

23, 24 y 25 de noviembre del 2016. La Plata, Argentina.

La Política Automotriz del MERCOSUR (PAM): evolución y actualidad. El eje Argentina-Brasil y su impacto sobre el bloque subregional

Lic. Francisco Castaño¹ & Dr. Fernando J. Piñero²

Introducción

Conforme a los objetivos del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), los países del bloque han impulsado un acuerdo regional para alcanzar un comercio sin restricciones para los bienes automotrices. Si bien se firmó la Política Automotriz del MERCOSUR (PAM) en el 2000, su objetivo central no ha sido alcanzado y ha avanzado a partir de acuerdos bilaterales entre sus miembros, destacándose el existente entre los socios principales, Argentina y Brasil.

El objetivo general del trabajo es examinar la dinámica automotriz del MERCOSUR en base a la trayectoria de la PAM, con el fin de dilucidar el impacto existente entre ésta y el bloque subregional. Como objetivo específico, se pretende identificar el lugar que ocupa el eje Argentina-Brasil en el desenvolvimiento del acuerdo sectorial, a partir de las negociaciones bilaterales desarrolladas en el marco de la PAM y de las distintas medidas de restricción comercial implementadas en los últimos años sobre el sector automotriz.

En base ello, la hipótesis fundamenta que la PAM dista de alcanzar una resolución definitiva en la medida en que inciden sobre ella elementos coyunturales y estructurales que impactan en forma negativa sobre su avance.

¹ Licenciado en Relaciones Internacionales (UNCPBA). Alumno de la Maestría en Relaciones Internacionales (IRI-UNLP). Correo electrónico: francisco91fr@gmail.com

² Doctor en Sociología (UNESP). Magister en Relaciones Internacionales (UNCPBA). Docente-Investigador (CEIPIL-UNCPBA-CIC). Correo electrónico: f_pinero@yahoo.com

El trabajo se estructura en cinco secciones. En la primera, se realiza un breve repaso sobre la creación del MERCOSUR y el desarrollo del sector automotriz en la región en la década del '90 como marco para, en segundo lugar, examinar las características de la PAM y su evolución con el correr de los años, abarcando hasta la última negociación sectorial (acaecida en junio de 2016); más adelante, se analiza el peso del eje Argentina-Brasil en el sector automotriz y en el acuerdo sectorial en particular, así como también su impacto sobre la dinámica del MERCOSUR; en cuarto lugar, se examinan las tareas pendientes y los aspectos positivos de la PAM; y, por último, se presentan las consideraciones finales.

El MERCOSUR y el desarrollo del sector automotriz

La creación del MERCOSUR constituyó el corolario de un proceso que tuvo como antecedente inmediato el acercamiento entre Argentina y Brasil desde mediados de la década de los '80, a partir de distintos acuerdos entre los presidentes democráticos Raúl Alfonsín y José Sarney, dejando atrás así años de desencuentros e hipótesis de conflicto. A partir de allí, y en base a una agenda común de cooperación y complementación productiva dirigida hacia sectores considerados como estratégicos, ambos países avanzaron en el proyecto de conformar un bloque regional; más adelante, este proceso sería refrendado por sus sucesores³, aunque desde una óptica más liberal y aperturista. Por otro lado, Uruguay y Paraguay se unirían a este proceso de integración, en base a los nexos económicos que los relacionan por el hecho de pertenecer a un espacio geográfico común, renunciando así al tratamiento diferenciado existente en la ALADI y reconociendo el principio de reciprocidad de derechos y obligaciones (Ferrer, 1997).

Sobre esta base, los cuatro países firmaron el 26 de marzo de 1991 el Tratado de Asunción, el cual estipulaba la creación del MERCOSUR, y, sobre la base de una desgravación generalizada, lineal y automática para todo el universo arancelario, se establecieron como objetivos la liberalización de bienes, servicios y factores productivos, el establecimiento de un arancel externo común (en adelante, AEC), la armonización de las legislaciones y la coordinación de las políticas macroeconómicas⁴.

³ Asimismo, esta estrategia quedaría formalizada en diciembre de 1990 con la firma, en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), del Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica (AAP.CE) N° 14 entre Argentina y Brasil, el cual interiorizó todos los protocolos y disposiciones que se habían firmado en forma bilateral hasta entonces.

⁴ El 16 de diciembre de 1994, y en el marco de la VII Reunión del Consejo del Mercado Común (CMC) desarrollada en Ouro Preto (Brasil), se circunscribió el Protocolo Adicional al Tratado de Asunción sobre la Estructura Institucional del MERCOSUR, el cual confería personalidad jurídica al bloque, establecía los órganos de gobierno del sistema y fijaba normas para la consecución del proceso de integración.

Este proceso significó el surgimiento de un mercado regional de grandes dimensiones, con una característica peculiar: el MERCOSUR es, a la vez, un importante “mercado emergente” y un importante “productor emergente” (Bastos Tigre *et al.*, 1999; Kosacoff, 1999). Esta circunstancia, de acuerdo con los autores, cobraba especial relevancia en un contexto en donde la industria automotriz mundial se caracterizaba por una intensificación de la competencia global entre las firmas, una creciente internacionalización de la producción y la maduración de los mercados tradicionales.

Junto a ello, otro punto interesante que caracterizaba al sector en la región durante la década del ‘90, era que tanto Argentina como Brasil habían implementado políticas públicas específicas dirigidas a la industria automotriz, cuyo objetivos centrales eran aumentar la producción de vehículos y la modernización o aprehensión de la tecnología “de frontera” en el sector, cuestiones que serían alcanzadas en gran medida⁵. Asimismo, debe mencionarse que en aquel momento ambos países eran gobernados por administraciones que impulsaban la apertura comercial y financiera y la desregulación de la economía.

De esta manera, la creación del bloque subregional sudamericano junto con las políticas sectoriales y macroeconómicas impulsadas por Argentina y Brasil, establecían un marco propicio para el desarrollo de las actividades de las grandes empresas transnacionales automotrices (las cuales, por otro lado, son terminales⁶). En este sentido, a partir del desarrollo de la industria automotriz en los países centrales del bloque en aquellos años, sería impulsada una producción basada en economías de alcance y de escala en el sector (Arza & López, 2008a), la cual, de acuerdo con un informe de la ALADI (2012), permite reducir los costos por unidad de bien producido y aumentar la cantidad y variedad de producción. Como se verá más adelante, el comercio intraindustrial entre Argentina y Brasil (producto del desarrollo de las economías de escala) alcanzaría niveles considerables, siendo la industria automotriz un sector muy importante.

Ahora bien, en Asunción se había establecido alcanzar una unión aduanera en un plazo de cuatro años como paso previo al mercado común; sin embargo, una vez finalizados los plazos de transición pautados, la implementación de la unión aduanera no se llevaría a cabo en forma plena. Si bien en 1995 entró en vigencia un AEC (aunque en forma sesgada⁷), serían exceptuados del libre

⁵ Para un análisis de los regímenes automotrices implementados en Argentina y Brasil en los ‘90, véase Bastos Tigre, Laplane, Lugones, Porta & Sarti (1999); Kosacoff (1999); de Paula Leite (2000); Sierra & Katz (2002); Arza & López (2008b); Cantarella, Katz & de Guzmán (2008); y Laplante & Sarti (2008).

⁶ Las terminales (*assemblers*) están constituidas por las empresas automotrices que se encargan del diseño y el ensamble de los distintos conjuntos y subconjuntos (Humphrey & Memedovic, 2003: 22).

⁷ El AEC abarcaba al 85% del universo arancelario (cuyas alícuotas variaban entre 0% y 20%), siendo el 15% restante productos altamente sensibles a la libre competencia (bienes de capital, informáticos y telecomunicaciones), para los

comercio intrazona los sectores azucarero y automotriz, dados el grado asimétrico de desarrollo existente entre Argentina y Brasil y los intereses sectoriales divergentes.

Pero antes de continuar con el desarrollo de la normativa sectorial regional, es importante resaltar el análisis realizado por Botto (2013) sobre la importancia que distintos bloques desde la política pública le han otorgado a la integración productiva regional, teniendo como objetivo mejorar la productividad a través de cadenas de valor regionales para lograr una mayor inserción global. En este sentido, la autora analiza tres experiencias consideradas exitosas al respecto: la Unión Europea (UE), la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN, por su sigla en inglés) y el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA, en inglés); si bien reconoce diferencias entre las mismas, destaca que el sector “estrella” en la integración productiva en estos bloques ha sido el automotriz, dado su alto nivel de concentración e innovación tecnológica, cuestiones que le permiten actuar como líder en la articulación de redes productivas. De esta manera, considerando a su vez los derrames directos e indirectos que acarrea el desarrollo de esta industria en las economías⁸, el sector reúne un conjunto importante de factores que lo convierten en un objeto a consideración por parte de la política pública en los ámbitos nacional y regional.

La PAM: características y evolución

Incluso con anterioridad a la constitución del MERCOSUR, Argentina y Brasil ya habían desarrollado un acuerdo bilateral automotriz⁹, aunque el mismo no había avanzado satisfactoriamente. En el ámbito del bloque, recién a finales del 2000 se llegaría a un compromiso sectorial, luego de seis años de negociaciones entre los países y de trabajo institucional¹⁰, dados los tiempos necesarios que debían respetarse para la armonización de las normativas nacionales así

cuales cada uno de los países había establecido aranceles de hasta 35%, que era el máximo consolidado por Argentina frente a la Organización Mundial del Comercio (OMC).

⁸ El sector automotriz insume un número considerable de trabajadores (en las fábricas, en las cadenas autopartistas, en los talleres de reparación y en las concesionarias), tiene efectos de derrame en otros sectores productivos (metalúrgica, petroquímica, electrónica, entre otras), comprende diversas actividades en los tres sectores de la economía (primario, industrial y de servicios), el Estado se hace acreedor de ingresos fiscales a través de los impuestos, y constituye un objeto significativo de inversión extranjera por parte de las grandes terminales transnacionales.

⁹ En el marco del Programa de Integración y Cooperación Económica entre Argentina y Brasil (PICAB), ambos países habían firmado en 1988 el Protocolo N° 21 de Vehículos Automotores, el cual estableció cupos de intercambio para vehículos y autopartes con un arancel del 0%. Con la firma del AAP.CE N° 14, el acuerdo sectorial quedaría incorporado en su Anexo VIII.

¹⁰ La Decisión N° 07/94 del CMC estableció grupos de trabajo *ad hoc* para definir el régimen de transición del sector automotriz para su adecuación a la unión aduanera. En este marco, la Decisión N° 29/94 del CMC trazó los lineamientos básicos para el establecimiento de un régimen automotriz común, el cual debía entrar en vigor el 1 de enero del 2000 y reemplazar las reglamentaciones internas de los Estados. Sin embargo, la puja de intereses entre Argentina y Brasil se tradujo en el incumplimiento de los plazos acordados y, en junio de aquel año, firmarían la Política Automotriz Común, la cual sería la base de la PAM, suscrita seis meses después.

como también la trama de intereses sectoriales, la sensibilidad y el grado de escala asimétrico existente entre ambos países.

Fue en la Cumbre de Florianópolis, de diciembre del 2000, donde los países suscribieron la Decisión N° 70/00 del CMC, la cual aprobó el Acuerdo sobre Política Automotriz del MERCOSUR (PAM)¹¹. Sus objetivos eran establecer las bases para la instauración de un libre comercio para los bienes automotrices en el bloque, así como también crear condiciones favorables para el desarrollo de una plataforma regional integrada y competitiva, con capacidad de exportación a terceros mercados.

Junto a ello, se estableció:

- a) un AEC del 35% para vehículos extrazona¹²;
- b) un arancel nacional para las importaciones de autopartes, que sería de entre el 14% y el 18% para 2006, tanto para la producción argentina como brasileña.
- c) un AEC del 2% para autopartes no producidas en el MERCOSUR;
- d) que serán considerados originarios de los Estados Partes aquellos vehículos que alcancen un Índice de Contenido Regional (ICR) mínimo del 60%;
- e) que en caso que se cumpliera lo dispuesto en el inciso anterior, se les aplicará a los vehículos una preferencia del 100% (0% de arancel *ad valorem* intrazona);
- f) un Índice de Contenido Local Argentino (ICLA) del 30% para automóviles y vehículos utilitarios livianos y del 25% para el resto (método de contenido neto), o del 44% para los primeros y del 37% para el resto (método por proceso);
- g) que los vehículos producidos al amparo de inversiones y que reciban incentivos y/o apoyos promocionales, sectoriales y/o regionales de los Estados Partes, serán considerados extrazona (y se les aplicaría el AEC correspondiente).

Asimismo, el acuerdo resolvió diferir la vigencia del libre comercio en el sector hasta 2006. Durante el período de transición hasta llegar a esa fecha, se estableció para el intercambio automotriz entre Argentina y Brasil un *flex* o “coeficiente de desvío sobre las exportaciones”, el cual establece las posibilidades cuantitativas del libre comercio bilateral sectorial en función de un valor máximo para el desequilibrio comercial, en donde no existirá un límite para las exportaciones entre los dos países en la medida que sean preservadas las proporciones acordadas. Al respecto, para 2001 el *flex* sería de 1,105; para 2002, de 1,162; y para 2003, de 1,222; de este modo, por

¹¹ La PAM fue suscrita originalmente por Argentina, Brasil y Uruguay. Paraguay se uniría al acuerdo seis meses más tarde, mediante la Decisión N° 04/01 del CMC.

¹² Este porcentaje se aplicaba a Argentina y Brasil. Para el caso de Uruguay, se estableció un AEC de 23% para vehículos livianos, camiones y ómnibus a nafta.

ejemplo, por cada dólar que exportara Argentina en 2001 en bienes automotrices a Brasil, podría importar desde éste, libre de aranceles, un máximo de US\$ 1,105¹³.

En otras palabras, el *flex* puede ser definido como un valor que “administraba” el intercambio automotriz y que, si se respetaba, el comercio bilateral sectorial que se llevara a cabo sería libre de aranceles; por otro lado, ese coeficiente iría actualizándose de acuerdo a la experiencia conjunta¹⁴. De todas formas, es importante mencionar que en ninguno de los acuerdos automotrices existe una clara definición sobre el término *flex* ni hay referencia alguna sobre su semántica; sólo se lo definió como un coeficiente comercial a respetar para acceder a una especie de “libre comercio regulado” o “cuasi libre comercio” para los bienes automotrices. Al respecto, puede decirse que sus principales objetivos eran, principalmente, establecer un límite para evitar que se exacerbara en forma descontrolada el desbalance comercial sectorial de Argentina en el intercambio automotriz con Brasil, así como también otorgar el marco de previsibilidad y estabilidad comúnmente demandado por las empresas.

En base a Sierra & Katz (2002), para Argentina el problema a corto plazo era retener su industria frente al daño acumulativo que tuvieron las políticas de incentivos y subsidios implementadas por Brasil desde mediados de los '90 y la devaluación del real que tuvo lugar a finales de la década, a lo que se sumaba la merma en la producción automotriz nacional que venía teniendo lugar desde 1998, en consonancia con la recesión que comenzaba a evidenciar la economía argentina.

De cualquier manera, la crisis que se desató en Argentina a fines de 2001 trajo consigo una serie de interrogantes y problemáticas no contempladas: al respetarse el coeficiente establecido, la retracción en el mercado argentino implicó una merma en las importaciones automotrices desde Brasil y, como consecuencia, el *flex* impuso límites a la capacidad de éste país para exportar a Argentina y también para importar desde allí. De esta forma, el mecanismo que había sido diseñado precaviéndose del déficit estructural de Argentina en el sector comenzó, paradójicamente, a impedir el acceso de la producción argentina al mercado de Brasil (BID-INTAL, 2013b). Por otro lado, ante la inminencia de la aplicación de aranceles y multas por parte de su socio, Argentina se vio obligada a reabrir el acuerdo, partiendo de esta forma desde una clara condicionalidad en materia decisoria. De acuerdo a Cantarella *et al.* (2008), si Brasil hubiese aplicado las sanciones estipuladas hubiera sido catastrófico para las terminales instaladas en Argentina, ya que lo único que permitía sostener la actividad automotriz en aquellos momentos de crisis eran las exportaciones al gigante brasileño.

¹³ Cuando las importaciones de productos automotores excedieran el *flex* por parte de cualquiera de los países, el margen de preferencia se reducirá al 25% en las autopartes y al 30% en los demás productos automotores, dejando de percibir, de esta manera, la preferencia del 100% estipulada en el inciso e).

¹⁴ La medición del *flex* se realiza en forma global (no por empresa) y por año calendario.

De esta forma, en noviembre de 2002 se arribó a un nuevo entendimiento bilateral¹⁵, el cual aumentó sensiblemente el coeficiente *flex*¹⁶ para que no se interrumpiera el flujo comercial entre ambos países. Asimismo, Brasil logró desmontar el esquema del “contenido local dentro del regional” que en su momento había favorecido a la industria autopartista argentina (BID-INTAL, 2013b), aunque en forma relativa y por un período muy breve. En efecto, Argentina debió sacrificar parte del contenido local y otorgar un mayor margen de desvío de comercio, definiéndose que el ICLA fuera determinado a partir de la medición sesgada y con un porcentaje mínimo anual decreciente¹⁷, mientras que el contenido máximo importado (en adelante, CMI) de autopartes en la producción nacional de vehículos fue definido en términos crecientes¹⁸, lo que perjudicaba a las autopartistas nacionales y que, según Cantarella *et al.* (2008), significaban la “muerte anunciada” del contenido local argentino de autopartes.

Asimismo, si bien la modificación del *flex* resultó útil para sobrevivir al caótico 2002, sentó un precedente que, al reactivarse el mercado, convalidaría una situación de déficit estructural argentino con Brasil, dado que no se establecía un máximo para las exportaciones de los países siempre que se mantuvieran las proporciones acordadas (las cuales, por otro lado, irían en aumento año tras año). En este sentido, el *flex*:

“(…) fue un antecedente que luego sería sumamente perjudicial para las negociaciones y coyunturas futuras, ya que al considerarse el mismo flex en forma recíproca, no se tenía en cuenta en absoluto el concepto de la proporcionalidad de los mercados, es decir considera en un plano de igualdad que cualquiera de los dos países tengan determinado déficit/superávit comercial sectorial” (Cantarella et al., 2008: 13).

La dinámica actual de la PAM

Una vez transcurrido el período de transición pautado, el mismo sería refrendado en numerosas ocasiones a partir de la renovación de los acuerdos por parte de los dos países. Partiendo de la experiencia acumulada y de la preocupación de Argentina que las inversiones y la producción de modelos se concentraran en Brasil, se mantuvieron reservas para alcanzar un comercio automotriz sin restricciones. Una muestra de ello fueron las palabras enunciadas por el ex-presidente Néstor Kirchner, quien mencionaba que, antes de liberalizar el comercio sectorial con su principal socio, era necesario mejorar la situación nacional: “*Queremos que crezca la industria*

¹⁵ Trigésimo Primer Protocolo Adicional al AAP.CE N° 14.

¹⁶ Los coeficientes establecidos para cada año fueron: para lo que restaba del 2002, sería de 2; para 2003, de 2,2; para 2004, de 2,4; para 2005, de 2,6; y, a partir de 2006, se estipulaba la entrada en vigencia de un libre comercio automotriz entre las Partes.

¹⁷ Para 2002/2003, el ICLA sería del 20%; para 2004, del 10%; y para 2005, del 5%.

¹⁸ Para 2002/2003, el CMI sería del 50%; para 2004, del 60%; y para 2005, del 65%.

brasileña (...) pero a la vez sin dejar de apostar por el crecimiento argentino y, en ese sentido, tenemos que potenciar aún más nuestra industria automotriz antes de pensar en una liberalización del comercio con Brasil” (Notife, 19/09/2004).

En este aspecto, en diciembre de 2005 se abrió una nueva etapa de negociaciones bilaterales, las cuales culminarían en junio de 2006 con un nuevo entendimiento de transición¹⁹ que regiría el comercio automotriz bilateral desde el 1 julio de ese año hasta el 30 de junio de 2008. No existieron modificaciones sustanciales con respecto al esquema anterior, ni hubo intento alguno por tratar de recuperar el requisito de contenido local argentino además del regional, con lo cual esta cuestión quedó prácticamente extinta (Cantarella *et al.*, 2008). La principal modificación se centró en la disminución del *flex* a 1,95, estableciéndose así un cambio de la tendencia incrementalista del mismo estipulada desde 2002.

Sin embargo, agotados los plazos, en 2008 se firmó un nuevo entendimiento²⁰, extendiéndose el período de transición hasta el 30 de junio de 2014, pero manteniéndose el *flex* establecido. Llegados a ese punto, debía encaminarse una nueva negociación integral del régimen sectorial; empero, como resultado del escenario económico y las dificultades para aunar intereses, las negociaciones bilaterales tendrían como resultado la renegociación de la PAM al amparo de lo dispuesto en el Trigésimo Octavo Protocolo Adicional, alcanzándose acuerdos en junio de los años 2014²¹, 2015²² y 2016²³.

Con respecto a este último, el nuevo gobierno de Argentina (desde el 10 de diciembre de 2015) selló un nuevo acuerdo bilateral en materia automotriz con el gobierno de transición de M. Temer (en la presidencia luego del *impeachment* a Dilma Rousseff) en junio de este año, refrendando de esta manera lo alcanzado hasta ese entonces. El acuerdo se caracteriza por la prórroga de cuatro años (hasta el 30 de junio del 2020) del período de transición para el libre comercio automotriz, marcando un cambio con lo que se venía haciendo de negociar cada doce meses; a su vez, se destaca el mantenimiento del *flex* simultáneo en 1,5 y la posibilidad de aumentarlo a 1,7 para el último año de vigencia del acuerdo, en caso de que se cumpliesen las condiciones de integración productiva y mejoras en el intercambio comercial.

¹⁹ Trigésimo Quinto Protocolo Adicional al AAP.CE N° 14.

²⁰ Trigésimo Octavo Protocolo Adicional al AAP.CE N° 14.

²¹ Cuadragésimo Protocolo Adicional al AAP.CE N° 14. Se destaca la reducción del *flex* (pasó de 1,95 a 1,5) y la incorporación de un acuerdo (Anexo III) entre los sectores privados de la cadena automotriz de Argentina y Brasil, con el objetivo de mantener una participación mutua mínima en los respectivos mercados de vehículos, la cual sería de 11 % de vehículos argentinos en el mercado brasileño y de 44,3% de vehículos brasileños en el mercado argentino.

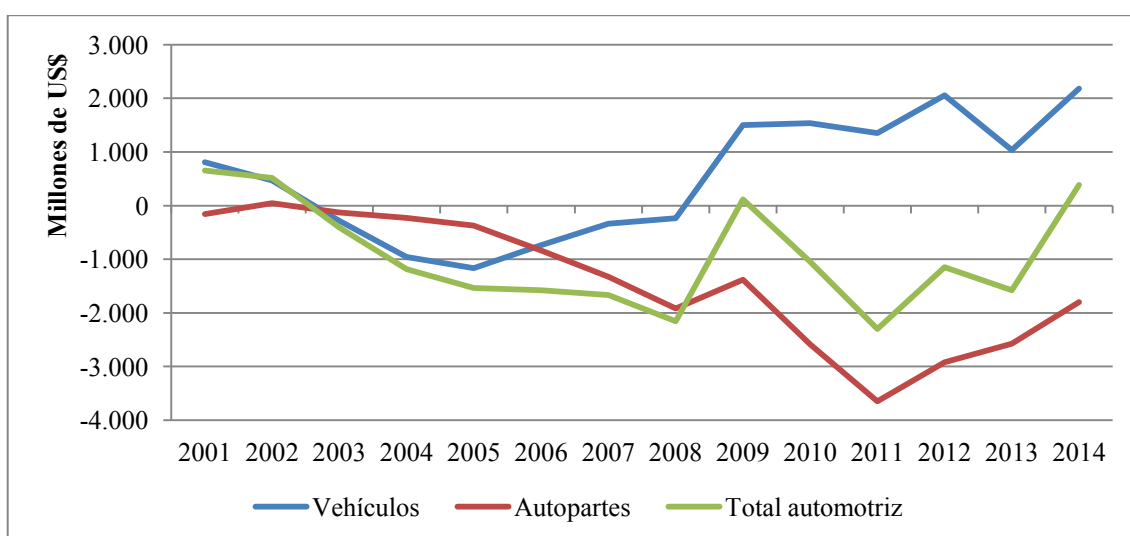
²² Cuadragésimo Primer Protocolo Adicional al AAP.CE N° 14.

²³ Cuadragésimo Segundo Protocolo Adicional al AAP.CE N° 14.

La trayectoria automotriz en los últimos años: el eje Argentina-Brasil y su impacto sobre el MERCOSUR

En la búsqueda de interpretar el porqué del desenvolvimiento de la política automotriz regional, un elemento fundamental en aquella tarea reside en el persistente déficit en el comercio sectorial de Argentina con Brasil (que posee diversas aristas), que se ha agravado en los últimos años tanto por el empeoramiento de las cuentas públicas como también por la imposición de restricciones comerciales entre los dos países, lo cual ha tenido repercusiones no sólo en la PAM con la postergación de los plazos, sino también en el proceso de integración regional.

Gráfico N° 1: Saldo comercial automotriz de Argentina con Brasil



Fuente: elaboración propia en base datos de la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC).

Analizando el gráfico, puede deducirse que los coeficientes *flex* establecidos a lo largo del tiempo no han servido como elemento para medir el déficit argentino con Brasil en el sector automotriz (el cual sólo se revirtió en 2009 como consecuencia de la crisis mundial, y en 2014 por la merma en la producción nacional como resultado del estancamiento brasileño, país al que Argentina le exporta alrededor del 60% de la producción de vehículos). Por otro lado, el aumento de la producción de vehículos en Argentina que se produjo en esos años (véase la Tabla N° 1), tuvo como correlato el aumento de las importaciones de autopartes desde Brasil, siendo el mismo un sector que comprende alrededor del 40% del valor del intercambio bilateral automotor.

Los determinantes para comprender el grado de dependencia de Argentina de las autopartes provenientes del exterior (fundamentalmente Brasil) son varios y merecen su identificación. En primer lugar, un factor lo constituye el régimen automotriz argentino implementado durante los '90, el cual favoreció la importación de autopiezas sin aranceles para la producción de vehículos por las terminales, lo que, sumado a la sobrevaloración del peso argentino en aquel momento, permitió un

aluvión de partes extranjeras que, si bien se tradujo en un aumento importante de la producción, se trasladó en la desestructuración progresiva de la trama autopartista nacional. En segundo lugar, otro determinante reside en lo dispuesto en la PAM en la negociación del 2002, relativo a los porcentajes del contenido local argentino (decreciente) y del contenido máximo importado de autopartes (creciente). En tercer lugar, otra cuestión que ha incidido decididamente en esta dependencia de autopartes importadas se explica por las estrategias de las mismas terminales, quienes, de acuerdo a Botto (2013), desde sus casas matrices arman proyectos de suministro global en donde se proveen de insumos traídos de otras partes del mundo para el armado en la región²⁴. De este modo, como consecuencia de todo lo anterior: “*La industria automotriz argentina muta hacia un esquema más asemejable al de la armaduría o ensamblado de piezas importadas, reduciéndose el peso del sector autopartista local*” (Kulfas et al., 2014: 32).

Ahora bien, junto con el déficit comercial automotriz con Brasil, otro rasgo sobre el deterioro de las cuentas públicas de Argentina lo constituye la evolución de su cuenta corriente en los últimos años: de acuerdo a datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC), el saldo de la misma ha dado un vuelco considerable, al pasar de US\$ 8207 millones en 2009 a US\$ -4471 millones en 2011 (y que ha aumentado sostenidamente hasta alcanzar el valor de US\$ -15944 millones en 2015).

En este contexto, y con el objetivo de aminorar aquel déficit, Argentina comenzó a implementar en 2011 distintas medidas para disminuir las importaciones y la salida de divisas. Al respecto, se destaca la incorporación del sector automotriz dentro del régimen de licencias no automáticas de importación (en adelante, LNA)²⁵ a pesar de los acuerdos alcanzados en la materia (aunque también se incluyeron otros rubros)²⁶, y se aplicaban a las importaciones provenientes de cualquier origen, incluyendo el MERCOSUR. De acuerdo a un informe del BID-INTAL (2011), las LNA implementadas no tuvieron una incidencia apreciable sobre las importaciones de vehículos

²⁴ En lugar de alentar la competencia entre un número elevado de proveedores para reducir los costos, las terminales buscan establecer relaciones de más largo plazo con un menor número de proveedores que en el pasado. Aunado a la importancia de las tecnologías *just in time*, ello ha implicado que las terminales prefieran que sus proveedores las sigan a sus distintos destinos de producción, tendencia que puede denominarse como *follow sourcing* (Arza & López, 2008a: 41).

²⁵ El régimen de LNA es un procedimiento administrativo que requiere la presentación de una solicitud al órgano administrativo pertinente como condición previa para efectuar la importación. De este modo, se obstaculiza el comercio al introducir una demora importante en el intercambio que, de acuerdo con la OMC, no puede superar los 60 días. Si bien se trata de una restricción de carácter temporal, incrementa sustancialmente el costo de la transacción como consecuencia de la inmovilización de la mercancía. Además, no siempre se respeta el plazo estipulado por la OMC, generando una incertidumbre adicional (BID-INTAL, 2011: 108).

²⁶ La Resolución N° 45/2011 del Ministerio de Industria creó, entre otros, el Certificado de Importación de Vehículos Automóviles (CIVA) y de Autopartes y Afines (CIAPA).

terminados (afectaron menos del 1% de las compras externas argentinas de este rubro), pero su impacto resultó considerable para las compras de autopartes, rama en donde Argentina evidenciaba el mayor desequilibrio comercial.

A su vez, por causas similares a las argentinas, Brasil también comenzó a implementar LNA a los automóviles. Análogamente al caso nacional, las restricciones afectaron a las importaciones provenientes de todos los orígenes, y fueron fundamentadas por el gobierno brasileño en su creciente déficit en el intercambio de los bienes automotrices (BID-INTAL, 2011), el cual, en base a datos de la Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA), había pasado de un superávit de US\$ 2425 millones en 2008 a US\$ -9882 millones para 2011²⁷.

Igualmente, como el rojo en las cuentas no mejoraba, Argentina implementó, a comienzos del 2012, el procedimiento denominado como Declaración Jurada Anticipada de Importación (DJAI)²⁸, que también afectaba a los socios del MERCOSUR. Si bien es cierto que otros miembros utilizan instrumentos que de algún modo afectan las corrientes de comercio intrarregionales, los mismos no parecían alcanzar el grado de cobertura y amplitud de las DJAI (BID-INTAL, 2015). Empero, luego de una serie de denuncias presentadas por varios países (encabezadas por la UE, Estados Unidos y Japón), la OMC dictaminó un fallo contra la utilización de las DJAI, las cuales debían eliminarse para el 31 de diciembre de 2015. Esta medida, actuó de algún modo como elemento de distensión entre Argentina y Brasil (BID-INTAL, 2015), lo cual se sumaba a la solución bilateral alcanzada sobre las LNA, en donde ambos países habían acordado limitar las restricciones comerciales.

Ahora bien, a pesar de las problemáticas descritas y en consonancia con aquello último, Gambina (2013) destaca que Brasil no ha realizado denuncias explícitas en foros globales ante las restricciones impuestas por parte de Argentina a las importaciones ya que, si bien esos reclamos se realizan en el marco de la negociación política bilateral, y aun con límites a la venta de su producción a su socio del MERCOSUR, Brasil ha mantenido de forma casi ininterrumpida saldos comerciales superavitarios con el mismo. En base al INDEC, al momento de las restricciones comerciales en 2011, el déficit argentino con Brasil (su principal socio comercial, tanto en el intercambio total como en relación a la industria automotriz) superaba los US\$ 5000 millones, de los cuales casi la mitad correspondía a este último sector, lo que revela el peso que tiene el mismo en las cuentas nacionales.

²⁷ El déficit automotriz total de Brasil continuó aumentando hasta alcanzar los US\$ -13105 millones en 2014, aunque el mismo se redujo enormemente al año siguiente (US\$ -5538 millones).

²⁸ La DJAI requiere a los importadores, previo a la compra de mercaderías en el exterior, contar con la autorización de la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) para la importación de los bienes.

El impacto sobre el MERCOSUR

En consonancia con lo anterior, ha quedado evidenciado que la manera de resolver sus problemas en materia comercial por parte de aquellos dos países ha sido a partir de la profundización del bilateralismo, relegando al MERCOSUR a una posición secundaria en la conducción de las agendas económica y comercial (BID-INTAL, 2015), evidenciándose así que las decisiones dependen ya no de una institución supranacional, sino de acuerdos intergubernamentales (cuestión que, justamente, ha quedado en clara evidencia con respecto al avance de la PAM a partir de las negociaciones bilaterales en el marco del AAP.CE N° 14). Asimismo, como otro elemento negativo del avance del proceso de integración regional, cabe destacar que: *“Los intereses de las agendas internas prevalecen en la definición de las políticas comerciales e industriales de los socios del MERCOSUR. Las medidas se adoptan sin evaluarse las repercusiones en los demás miembros (...)”* BID-INTAL (2013a: 107).

De esta manera, puede decirse que la forma de resolución de sus respectivos problemas por parte de Argentina y Brasil constituye un elemento corrosivo de la integración profunda del bloque, en donde la prioridad se ha abocado hacia los sectores nacionales por encima de los intereses de los socios de la región, afectando irremediablemente al proceso subregional, lo cual se ha visto agravado con el paso de los años y con la disputa en torno a otros sectores²⁹.

A su vez, todas aquellas cuestiones se han ido solapando con otros déficits estructurales en materia de integración regional, tales como la falta de coordinación de las políticas macroeconómicas y de instituciones supranacionales (Lorenzo, 2006), el predominio institucional de las presidencias y su entorno cercano para la toma de decisiones estratégicas y la resolución de los conflictos al interior del bloque (Pinto Kaliski, 2014), un grado de complementación escaso, la falta de inversión en infraestructura y las fuertes asimetrías internas (Botto, 2013). Todos estos déficits, que se vieron agravados por las diversas medidas “defensivas” unilaterales, han tenido como resultado el estancamiento del MERCOSUR y la imposibilidad de que se transforme en el mercado común para el cual fue establecido.

Sin dudas, todo ello trae sus consecuencias, y una de ellas es que Brasil ha redirigido su faro en materia de integración regional: si bien es a través del regionalismo sudamericano que se proyecta mundialmente, dentro del mismo, el país ha tomando cierta distancia del “neoproteccionista” MERCOSUR, para optar por un nuevo “regionalismo”, más flexible y

²⁹ Junto con las problemáticas descritas en torno a la industria automotriz, existen otros sectores que han generado vaivenes entre Argentina y Brasil debido a la sensibilidad de los mismos frente a la competencia del socio regional. Entre ellos, pueden mencionarse al azúcar, lácteos, vinos, calzados y línea blanca.

pragmático, expresado en la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR) (Bernal-Meza, 2014; Bizzozero, 2014).

Asimismo, puede decirse que la política exterior impulsada durante los primeros meses del nuevo gobierno argentino para sortear esta especie de paralización del MERCOSUR, ha sido a partir de una búsqueda de integración con otros bloques como la Alianza del Pacífico, en donde Argentina ya ha sido aceptada como miembro observador. Según el presidente Macri, el MERCOSUR: “(...) *debe salir del congelamiento y converger en un acuerdo de libre comercio con los países de la Alianza del Pacífico*” (Ryan, 2016). En este sentido, el gobierno también ha expresado la intención de que ello sea el comienzo para la realización de acuerdos del bloque mercosuriano con el resto del mundo, tales como el joven Acuerdo Transpacífico (TPP, por su sigla en inglés) o la UE, con quien existen avances y retrocesos desde el Acuerdo Marco de Cooperación de 1995. Sin embargo, para el caso del bloque europeo, no sólo se abre el interrogante sobre cómo será tratada la cuestión agrícola (fervientemente defendida por la UE), sino también las consecuencias que tendría un acuerdo de libre comercio sobre el sector automotriz (y también para el resto de las manufacturas industriales argentinas, ya sea con cualquier otra región), ya que en este bloque existen grandes países productores y un entramado autopartista considerable, por lo que su impacto sobre la región es inconmensurable y debe ser considerado antes de cualquier acuerdo en la materia.

Tareas pendientes y aspectos positivos de la PAM

Ahora bien, es claro que antes de cualquier acuerdo extrarregional, es necesario consolidar al sector automotriz “puertas adentro” en la región, en especial teniendo en cuenta debilidades propias y deberes por cumplir; en este sentido, hay autores que coinciden en que la escasa atención prestada hacia el sector autopartista constituye un déficit de la PAM (Baruj *et al.*, 2005; Cantarella *et al.*, 2008). Sin embargo, es importante destacar al respecto un estudio que demuestra una confirmación estadística de que el aumento de escala no mejoró el contenido local de los vehículos producidos en Argentina (para el período 1994-2006) (Cantarella *et al.*, 2008), por lo que el deber de la PAM para con la rama parecería no deber enfocarse, al menos centralmente, desde el lado del aumento de la producción de vehículos, ya que ello no se ha traducido automáticamente en un mayor encadenamiento productivo entre las terminales y los proveedores regionales, debido a las estrategias de aquellas anteriormente descritas. De todos modos, como sustento e impulso para cualquier política dirigida hacia este subsector, debe considerarse que más de dos tercios del valor agregado de un vehículo proviene de la cadena autopartista, a la vez que emplea un número

considerable de trabajadores y que puede llegar a absorber los derrames tecnológicos propios de las terminales.

Igualmente, debe destacarse la implementación de una política regional dirigida explícitamente hacia esta rama. Si bien es al margen de la PAM, el programa de Intensificación y Complementación Automotriz, lanzado en 2008 y cofinanciado por el Fondo para la Convergencia Estructural del MERCOSUR (FOCEM), tiene como objetivo promover una mayor articulación y acercamiento entre los distintos sectores de la cadena de proveedores-autopartistas de los cuatro miembros del MERCOSUR, especialmente los más pequeños³⁰.

De todas maneras, existen aspectos interesantes y positivos para resaltar sobre la PAM a más de 15 años de su implementación. Uno de ellos, es que la misma se destaca como la única herramienta que ha tendido a generar de modo explícito algún tipo de sinergia productiva en el marco de la integración regional:

“(…) no se trata de una política regional en sentido estricto, en la medida en que no incorpora un componente de financiamiento centralizado a escala del MERCOSUR; sin embargo, a partir de la definición de normas de alcance regional, tales como el arancel externo común y un programa de comercio intrazona administrado, (…) se han establecido (…) instrumentos de promoción a nivel nacional que han tendido a convertir al (…) MERCOSUR en un centro de producción automotriz, con estándares de producto comparables a los internacionales” (Baruj *et al.*, 2005: 23).

En la misma sintonía, Botto (2013) destaca que la PAM constituye la excepción en un MERCOSUR en donde se ha abandonado el concepto de complementación productiva sectorial para dejarlo librado al mercado. En el caso automotriz, aunque los Estados miembros no aplicaron políticas activas para la creación de cadenas de valor regional, contribuyeron al fortalecimiento del sector, posibilitando en buena medida el abaratamiento de los costos de la producción y la consolidación de un proceso de integración productiva artificial.

Otro aspecto positivo para resaltar, es el crecimiento que la producción automotriz ha evidenciado hasta entonces, tal como puede apreciarse en la siguiente tabla.

³⁰ Los países del MERCOSUR no buscaron crear nuevas cadenas de valor, sino más bien fortalecer al eslabón más golpeado de la cadena, el autopartista. Este subsector era víctima tanto de la estrategia de suministro global de las terminales, como de la competencia creciente de otros bloques como la ASEAN, NAFTA y UE, que mostraban un tejido autopartista más denso y desarrollado, fruto de contar con la cercanía e inversión tecnológica de las propias casas matrices (Botto, 2013: 28-29).

Tabla N° 1: Producción de vehículos en el MERCOSUR (en miles de unidades)

	Brasil	Argentina	Uruguay	Total
2001	1.817	236		2.053
2002	1.792	159		1.951
2003	1.828	170		1.998
2004	2.317	260		2.577
2005	2.530	320		2.850
2006	2.612	432	0,9	3.045
2007	2.980	545	0,7	3.526
2008	3.216	597	1,1	3.814
2009	3.183	513	2,5	3.699
2010	3.647	717	7,4	4.371
2011	3.446	829	13,9	4.289
2012	3.432	765	7	4.204
2013	3.738	791	15,9	4.545
2014	3.173	617	16,5	3.807
2015	2.454	543		2.997

Nota: debido a la imposibilidad de acceder a datos oficiales sobre la producción automotriz en Uruguay, se considera el último informe de Uruguay XXI (2015).

Fuente: elaboración propia en base a datos de Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFSA), ANFAVEA y Uruguay XXI (2015).

Al respecto, en base al acuerdo sectorial y fundamentalmente al crecimiento de la actividad económica que tuvo lugar en los países de la región en los últimos años, el sector automotor ha evidenciado un dinamismo excepcional, alcanzando para aquellos tres países niveles récords de producción³¹. Por otra parte, a pesar de que no se concretó el principal objetivo de la PAM, en su lugar se han desarrollado acuerdos bilaterales entre los países, tal como el analizado entre Argentina y Brasil (quienes comprenden entre sí prácticamente la totalidad del comercio automotriz intrazona), y también de Uruguay con Brasil³² y Argentina³³, que ha permitido que su industria

³¹ Como datos ejemplificadores del aumento en el nivel de consumo de Argentina y Brasil fruto del incremento de la capacidad adquisitiva de la población (cuestiones que fueron elementales para sostener el nivel de producción automotriz en los países de la región), el número de habitantes por vehículo en aquellos dos países ha ido disminuyendo en la última década, señal de que cada vez más personas pudieron acceder a la compra de un automóvil. Al respecto, en Argentina pasaron de haber 5,5 habitantes por vehículo en 2003 a 3,3 en 2013, mientras que en Brasil la cifra pasó de 8,4 a 5,1 para el mismo período (ANFAVEA, 2015, 2016).

³² En el marco del AAP.CE N° 2 y los protocolos adicionales suscritos entre ambos países.

³³ En el marco del AAP.CE N° 57 y los protocolos adicionales suscritos entre ambos países.

automotriz haya crecido enormemente a partir de 2009, salvo el retroceso evidenciado en 2012 producto de las restricciones comerciales anteriormente analizadas³⁴.

Asimismo, otro aspecto favorable es que este crecimiento de la producción de vehículos ha posibilitado que el comercio automotriz entre Argentina y Brasil haya crecido hasta abarcar casi la mitad del intercambio bilateral, siendo el sector principal del intercambio manufacturero. Junto a ello, merece destacarse que el porcentaje de comercio intraindustrial entre estos dos países, si bien era considerablemente alto incluso con anterioridad al MERCOSUR, se ha profundizado con el avance de éste último, siendo el automotriz un sector que ha jugado un rol destacado (Lucángeli, 2010). Además, dentro del mismo, se evidencia el contenido más alto de comercio intraindustrial, el cual ronda alrededor del 85%, lo cual denota el grado de especialización y de complementación productiva alcanzado al interior del sector, algo que se estima que hubiese sido difícil de alcanzar sin una política regional.

Consideraciones finales

El análisis desarrollado se ha centrado sobre la dinámica automotriz del MERCOSUR, analizando las características de la PAM y desmenuzando el peso de sus principales socios sobre el sector, así como el impacto que han tenido sobre el acuerdo sectorial en particular y en el bloque regional en general.

En primer lugar, la constitución del MERCOSUR y las políticas sectoriales y macroeconómicas implementadas por Argentina y Brasil en los '90, junto con el tamaño de sus mercados, han resultado fundamentales para el desarrollo de la industria automotriz y la atracción de las empresas terminales a partir de aquella década.

En este marco, en consonancia con el objetivo de alcanzar el libre comercio intrazona, la PAM había estipulado como paso previo un período de transición en donde el intercambio entre Argentina y Brasil se regiría mediante el *flex*. Sin embargo, partiendo de las asimetrías e intereses divergentes del sector entre ambos países, y signado por los déficits comerciales, se ha ido posponiendo el plazo para lograr un acuerdo final, por lo que dista de ser una cuestión concluida y definitiva.

Asimismo, ha podido observarse que las causas de la no conclusión de la PAM han impactado directamente sobre el MERCOSUR, en la medida que los socios más grandes (especialmente Argentina), en base a los déficits en las cuentas públicas (en donde el sector automotriz ocupa un lugar considerable) han aplicado distintas restricciones a las importaciones, incluso hacia los demás socios del bloque subregional, lo cual constituye un elemento que ha impactado enormemente sobre

³⁴ Sobre la industria automotriz uruguaya, véase Bittencourt *et al.* (2008) y Uruguay XXI (2015).

el proceso de integración en forma corrosiva y por lo cual el mismo se encuentra “estancado” en la actualidad. Igualmente, otras cuestiones intrínsecas a aquel, tales como las asimetrías vigentes, la falta de decisión política, la concentración de los beneficios para los más grandes y la priorización de los intereses económicos locales, han coadyuvado con el estancamiento del MERCOSUR a 25 años de su lanzamiento, frente al avance que han tenido otros bloques regionales en los últimos años, tales como la Alianza del Pacífico o la UNASUR, frente a los cuales tanto Argentina como Brasil han redirigido su atención integracionista, aunque no por ello han abandonado al bloque de común pertenencia.

De este modo, se confirma la hipótesis de que la PAM dista de alcanzar una resolución definitiva, en la medida en que inciden sobre ella elementos coyunturales (las restricciones unilaterales sobre el comercio) y estructurales (el déficit autopartista argentino, la aplicación del mismo *flex* en forma recíproca y el grado de escala asimétrico entre las industrias automotrices de Argentina y Brasil –sin mencionar a Uruguay-) que impactan en forma negativa sobre su avance.

Para poder profundizar la PAM, si es que ese es un objetivo deseable y plausible, es imperioso que Argentina mejore sus cuentas nacionales, a la vez que, junto con Brasil, deben consolidar distintos mercados de exportación automotriz (con el resto de los países de la ALADI, por ejemplo, destacándose el acuerdo alcanzado con México a nivel MERCOSUR –en donde Argentina y Brasil decidieron postergar la entrada del libre comercio sectorial con aquel para 2019 por sus déficits comerciales), junto con una política pública que mantenga el poder adquisitivo de la población, lo cual ha sido un gran sostén del nivel de producción automotriz alcanzado hasta entonces. Por otro lado, otro elemento a considerar será impulsar al sector automotriz no tanto “desde arriba”, desde el lado de la producción en las terminales, sino “desde abajo”, a partir del impulso hacia el sector autopartista, con el fin de intentar revertir los déficits comerciales (sobre todo el argentino) y consolidar estructuralmente al sector automotriz regional, así como también fortalecer el entramado productivo al interior de la cadena de valor regional.

Finalmente, puede decirse que más allá de la no consecución plena de la PAM, la misma reviste un papel fundamental en el impulso a la industria automotriz al interior de los países del bloque. En este sentido, a pesar de los problemas en el proceso de integración, de los cambios de gobiernos y de las crisis nacionales, regionales y mundiales, la PAM se ha mantenido en el tiempo y ha posibilitado una producción y comercio automotriz considerable entre los países de la región, siendo el mismo un sector alejado de las ventajas comparativas naturales (por lo que no depende del vaivén de los precios internacionales de los *commodities*), así como también promueve manufacturas industriales de tecnología media y con empleo calificado, por lo que debería seguir

consolidándose e incentivándose desde la política pública regional y también la nacional, dados sus múltiples derrames directos e indirectos sobre las economías.

Referencias

- ALADI (2012), Evolución del Comercio Intraindustrial en la ALADI, Uruguay, ALADI/SEC/Estudio 201, 65 pp.
- ANFAVEA (2015), Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, Brasil, ANFAVEA-CEDOC, 152 pp.
- (2016), Anuário da Indústria Automobilística Brasileira, Brasil, ANFAVEA-CAP, 150 pp.
- Arza, V. & López, A. (2008a), “Tendencias internacionales en la industria automotriz”, en, López, A. (coord.), La industria automotriz en el Mercosur, Uruguay, Red Mercosur, Cap. 2, pp. 37-52.
- (2008b), “El caso argentino”, en, López, A. (coord.), *op. cit.*, Cap. 3, pp. 53-148.
- Baruj, G.; Kosacoff, B. & Porta, F. (2005), Políticas nacionales y la profundización del MERCOSUR. El impacto de las políticas de competitividad, Argentina, Convenio BID – CEPAL, 56 pp.
- Bastos Tigre, P.; Laplane, M.; Lugones, G.; Porta, F. & Sarti, F. (1999), “Impacto del MERCOSUR en la dinámica del sector automotriz”, en, Taccone, J. J. & Garay, L. J. (eds.), Impacto sectorial de la integración en el MERCOSUR, Argentina, BID – INTAL, Cap. 1, pp. 1-234.
- Bernal-Meza, R. (2014), “Brasil: Política exterior, BRICS y su impacto en la región”, en, Bernal-Meza, R. & Bizzozero, L. (eds.), La política internacional de Brasil: de la región al mundo, Uruguay, Ediciones Cruz del Sur, Cap. 1, pp. 23-56.
- Banco Interamericano de Desarrollo – Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe (2011), Informe MERCOSUR N° 16, Argentina, Cap. IV, pp. 107-132.
- (2013a), Informe MERCOSUR N° 17, Argentina, Cap. IV, pp. 93-113.
- (2013b), Informe MERCOSUR N° 18, Argentina, Cap. IV, pp. 73-87.
- (2015), Informe MERCOSUR N° 20, Argentina, Cap. IV, 93-111.
- Bittencourt, G.; Domingo, R. & Reig Lorenzi, N. (2008), “El caso uruguayo”, en, López, A. (coord.), *op. cit.*, Cap. 5, pp. 203-259.
- Bizzozero, L. (2014), “La política exterior de Brasil hacia América Latina: del regionalismo abierto al continental”, en, Bernal-Meza, R. & Bizzozero, L. (eds.): *op. cit.*, Cap. 2, pp. 57-78.
- Botto, M. (2013), Alcance y límites de la integración productiva del MERCOSUR, Argentina, FLACSO, 35 pp.

- Cantarella, J. E.; Katz, L. & de Guzmán, G. (2008), La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes, Argentina, LITTEC – UNGS, 43 pp.
- De Paula Leite, M. (2000), El nuevo régimen de la industria automotriz en Brasil, Chile, Proyecto CEPAL-GTZ, 40 pp.
- Ferrer, A. (1997), Hechos y ficciones de la globalización. Argentina y el MERCOSUR en el sistema internacional, Argentina, FCE, 140 pp.
- Gambina, J. C. (2013), Economía y política 1. Escritos coyunturales para comprender problemas estructurales, Argentina, FISyP, 224 pp.
- Humphrey, J. & Memedovic, O. (2003), The Global Automotive Industry Value Chain: What Prospects for Upgrading by Developing Countries? Vienna, UNIDO, 50 pp.
- Kosacoff, B. (coord.) (1999), Hacia un mejor entorno competitivo de la producción automotriz en Argentina, Argentina, Proyecto ADEFA – CEPAL, 122 pp.
- Kulfas, M.; Goldstein, E. & Burgos, M. (2014), Dinámica de la producción industrial y la sustitución de importaciones. Reflexiones históricas y balance del período 2003-2013, Argentina, CEFIDAR, 115 pp.
- Laplane, M. & Sarti, F. (2008), “O caso do Brasil”, en, López, A. (coord.), *op. cit.*, Cap. 4, pp. 149-202.
- Lorenzo, N. (2006), Situación actual y perspectivas del Mercosur, Uruguay, Fundación CILAE, 12 pp.
- Lucángeli J. (2010), “La estructura del comercio intra-industrial entre Argentina y Brasil 1992-2006”, en, Berlinski, J. & Stancanelli, N. E. (eds.), Los Acuerdos Comerciales. Reflexiones desde un enfoque argentino, Argentina, CARI-CEI-Siglo XXI, Cap. 8, pp. 229-254.
- Notife, 19/09/2004, Acelerador a fondo para ganar en la carrera industrial, Santa Fe, Argentina. Recuperado el 08 de junio de 2016, de notife.com/24275-acelerador-a-fondo-para-ganar-en-la-carrera-industrial/.
- Pinto Kaliski, J. (2014), El Mercosur: El Paso Previo Necesario para el Establecimiento de un Espacio Geopolítico Suramericano, Argentina, FLACSO-ISA, 24 pp.
- Ryan, M. (2016, 30 de junio), Macri lleva a la Argentina a la Alianza del Pacífico. Notas. Recuperado el 01 de julio de 2016, de notas.org.ar/2016/06/30/macri-argentina-alianza-pacifico/.
- Sierra, P. H. & Katz, L. F. (2002), La industria automotriz de cara a su futuro. Escenarios, Argentina, LITTEC – UNGS, 57 pp.
- Uruguay XXI (2015), Sector Automotor y Autopartista, Uruguay, Instituto de Promoción de Inversiones y Exportaciones de Bienes y Servicios, 27 pp.

Páginas web

Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFSA): www.adeffa.org.ar

Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC): www.afac.org.ar

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA):
www.anfavea.com.br

Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC): www.indec.gov.ar