente entre los precios de los Productos Automotores vigentes en los mercados de las Partes y en el mercado mundial, con el fin de evaluar la conveniencia de proponer modificaciones a los aranceles que inciden sobre las importaciones originarias de países no miembros del MERCOSUR de que trata el artículo 4.

El Comité Automotor deberá también efectuar un seguimiento trimestral específico del nivel de precios de los Productos Automotores incluidos en el inciso ~~6~~ del artículo 3 (camiones) en los mercados de las Partes involucrados, con el objetivo de prevenir prácticas discriminatorias en el comercio de estos productos entre las Partes.

#### ARTÍCULO 39

*Estudio de los Efectos de los Incentivos Otorgados a la Industria Automotriz en la República Argentina y en la República Federativa del Brasil, y de las Condiciones para la Mejora de la Competitividad Regional del Sector Automotor*

El Comité Automotor deberá acordar los términos de referencia para la contratación de un estudio de consultoría destinado a determinar el efecto de los incentivos otorgados a la industria automotriz en la República Argentina y en la República Federativa del Brasil. Para esto deberá seleccionar una consultora independiente, que será contratada para la realización de este estudio, el cual deberá estar finalizado antes del 31 de diciembre de 2002.

Los términos de referencia, adicionalmente, deberán prever un estudio de las condiciones necesarias para la mejora de la competitividad regional del sector automotor, en particular con relación al segmento de autopartes.

#### ARTÍCULO 40

*Evaluación de la Aplicación del Acuerdo y sus Eventuales Ajustes*

Antes del 31 de diciembre de 2005, las Partes efectuarán una evaluación completa de la evolución de la industria y del intercambio comercial, tanto entre las Partes como con el resto del mundo, a fin de efectuar los ajustes que fueran necesarios en la Política Automotriz del

MERCOSUR establecida mediante el presente Acuerdo, de manera de asegurar la implementación ordenada del libre comercio de Productos Automotores en el ámbito del MERCOSUR.

## **TÍTULO V**

### **REGLAMENTOS TÉCNICOS PARA SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE**

#### ARTÍCULO 41

##### *Reglamentos Técnicos*

Sólo podrán ser comercializados y circular dentro del territorio de las Partes aquellos vehículos que cumplan con los reglamentos técnicos del MERCOSUR, respecto a la protección del medio ambiente y a la seguridad activa y pasiva, independientemente del origen de los vehículos. Las autopartes, para su comercialización, deberán cumplir con los Reglamentos Técnicos del MERCOSUR.

La República Oriental del Uruguay contará con un plazo de 3 años, a partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, para aplicar los Reglamentos Técnicos del MERCOSUR relativos a la protección del medio ambiente.

#### ARTÍCULO 42

##### *Disposiciones Transitorias sobre Reglamentos Técnicos*

A los efectos del artículo anterior, se utilizarán los Reglamentos Técnicos armonizados o en proceso de armonización por parte de la Comisión de Industria Automotriz del Subgrupo de Trabajo N° 3 "Reglamentos Técnicos y Evaluación de la

Conformidad" del Grupo Mercado Común del MERCOSUR. Dicho proceso de armonización deberá fundarse en Reglamentos Técnicos de alcance internacional, acordados en el ámbito de Naciones Unidas en el Acuerdo de Ginebra de 1958 sobre Construcción de Vehículos sobre Ruedas, sus Equipos y Partes y sus actualizaciones.

Transitoriamente, hasta el 31 de diciembre del año 2004, se aceptarán alternativamente, siempre que no haya incompatibilidad con las normas vigentes, los reglamentos de la Federal Motors Vehicles Security Standards (FMVSS) de los Estados Unidos de Norteamérica.

#### ARTÍCULO 43

##### *Aplicación de los Reglamentos Técnicos*

A partir de la entrada en vigencia del presente Acuerdo, los países no podrán aplicar a los bienes originarios de las otras Partes Reglamentos Técnicos nacionales cuyos requisitos excedan las exigencias de los reglamentos armonizados en el ámbito del MERCOSUR.

#### ARTÍCULO 44

##### *Convenio para el Reconocimiento Mutuo de Acreditación de Laboratorios de Ensayos y Evaluación de Conformidad con los Reglamentos Técnicos*

Las Partes se comprometen a establecer antes del 31 de diciembre de 2004, un convenio base de reconocimiento mutuo de las acreditaciones de los laboratorios de ensayo y de evaluación de la conformidad, realizados por los organismos de acreditación de cada una de las Partes, con el objeto de firmar, antes del 1° de enero del año 2006, un convenio de reconocimiento mutuo de las homologaciones y certificaciones oficiales de cada Parte.

#### ARTÍCULO 45

##### *Armonización de Reglamentos Técnicos en el MERCOSUR*

Las Partes se comprometen a armonizar los Reglamentos Técnicos en revisión y en estudio, listados en el Apéndice II, que forma parte del presente Acuerdo, hasta el 31 de diciembre de 2002. Entre la protocolización del presente y el plazo precedentemente citado, el país exportador deberá ajustarse a los requerimientos vigentes en el país comprador. Vencido el plazo para la armonización de los Reglamentos Técnicos listados, las Partes no podrán exigir un reglamento distinto a sus homólogos acordados y vigentes en el ámbito de Naciones Unidas en el

Acuerdo de Ginebra de 1958 sobre Construcción de Vehículos sobre Ruedas, sus Equipos y Partes, y sus actualizaciones, tanto como los reglamentos alternativos mencionados en el Artículo 42 del presente Acuerdo.

## **TÍTULO VI**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### ARTÍCULO 46

##### *Importación de Productos Automotores Usados*

No se admitirá la importación de Productos Automotores usados para los territorios de las Partes, excepto en las condiciones especiales previstas en las legislaciones vigentes en cada Parte y en los casos previstos en este Acuerdo.

#### ARTÍCULO 47

##### *Importación de Productos Automotores Usados en el Territorio de la República Oriental del Uruguay*

La República Oriental del Uruguay admitirá, hasta el 31 de diciembre de 2006, la importación de Productos Automotores usados incluidos en los incisos ~~%b+~~ e ~~%b+~~ del artículo 3, en las siguientes condiciones:

Sin límites en el caso de bienes originarios de los Estados Partes del MERCOSUR (intrazona); y

Respetando, en cada año, los límites correspondientes a los porcentajes sobre el valor total de las importaciones de estos productos realizadas en el año anterior, conforme a la siguiente tabla, en el caso de importaciones de bienes originarios de países no miembros del MERCOSUR (extrazona):

Año	2001	2002	2003	2004	2005	2006
%	30	27	24	21	18	15

#### ARTÍCULO 48

##### *Participación Regional en Programas de Promoción para el Sector Automotor*

En los programas o regímenes de promoción, generales o particulares, que de algún modo vengan a regular el Sector Automotor, las Partes se comprometen a establecer mecanismos regulatorios que permitan la participación plena de los vehículos producidos en los territorios de las demás Partes.

#### ARTÍCULO 49

##### *Tratamiento de Bienes de Capital para Tractores, Cosechadoras, Maquinaria Agrícola Autopropulsada y Maquinaria Vial Autopropulsada*

Los Productos Automotores listados en los incisos ~~6~~ e ~~7~~ del artículo 3, incorporados al presente Acuerdo, mantendrán el tratamiento de bienes de capital a los efectos de las legislaciones nacionales, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 12, 23, 29, 46 y 47.

#### ARTÍCULO 50

##### *Esfuerzos para Mejorar las Condiciones de Acceso de los Productos Automotores del MERCOSUR a otros Mercados*

Los gobiernos de las Partes realizarán esfuerzos para mejorar las condiciones de acceso a terceros mercados para los Productos Automotores de la región.

#### ARTÍCULO 51

##### *Otros Acuerdos Comerciales para el Sector Automotor Suscritos por los Estados Partes*

Las disposiciones del presente Acuerdo no interferirán en la aplicación de los acuerdos comerciales relacionados con los Productos Automotores suscritos o que fueran a ser suscritos



con terceros países por las Partes, en conjunto o individualmente, sin perjuicio de lo dispuesto en la Decisión CMC N° 31/00 del Consejo del Mercado Común.

## ARTÍCULO 52

### *Entrada en Vigencia y Duración*

El Acuerdo entrará en vigencia a partir del 1° de enero de 2001 y mantendrá su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2006. Las Partes proveerán, en el plazo más breve posible, la debida protocolización del presente Acuerdo, ante la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y notificarán a las demás Partes la finalización de sus respectivos trámites legales para la incorporación del presente Acuerdo a sus respectivos ordenamientos jurídicos nacionales.

Este Acuerdo sustituye, para la República Argentina y la República Federativa del Brasil, los dispositivos del Acuerdo Automotor firmado el 30 de junio de 2000, quedando todavía ratificados para las Partes los términos del ajuste acordado entre ellas el 21 de noviembre del 2000.

## APÉNDICE I

### AMBITO DE APLICACIÓN DEL ACUERDO

LISTA 1 -AUTOMÓVILES Y VEHÍCULOS COMERCIALES LIVIANOS, ÓMNIBUS, CAMIONES, CAMIONES TRACTORES, CHÁSIS CON MOTOR -AUTOPROPULSADOS-, REMOLQUES Y SEMI-REMOLQUES Y CARROCERÍAS

LISTA 2 . AUTOPARTES (INCISO j DEL ARTÍCULO 3)

## Listado de abreviaturas

- ACE: Acuerdo de complementación económica
- ADEFA: Asociación de fabricas de automotores
- AFAC: Asociación Argentina de fabricantes de

autocomponentes

- CCM: Comisión de Comercio del Mercosur
- CEPAL: Comisión Económica para América Latina
- CIF: Cost, insurance and Freight (Costo, Seguro y Flete)
- CMC: Consejo del Mercado Común
- CPC: Comisión Parlamentaria Conjunta
- FCES: Foro Consultivo económico-social
- FOB: Free on Board (Franco a Bordo)
- GATT: General Agreement on Tariffs and Trade (Acuerdo

General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio)

- GMC: Grupo Mercado Común
- ICR: Índice de Contenido Regional
- MERCOSUR: Mercado Común del Sur
- PAC: Pacto Automotor Común
- PBI: Producto Bruto Interno
- PICAB: Programa de integración y cooperación argentino-

brasileña

## **Bibliografía**

### **Libros generales**

- ARMAGNAGUE Juan Fernando; Knoll Baron Silvia; Daract Maria Victoria; Lano Leandro N. Estudios sobre el MERCOSUR: Cuyo, 2007.
- BOUZAS Roberto; Fanelli Jose Maria. MERCOSUR, integración y crecimiento: Grupo Altamira, 2002.
- GRATIUS Susanne, (2008) MERCOSUR y NAFTA, instrucciones y mecanismos de decisión en procesos de integración asimétricos: Iberoamérica, 2008.
- JAGUARIBE, Helio. El proyecto sudamericano: Foreign Affairs, 2005.
- LOPRESTI, Roberto Pedro. Constituciones del Mercosur. Buenos Aires: Editorial La Ley, 2007.
- RUIZ Briceño Jose. El MERCOSUR y las complejidades de la integración regional: Teseo, 2011.

## **Revistas y Libros Especializados**

- ANUARIO DE LA INTEGRACION DE AMERICA LATINA Y EL GRAN CARIBE, «Del regionalismo abierto al regionalismo posliberal. Crisis y cambio en la integración regional en América Latina y el Caribe». Buenos Aires, nº7, 2008-2009.
- PENSAMIENTO IBEROAMERICANO, Monografía «La nueva agenda de desarrollo en América Latina», Regionalismo e integración en América Latina: balance y perspectivas. N° 0, Febrero 2007.

## **Paginas internet**

- ADEFA: asociación de fabricas de automotores,  
<http://www.adefa.com.ar>
- ACARA: Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina, Estadísticas y mercados,  
[http://www.acara.org.ar/estudios\\_economicos/index.php](http://www.acara.org.ar/estudios_economicos/index.php)
- AFAC: Asociación Argentina de Fabricantes de Autocomponentes, <http://www.afac.org.ar/>
- ARGENTINA TRADE NET, página de Argentina Trade Net, Ministerio de relaciones exteriores y culto de la República Argentina,

[http://www.argentinatradenet.gov.ar/sitio/estrategias/informe\\_sectorial\\_autoartista.pdf](http://www.argentinatradenet.gov.ar/sitio/estrategias/informe_sectorial_autoartista.pdf)

- BBVA Publicaciones,

<https://www.bbvaresearch.com/publicaciones/situacion-automotriz-argentina-2012>

- CÁMARA DEL COMERCIO AUTOMOTOR,

<http://www.cca.org.-ar>

- CEPAL, Comisión Económica para América Latina,

<http://www.cepal.org/cgibin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/5/22325/P22325.xml&xsl=/argentina/tpl/p9f.xsl&base=/argentina/tpl/top-bottom.xsl>

- EL COMPLEJO AUTOMOTRIZ ARGENTINO, pagina del

Centro de estudios para la producción; Secretaria de industria, comercio y PYME; Ministerio de Producción,

[http://www.cep.gov.ar/descargad\\_new/panorama\\_sector\\_industria/presentaciones\\_sectoriales/microsoft\\_powerpoint\\_pptautomotriz\\_febrero\\_2009.pdf](http://www.cep.gov.ar/descargad_new/panorama_sector_industria/presentaciones_sectoriales/microsoft_powerpoint_pptautomotriz_febrero_2009.pdf)

- IARAF: Instituto Argentino de Análisis Fiscal, Área de análisis sectorial, [%E1 desplome de la industria automotriz Argentina+](#),

<http://www.iaraf.org/informeszona.asp?busq=&buscar=&f=&o=&p=2&r=10>

- FUNDACION EXPORTAR, Agencia de promoción de

exportaciones de la República Argentina, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, sección información comercial,

<http://www.exportar.org.ar/web2013/inteligencia.php>

- INFOBAE portal de noticias,  
<http://www.infobae.com/notas/717746-Argentina-y-Brasil-inician-libre-comercio-de-autos-tras-expirar-acuerdo.html>
- MERCOSUR, <http://www.mercosur.int>
- MERCOSUR argentina, <http://www.mercosur.gov.ar>
- LA NACION, «Venezuela ingresó en el Mercosur para aportar un pilar energético», <http://www.lanacion.com.ar/1495127-venezuela-ingreso-en-el-mercosur-para-aportar-un-pilar-energetico>
- PAGINA 12, «El nacimiento de la quinta potencia mundial», <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-200024-2012-08-01.html>
- PROARGENTINA, Estudio sectorial: autopartes.  
Subsecretaria de la pequeña y mediana empresa y desarrollo regional;  
Secretaría de Industria, Comercio y PYMES; Ministerio de economía y producción, <http://www.proargentina.gov.ar>
- SUBSECRETARIA DE COMERCIO EXTERIOR, página del Ministerio de Economía y Finanzas Publicas de la Republica Argentina, <http://www.mecon.gov.ar/comercioexterior>