Ficha sectorial
Automotriz y Autopartes

Julio 2021

Ministerio de Economía
Argentina

Secretaría de Política Económica

Subsecretaría de Programación Regional y Sectorial

Ministro de Economía
Martín Maximiliano Guzmán

Secretario de Política Económica
Fernando Morra

Subsecretaría de Programación Regional y Sectorial
María Josefina Grosso

Director Nacional de Estudios Regionales y Cadenas de Valor Sectoriales
Ernesto Mattos

Directora Nacional de Estudios de Políticas Productivas
Anahí Rampinini

Directora de Información y Análisis de las Cadenas de Valor Sectoriales
Florencia Kohon

Directora de Información y Análisis Regional
Luciana Storti

Equipo de trabajo

Franco Exequiel Roland

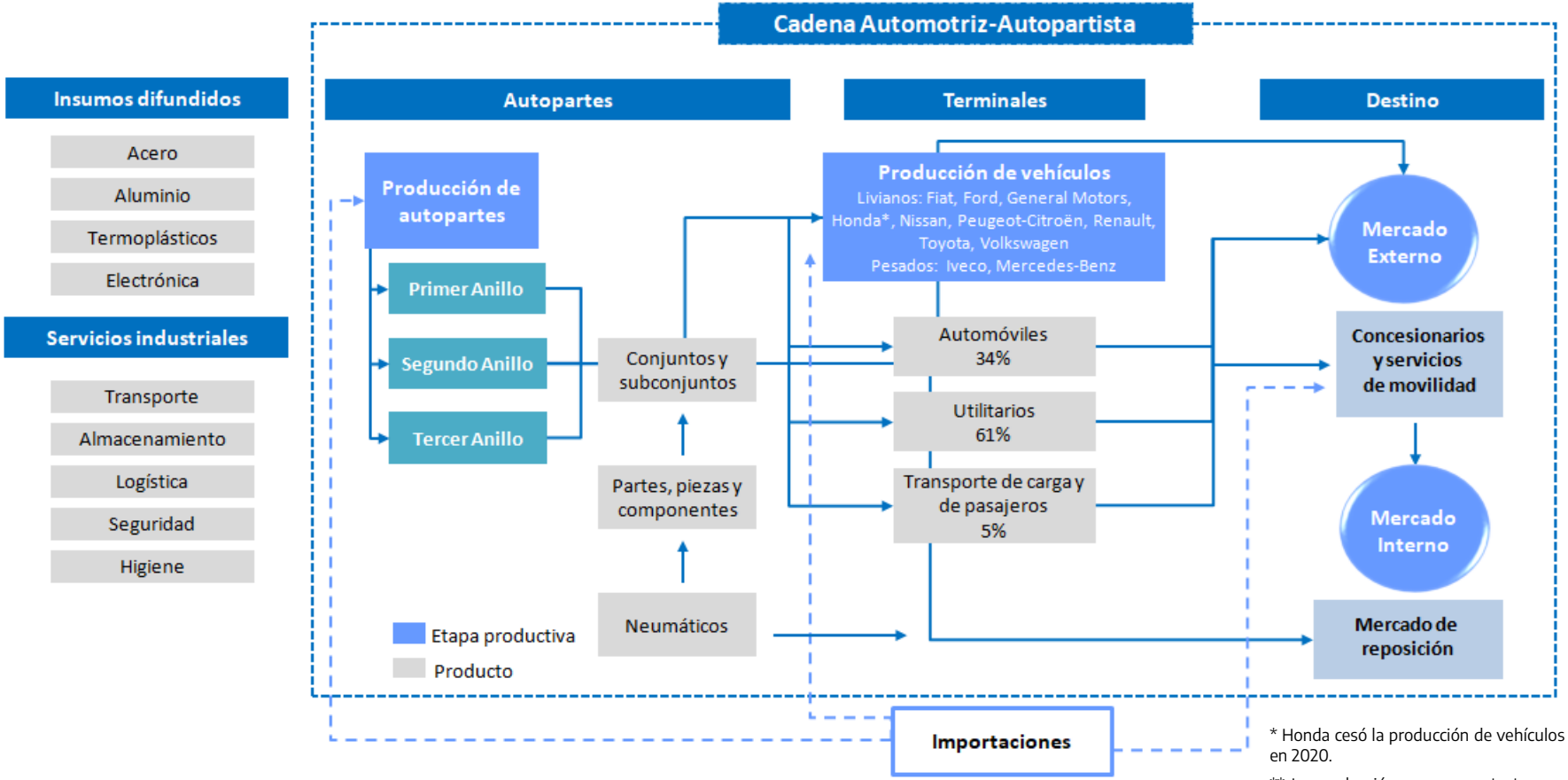
Florencia Garfinkel

Correo de contacto: ssprys@mecon.gov.ar

Síntesis ejecutiva

- La cadena de producción automotriz y de autopartes tiene un **aporte significativo en la actividad industrial y en la economía en su conjunto** en materia de actividad, empleo registrado y exportaciones. Tracciona encadenamientos productivos de otros complejos industriales y de servicios, y posee externalidades positivas (actividades de innovación y formalidad en el empleo).
- **El quinquenio 2016-2020 fue contractivo para el sector**, que operó a menos de **50% de su capacidad instalada**. Al inicio del período, entre 2016 y 2018, se **amplió la participación** de **vehículos importados** en el mercado doméstico. Desde 2019 **la demanda local y la externa** se encuentran **en caída**, presionando a la baja los volúmenes producidos y el nivel de empleo.
- Así, en los últimos 5 años las **ventas de vehículos** experimentaron una **merma superior a 50%** y la **producción se retrajo 45%.** Las **exportaciones** cayeron en menor magnitud, compensando parcialmente la contracción del mercado interno. Por su parte, la **retracción en las importaciones de vehículos** observada desde 2018 **contribuyó a disminuir el déficit comercial**, explicado mayormente por la importación de autopartes. Como resultado, **el intercambio comercial del complejo automotriz registró en 2020 su menor nivel en la década**, fenómeno registrado a nivel mundial.
- Un aspecto que ha permitido contrarrestar el desempeño contractivo del sector fue la tendencia hacia una **mayor participación de vehículos comerciales**, que responde a la profundización del **patrón de especialización** de la industria local y a la mayor demanda de los sectores productivos que utilizan dichos vehículos (sector agropecuario, minero, energético, entre otros).
- **Argentina ocupó en 2020 un lugar entre los 5 mayores productores mundiales de pickups medianas** -de valor superior al promedio del precio FOB de vehículos-, cuyas **exportaciones triplicaron a las de automóviles para pasajeros** en 2020 y generaron un importante saldo superavitario en el segmento. Cabe destacar que más de **las dos terceras partes del intercambio comercial** de vehículos se realiza con países con los que Argentina tiene **acuerdos comerciales** (arancel cero con Brasil y México).
- **En 2020 las principales variables que miden la oferta y la demanda de vehículos y sus partes exhibieron caídas superiores a dos dígitos** como consecuencia de la retracción económica asociada a la pandemia. Si bien la disponibilidad de insumos para la producción y sus precios se vieron afectados, los vehículos nacionales tuvieron un salto en la participación de mercado (de 29% en 2019 a 34% en 2020) a partir de cambios en la administración del comercio y el sesgo de la demanda hacia vehículos comerciales (donde Argentina detenta una mayor participación), incentivando a varias firmas a continuar con sus planes de inversión para los años venideros.

Esquema de la cadena



Fuente: SSPRyS

* Honda cesó la producción de vehículos en Argentina en 2020.

** La producción por segmento toma como base los volúmenes producidos en 2020.

Caracterización de la cadena

- La cadena realiza una **contribución relevante para la producción industrial y la economía en su conjunto** en materia de agregado de valor, empleo y exportaciones.

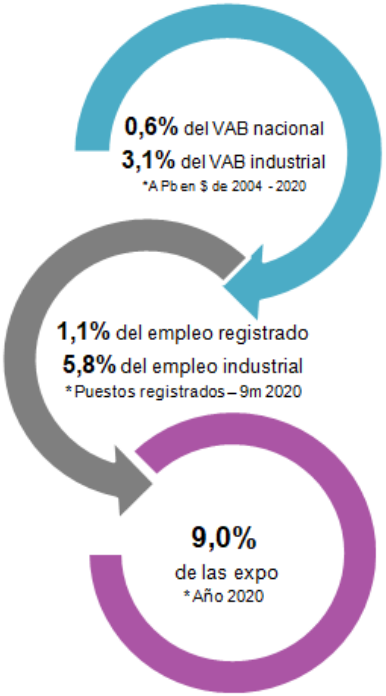
- También posee un **rol central en la captación de inversión extranjera directa** (IED), dado que en cada ciclo de inversión (entre 8 y 12 años) atrae en promedio USD 500M por terminal y USD 200M adicionales en la cadena de abastecimiento. Además, es responsable de aproximadamente **3% de la inversión en investigación y desarrollo** (I+D) del país (fuente: Min. de Desarrollo Productivo), generando numerosos efectos derrame positivos hacia otros complejos industriales.

- **Es un sector compuesto por 10 terminales productoras de vehículos, 120 proveedores directos, 250 indirectos y 2 plantas pertenecientes a automotrices dedicadas a la fabricación de sistemas** (transmisiones y sus partes). Intensivo en la demanda de servicios (seguridad, higiene, logística, etc.), las principales plantas están emplazadas en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y, en menor medida, Tucumán, San Luis y Tierra del Fuego.

- Los **encadenamientos productivos** se inician con las empresas productoras de **insumos difundidos** (acero, aluminio, plástico, vidrio, caucho, pinturas, etc.), que abastecen al eslabón **autopartista** y a las propias terminales de partes, piezas, componentes e incluso sistemas. Por su parte, las **terminales son el eslabón último de la producción** de bienes finales (vehículos para pasajeros y de carga) y el **eslabón inicial de la etapa de comercialización,** a la que se suman más de 800 concesionarios oficiales en todo el país.

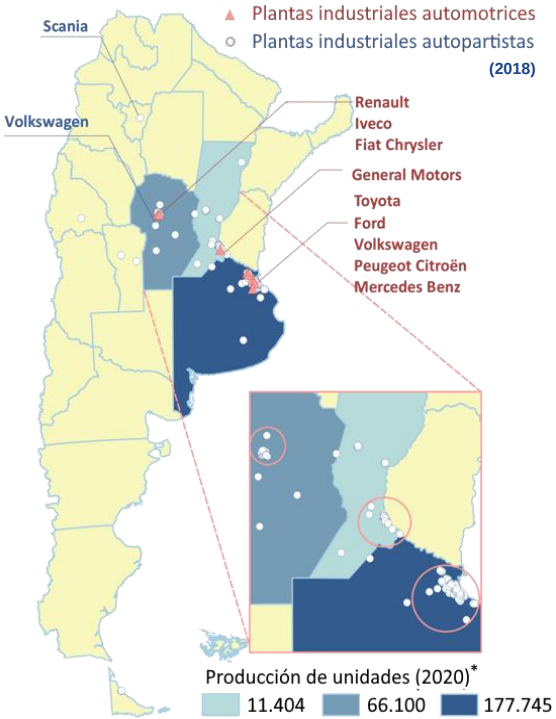
- El **proceso productivo** se caracteriza por ser **capital intensivo** con una relativamente baja incidencia de la mano de obra en los costos de producción. **Las remuneraciones son superiores y la informalidad laboral inferior al promedio de la economía.** Las terminales y sus proveedores adoptan esquemas productivos "justo a tiempo" para el manejo de stocks.

- Las **autopartistas** pueden dividirse –de acuerdo al grado de vinculación y complejidad de los vehículos– en **tres "anillos" de producción:** 1º proveedores directos de las terminales, que poseen procesos de ingeniería y de fabricación global, con capacidad de producción modular y de diseño; 2º empresas que proveen a las firmas del 1º anillo de partes y componentes especializados para la conformación de los módulos y sistemas más avanzados. 3º firmas fabricantes de partes y componentes más estandarizados y de menor complejidad tecnológica, destinados tanto a las terminales automotrices como a las firmas integrantes del mercado de reposición.



* El VAB incluye dentro del complejo automotriz a la producciòn de vehìculos, autopartes y carrocerìas y remolques (Rama CIIU 34 Rev. 3).

Principales actores y su localización



*Sin datos para Mercedez Benz e Iveco

Complejo Productivo	Empresa/s	Capacidad Instalada Anual	Modelos Producidos	Inserción exportadora
Ferreyra (Córdoba)	FCA e IVECO	FCA: 120 mil IVECO: 15 mil	FCA: Cronos IVECO: 40 modelos	FCA exporta a Sudamérica IVECO lidera el mercado local.
Santa Isabel (Córdoba)	Renault y Nissan	Renault: 150 mil Nissan: 70 mil	Renault: Logan - Sandero - Stepway - Kangoo - Alaskan Nissan: Frontier	Exportan regularmente a Brasil y en el caso de Colombia también a México y Colombia.
Alvear (Santa Fe)	GM	160 mil	Cruze y en breve un nuevo SUV	Exporta regularmente a países del MERCOSUR.
Zárate (PBA)	Toyota	140 mil	Hilux y SW4	Exporta a más de 30 países el 80% de su producción.
Pacheco (PBA)	Ford y Volkswagen	Ford: 100 mil VW: 180 mil	Ford: Ranger VW: Amarok y Taos	Ambas compañías exportan a toda América Latina y VW también a otros continentes.
El Palomar (PBA)	PSA	200 mil	208, 308, 408, C4, Partner y Berlingo	Exporta regularmente a países del MERCOSUR.
Virrey del Pino (PBA)	Mercedes Benz	30 mil	Sprinter y diversas versiones de ómnibus	Exporta a Brasil, resto de Latam e incluso EEUU

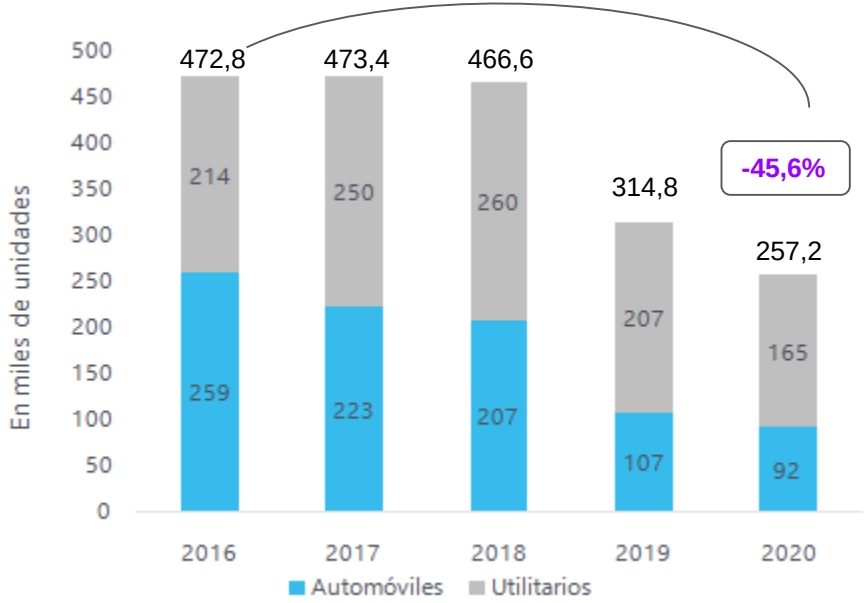
Principales actores y su localización

Eslabón productivo	Provincia	Principales bienes producidos y capacidades productivas
Transmisiones y sus partes	Córdoba	Cajas de cambio manuales
	Tucumán	Partes de transmisión para vehículos pesados
Autopartes y sistemas	Buenos Aires	Amortiguadores - Asientos - Baterías - Bombas - Carrocerías - Chasis - Conjuntos eléctricos - Ejes y Semiejes - Escapes - Faros - Forja - Frenos - Fundición - Inyección plástica - Matrices - Mazos de cables - Mecanizados - Parabrisas - Paragolpes - Pinturas - Neumáticos - Ruedas - Sensores - Válvulas - Vidrios
	Córdoba	Amortiguadores - Block de motor - Chasis - Escapes - Faros - Forja - Fundición - Inyección plástica - Matrices - Mazos de cables - Mecanizados - Motores - Parabrisas - Paragolpes - Radiadores -
	Santa Fe	Bombas - Cables - Carrocerías - Ejes y Semiejes - Frenos - Ruedas - Suspensiones - Válvulas
	Resto (Tucumán, San Luis, Tierra del Fuego)	Aires acondicionados - Autoradio - Climatizadores - Juntas - Mazos de cable - Ruedas

Producción

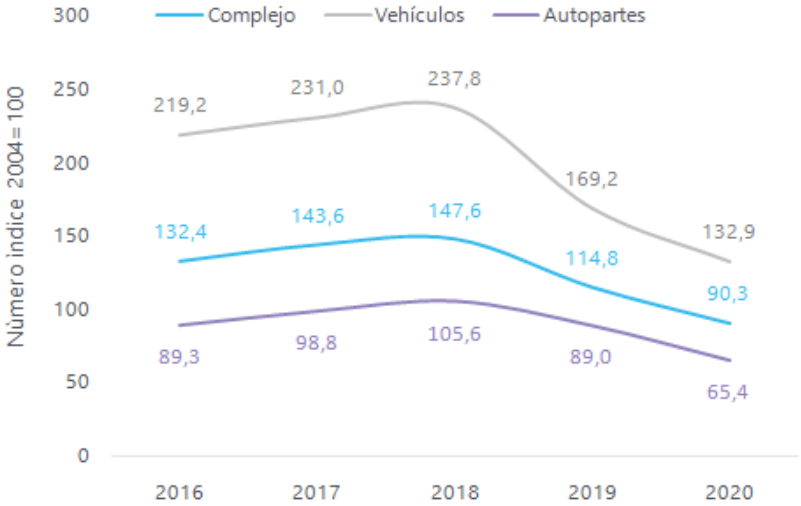
- En el último quinquenio **la producción de vehículos muestra dos tendencias dispares**. Entre **2016 y 2018** los **volúmenes** de producción exhiben una **tendencia estable,** mientras que **el valor** de los bienes producidos **un aumento. Esto último se explica por la mayor participación de vehículos comerciales sobre todo pickups medianas, de valor superior al promedio.**
- **Desde 2019 la caída en la demanda local y externa presionó a la baja los volúmenes producidos**, impactando en similar medida en terminales y en autopartistas, tendencia que se mantuvo durante 2020.

Evolución de la producción de vehículos livianos en Argentina



Fuente: SSPRyS con base en ADEFA.

Evolución del Índice de Producción Industrial

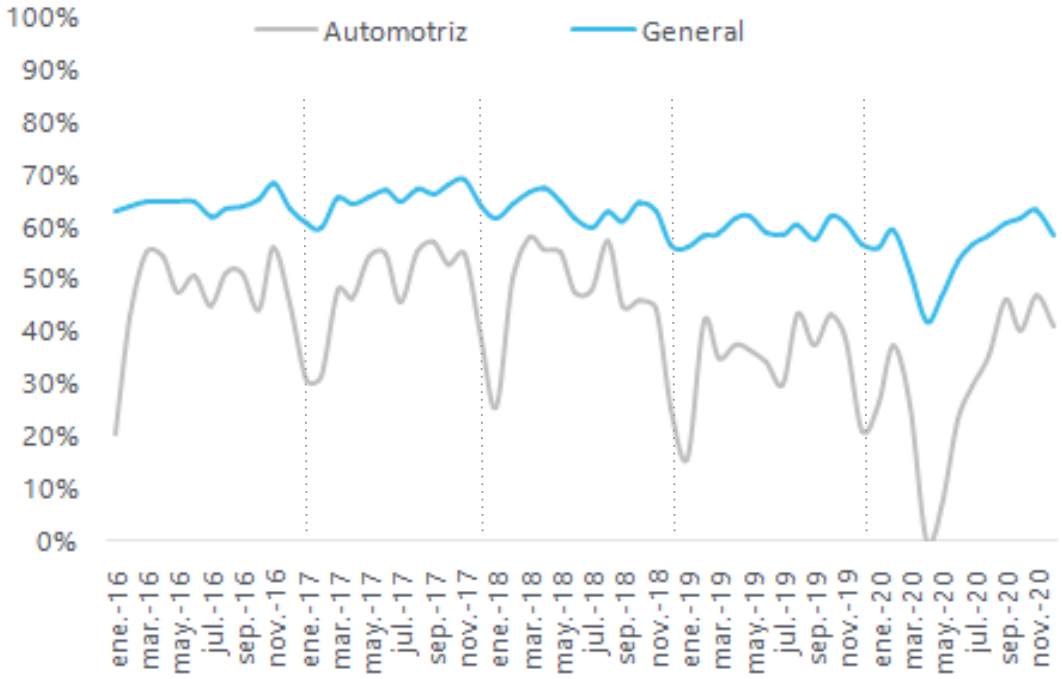


Fuente: SSPRyS con base en INDEC.

Capacidad instalada

- **En ninguno de los últimos 5 años la industria automotriz alcanzó a operar en un 50% de su capacidad instalada, inhibiendo la explotación de rendimientos a escala**. Adicionalmente, las paradas de planta se extendieron en el tiempo por encima de lo habitual y se adelantaron al bimestre diciembre-enero por sobre el tradicional enero-febrero.

Utilización de la capacidad instalada en la Industria y el complejo Automotriz.



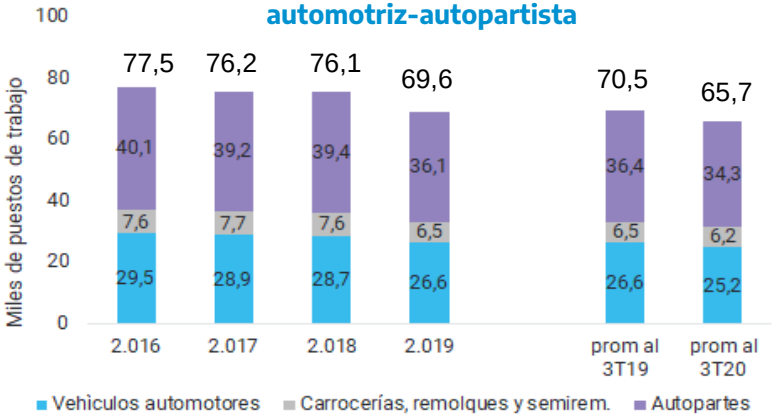
Fuente: SSPRyS con base en INDEC

	UCI Industria	UCI Automotriz	Paradas de planta
2016	65%	47%	Enero y mitad de febrero (6 semanas)
2017	65%	48%	Enero, febrero y mitad de diciembre (9 semanas)
2018	63%	47%	Enero y diciembre (8 semanas)
2019	59%	35%	Enero y diciembre (8 semanas)
2020	56%	30%	Enero, mitad de marzo, abril y mayo (14 semanas)

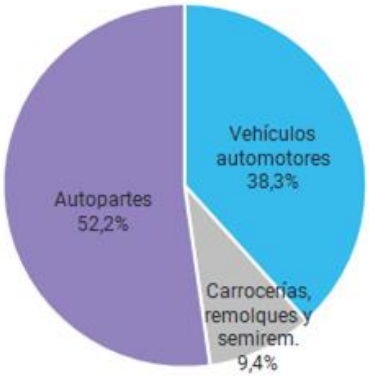
Empleo y remuneraciones

- La cadena automotriz y de autopartes concentra **1,1% del total del empleo privado registrado** y **5,8% del empleo industrial**, con un total de 65.000 trabajadores registrados en el 3T de 2020.
- **El segmento de autopartes es el de mayor participación dentro del empleo total de la cadena** (52%), seguido por las terminales (38%) y la producción de carrocerías y remolques (9%).
- El nivel de empleo reflejó una **tendencia decreciente** durante los últimos 5 años. En los tres primeros trimestres del 2020, los puestos de trabajo disminuyeron 5,5% respecto a igual período del año anterior, siendo las **autopartes** el **segmento más afectado.**
- La **informalidad** del sector (**8%** del empleo asalariado no estaba registrado en 2020) se mantiene por debajo del nivel general (29%) y es nula en el eslabón de terminales y proveedores de las mismas (primer anillo).
- **Es la cuarta rama industrial de mayor remuneración** en lo que al empleo registrado respecta, siendo 70% superior a la del promedio de la industria en los tres primeros trimestres de 2020.

Evolución del empleo registrado por eslabón de la cadena automotriz-autopartista



Participación del empleo registrado por eslabón de la cadena automotriz-autopartista - prom. al 3T 2020

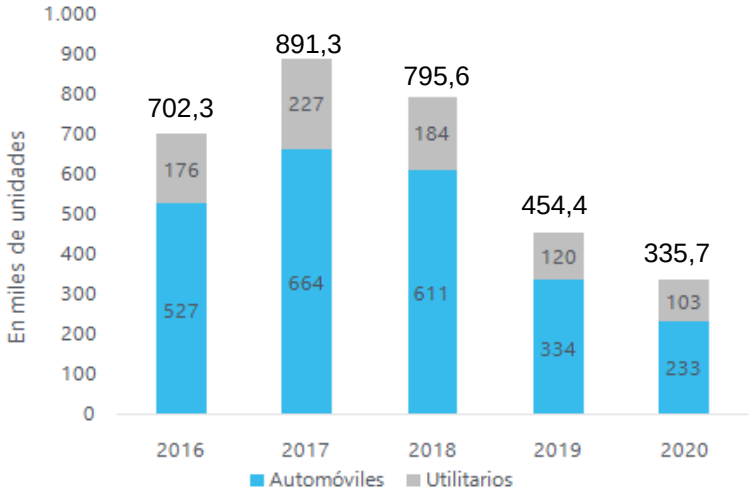


Fuente: SSPRyS con base en OEDE-MTEySS

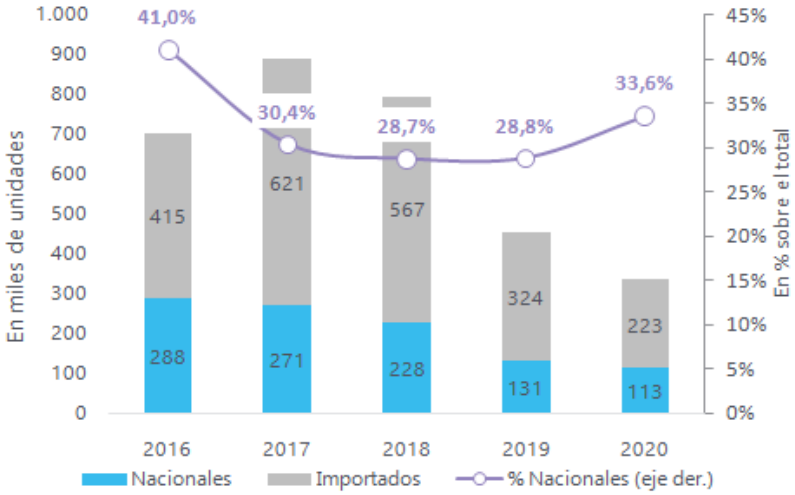
Patentamientos de vehículos nuevos

- **La demanda de vehículos nuevos presentó cierto dinamismo entre 2016 y 2018, aunque con un bajo correlato en la actividad fabril debido al crecimiento de la participación de los vehículos importados** en el mercado doméstico. A partir de los saltos devaluatorios de 2018 y 2019 la demanda se retrajo considerablemente, impactando de lleno en todos los eslabones comerciales y productivos.
- **Durante 2020**, y como consecuencia de las restricciones asociadas a la pandemia, **la actividad comercial y productiva se mantuvo paralizada por casi dos meses** (mediados de marzo hasta mediados de mayo). No obstante, los vehículos nacionales tuvieron un salto en la participación de mercado (de 29% a 34%) a partir de cambios en la administración del comercio y el sesgo de la demanda hacia vehículos comerciales (donde Argentina detenta una mayor participación).

Evolución del patentamiento de vehículos por segmento



Participación de los vehículos nacionales en los patentamientos

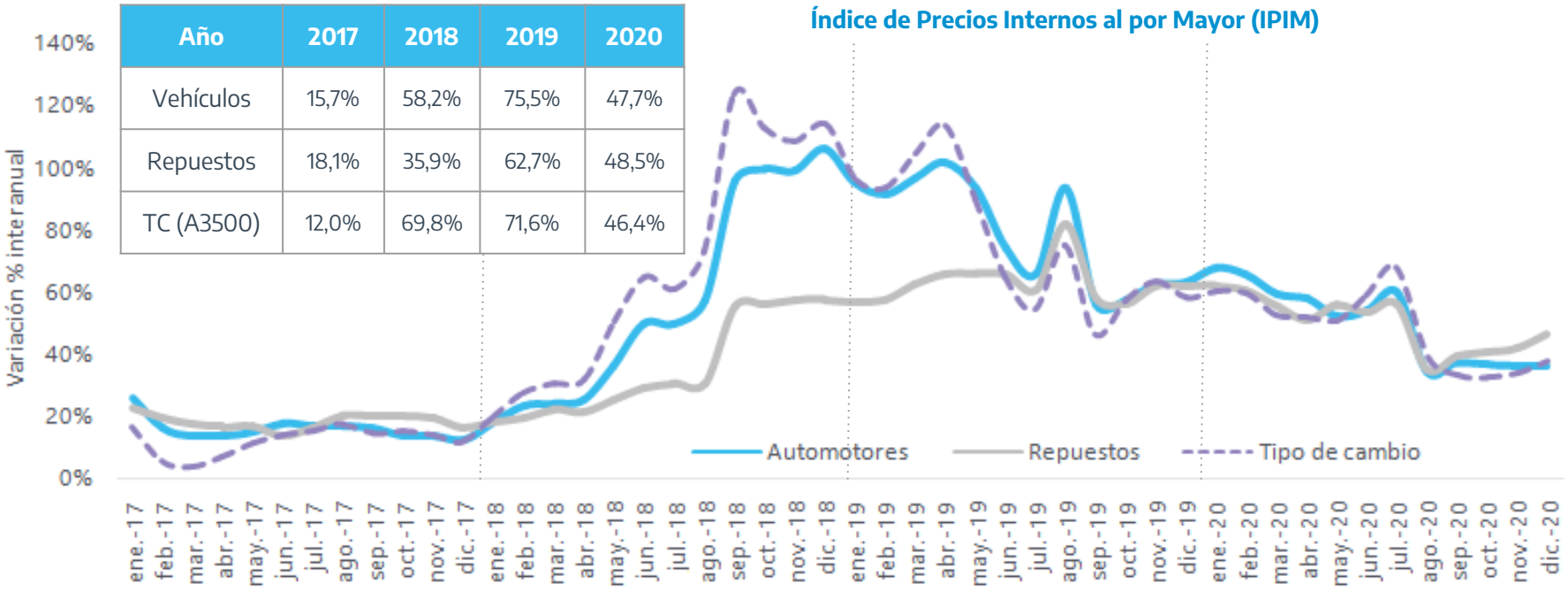


Fuente: SSPRyS con base en INDEC.

Precios

- Tras cierta estabilidad durante 2017, **los precios de los vehículos y sus repuestos exhibieron un fuerte alza en los últimos 3 años como consecuencia de la devaluación en la cotización del peso**, por tratarse de bienes de alto contenido importado.
- En **2020** la suba de precios presentó un **alza significativa** (alrededor del 50% en promedio), si bien la **velocidad** de crecimiento de los mismos fue **inferior** a la observada en 2018 y 2019.

Año	2017	2018	2019	2020
Vehículos	15,7%	58,2%	75,5%	47,7%
Repuestos	18,1%	35,9%	62,7%	48,5%
TC (A3500)	12,0%	69,8%	71,6%	46,4%

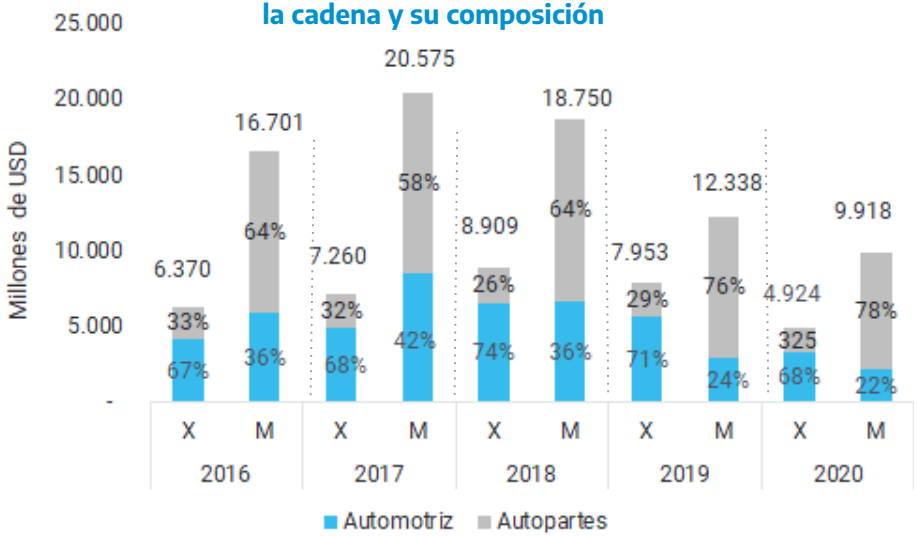


Fuente: SSPRyS con base en INDEC.

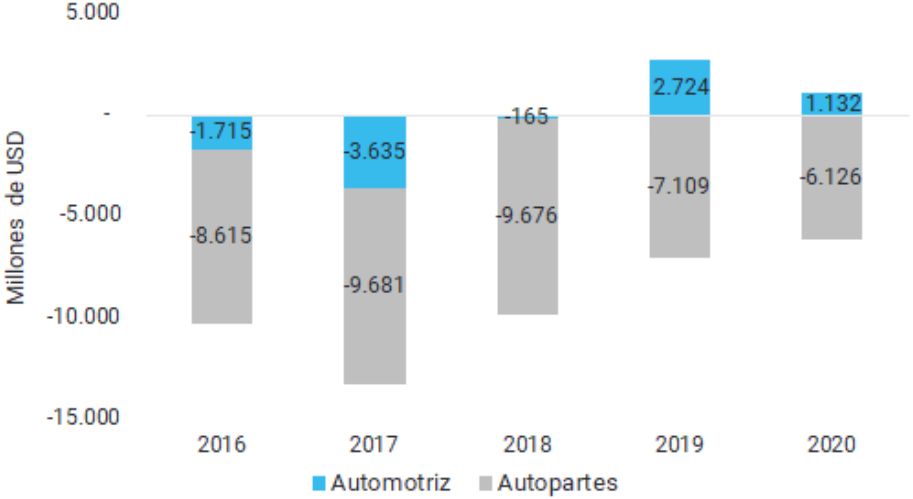
Comercio exterior por eslabón

- **En 2020 el intercambio comercial del sector automotriz registró su menor nivel de la década.** Se produjo una caída simultánea en las exportaciones y las importaciones de vehículos y sus partes hasta totalizar USD 14,8 mil millones en el comercio total (X+M), casi un 50% por debajo de los USD 27,8 mil millones registrados en 2017.
- A partir de la caída en las ventas en **2019** se observó una **retracción de las importaciones de vehículos** que **contribuyó a disminuir el déficit comercial**, mayormente explicado por la importación de autopartes. En el trienio 2016-18 el déficit promedió USD 11,2 mil millones, mientras en los últimos 2 años dicho registro descendió a USD 4,7 mil millones.

Evolución de exportaciones e importaciones de la cadena y su composición



Evolución del balance comercial de la cadena y su composición

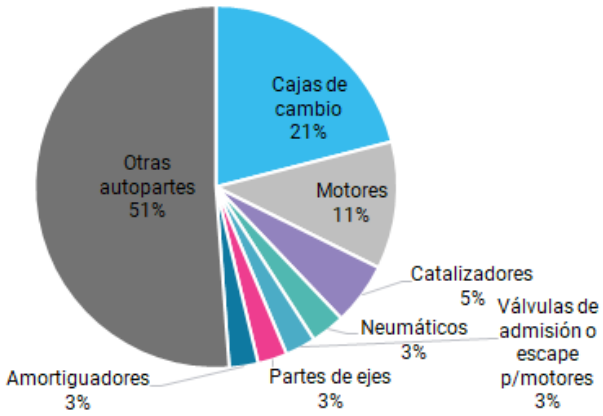


Fuente: SSPRyS con base en INDEC.

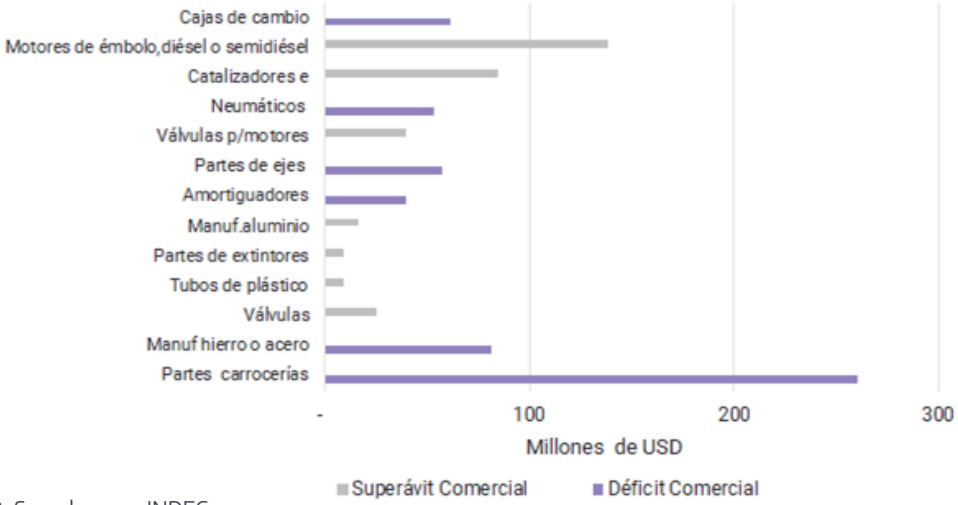
Comercio exterior por segmento

- **Las exportaciones de pickups** (2.501 mill. US$; 75% de las exportaciones de vehículos) **superaron ampliamente a las de automóviles para pasajeros** (734 mill. US$; 22% de las exportaciones de vehículos) **en 2020**, generando además los primeros un importante saldo superavitario. En tanto, los segundos presentaron déficit en dicho año. Ello se explica principalmente por la inserción externa de las pickups medianas producidas en Argentina, que se exportan a màs de 30 países (América Latina y destinos extracontinentales).
- Entre las **autopartes** que mostraron mayor **dinamismo exportador** debido a las **capacidades de la producción local,** se destacan las **cajas de cambio**, que a pesar del elevado monto exportado registraron un déficit comercial, **y los motores**, que contribuyeron a la generación de divisas a partir del superávit presentado el pasado año.

Participación en las exportaciones de autopartes. Año 2020



Resultado comercial de las principales autopartes exportadas. Año 2020

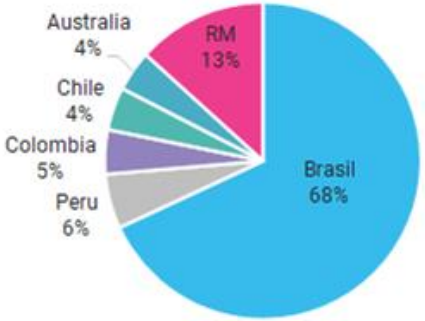


Fuente: SSPRyS con base en INDEC.

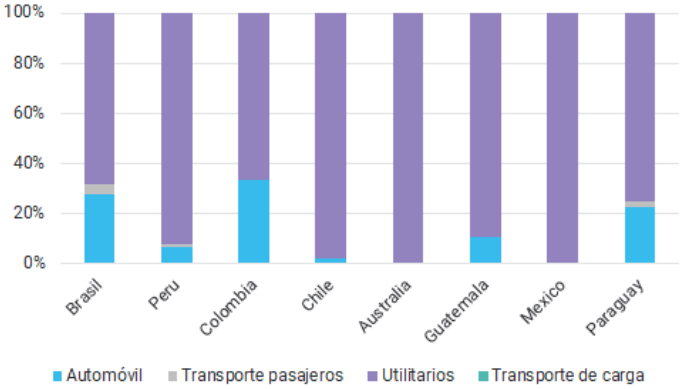
Comercio exterior de vehículos

- **Las exportaciones de vehículos se dirigen mayormente hacia Brasil** por la protección arancelaria que ofrece el AEC a los países miembros del MERCOSUR y la integración productiva regional existente en el sector. La oferta exportable a no miembros del MERCOSUR se concentra en vehículos utilitarios (sobretodo pickups medianas), dado que detentan una mayor competitividad y menor competencia con destinos extrazona.
- Análogo a lo que ocurre con las ventas externas, **la mayor parte de los vehículos importados proceden de países con los que Argentina tiene acuerdos comerciales que reducen a 0% el AEC** (Brasil y en menor medida México). Los vehículos de alta gama sin producción en América Latina se cubren con oferta proveniente de Estados Unidos y Europa y, en el caso de los vehículos más económicos, provienen de Asia.

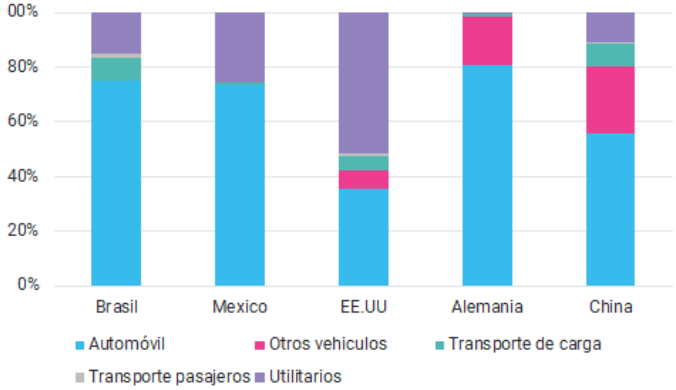
Destino de las exportaciones de vehículos. Año 2020



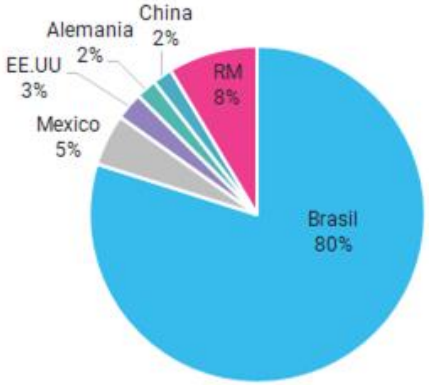
Destinos las exportaciones de vehículos por segmento. Año 2020



Orígenes de las importaciones de vehículos por segmento. Año 2020



Orígenes de las importaciones de vehículos. Año 2020

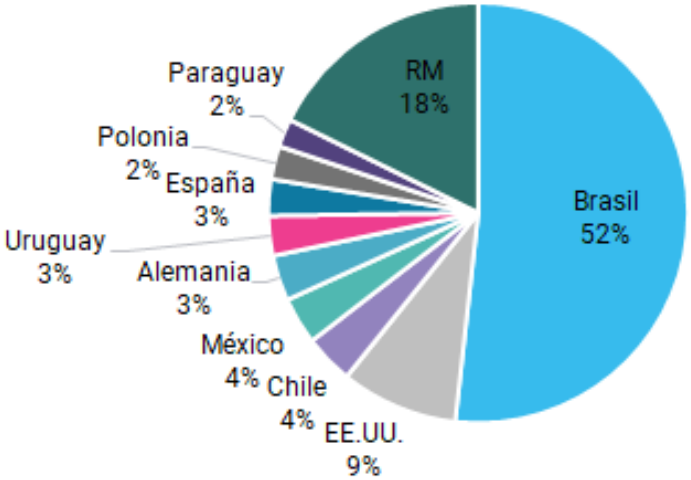


Fuente: SSPRyS con base en INDEC.

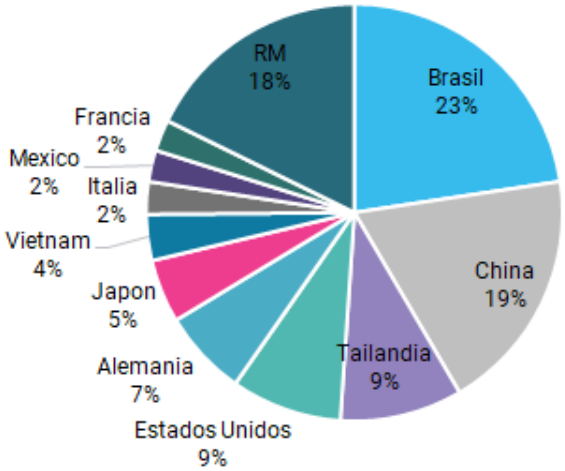
Comercio exterior de autopartes

- **Brasil posee un rol preponderante como mercado de destino de autopartes**, representando más de 1 de cada 2 dólares exportados. El resto de los envíos externos del segmento presenta un elevado grado de atomización, tanto en el segmento de equipo original como también de reposición.
- En relación a los **orígenes** de la importación de autopartes, si bien Brasil lidera, otros destinos extracontinentales como China o Tailandia poseen una participación significativa. Ello se explica en gran medida por la **lógica de cadena global de valor que impera en el sector,** con un **abastecimiento** relativamente **diversificado** desde cada uno de los países productores.

Destinos de las exportaciones de Autopartes. Año 2020



Orígenes de las importaciones de Autopartes. Año 2020

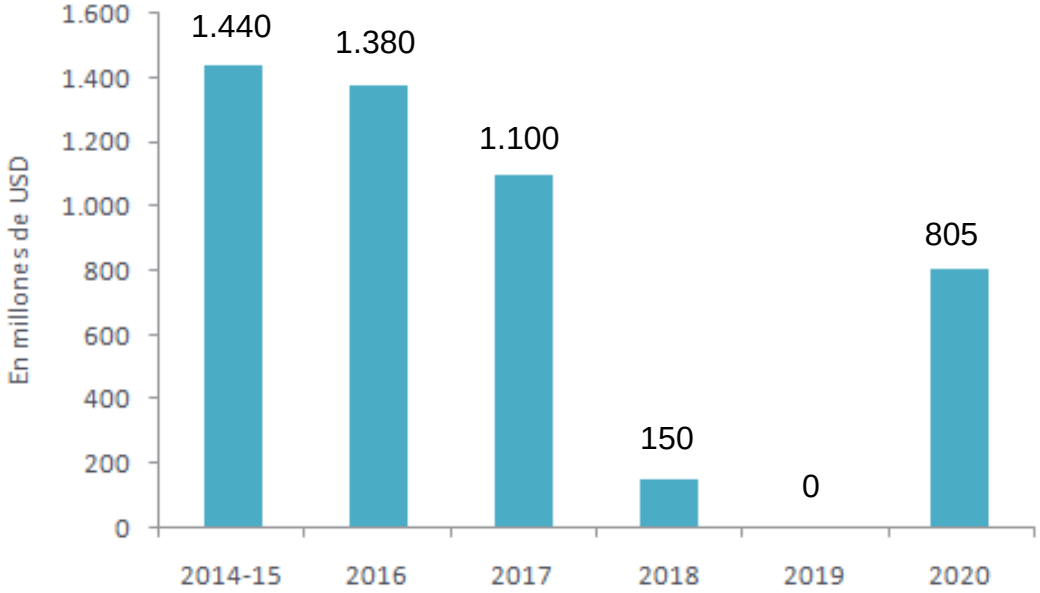


Fuente: SSPRyS con base en INDEC.

Inversiones

- En los primeros años del pasado ciclo de inversión (2014-17) se observó un importante dinamismo por parte de las empresas automotrices para la renovación de su portfolio de productos, e inclusive **se produjo la primera radicación industrial desde 2011**.
- Desde 2018 la inversión en terminales y autopartistas decayó notablemente, aunque **en 2020 y a pesar del contexto de pandemia, varias terminales y autopartistas realizaron anuncios relevantes** de cara a los próximos años.

Evolución de los anuncios de inversión de empresas automotrices en el pasado reciente



Fuente: SSPRyS.

Principales hitos. Inversiones + 300 USD M

2014: **Proyecto Fénix GM (USD 740 M).**

2015: **Radicación industrial Nissan Argentina.**

2016: **Primer proyecto exclusivo regional FCA.**

2016: **Radicación nueva plataforma PSA.**

2017: **Radicación nueva plataforma VW.**

2017: **Radicación nueva plataforma GM.**

2020: **Nueva generación global de Ford Ranger.**

Políticas públicas y regulaciones con impacto específico en el sector

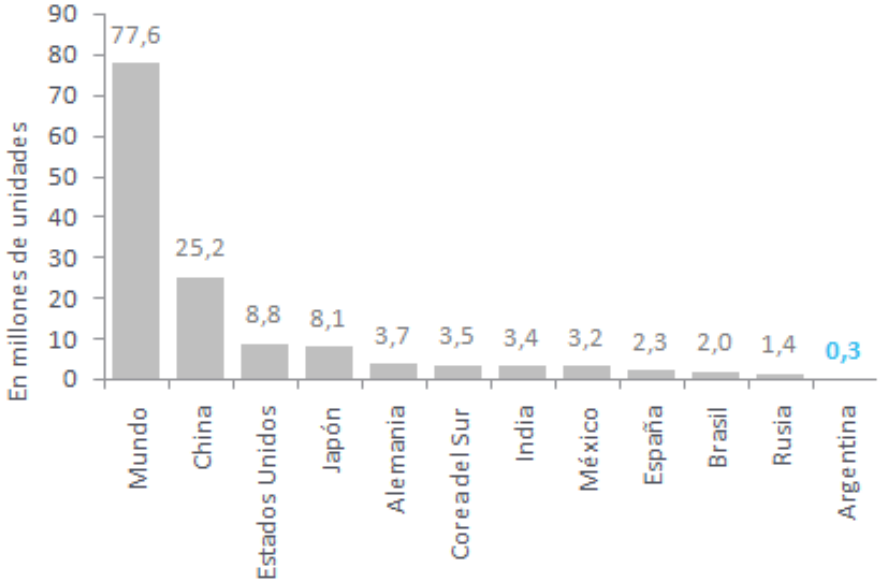
Normativa	Descripción
Régimen de Desarrollo y Fortalecimiento del Autopartismo Argentino (Ley 27.263)	Vigentes desde 2016 y por el término de 10 años. Establece un crédito fiscal a favor de las empresas que adhieran al programa a través de la presentación de proyectos que involucren la compra local de autopartes y el desarrollo y la internacionalización de los proveedores.
Suba de reintegros a la exportación - incluye universo de autopartes y vehículos - (Decreto 789/2020	Aumento en las alícuotas reintegrables y criterio de progresividad en función de la transformación industrial de los bienes.
Reducción de derechos de importación a la importación de vehículos impulsados por motorizaciones alternativas a la combustión interna (Decreto 846/2020)	Cupo de 1.000 unidades para la importación con aranceles del 5%, 2% y 0% en función de la motorización de los bienes involucrados y la condición de importación de los bienes.
Eliminación de la percepción de derechos de exportación a las exportaciones incrementales de vehículos (Decreto 150/2021)	Alícuota de 0% en los DEx de las exportaciones incrementales respecto a 2020 y comprendidos hasta el 31 de diciembre de 2021, incluyendo los envíos a países miembros del MERCOSUR (a diferencia del Decreto 789/2020).
Líneas de crédito para la reactivación productiva PyME y financiamiento para el cambio estructural:	Medida de alcance general para la que resultan elegibles numerosos proveedores de la cadena de valor autopartista, con tasas de interés en el rango 10%-24% en la línea de reactivación productiva y plazo de hasta 10 años en la línea orientada al cambio estructural.
Régimen de fomento de inversión para las exportaciones (Decreto 234/2021)	Régimen que establece la libre disponibilidad de hasta el 20% de las divisas obtenidas en las exportaciones vinculadas a proyectos de inversión que superen los USD 100 millones por un plazo mínimo de 2 años.

Fuente: SSPRyS.

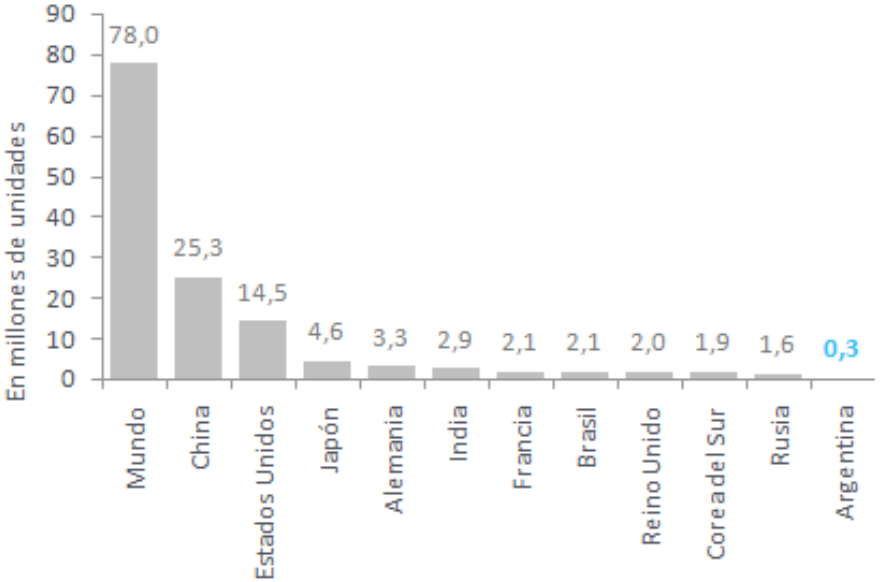
Argentina en el contexto global y regional

- **En 2020 Argentina ocupó el 25° lugar entre los países consumidores de vehículos y el 29° entre los productores.** En materia de demanda representó el 0,4% del total mundial mientras que en la oferta dicha participación ascendió al 0,3%. **En la actualidad el país ocupa un lugar de menor relevancia en el contexto internacional respecto de la pasada década.**
- **En el contexto regional, ocurre un fenómeno similar.** Históricamente la producción y las ventas de vehículos a nivel local fue entre 3 y 4 veces inferior a la de Brasil, en tanto que en la actualidad dicha relación es entre 6 y 7 veces inferior.

Producción mundial de vehículos: Año 2020

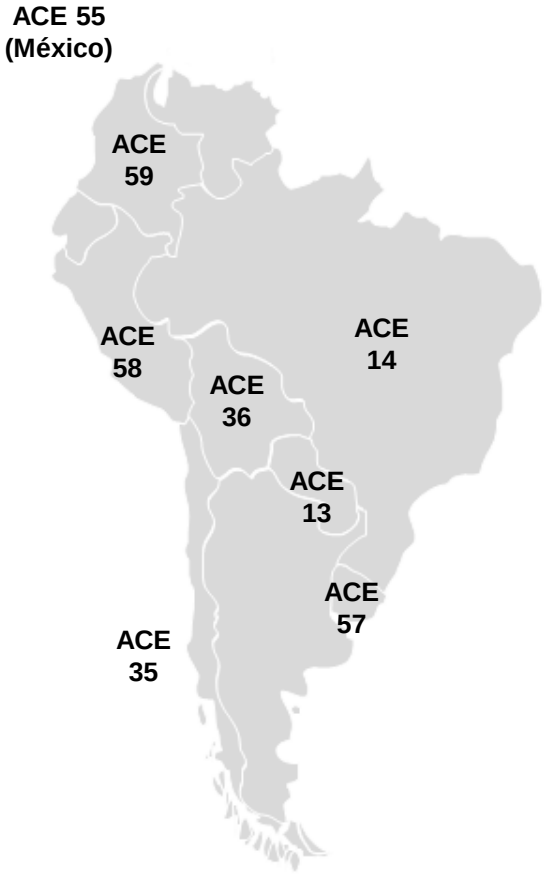


Mercados mundiales de vehículos: Año 2020



Fuente: SSPRyS en base a OICA.

Acuerdos comerciales y rol regional



Fuente: SSPRyS en base a ALADI.

- **Argentina cuenta con acceso preferencial al mercado latinoamericano** que, previo a la irrupción de la pandemia, superó los 5 millones de unidades comercializadas (excluyendo al propio país). En orden de relevancia dichos mercados son: Brasil, México, Chile, Colombia, Perú, Ecuador, Paraguay, Uruguay y Bolivia.
- **El acceso preferencial al mercado regional es una condición necesaria para la captación de inversiones** de empresas multinacionales que operan en la región, como son las propias terminales. Teniendo en cuenta que México y Brasil forman parte de los 10 mayores productores de vehículos a nivel mundial y que otros países sudamericanos consideran estratégica dicha industria, el acceso a mercados de la región vía aranceles preferenciales es una condición de competencia entre países productores de vehículos.
- **Con Brasil**, destino de ⅔ de las exportaciones de vehículos argentinos, **rige el libre comercio sujeto al cumplimiento del coeficiente Flex** que se define como el ratio importaciones/exportaciones medidas en valor FOB. Para el período Jul/20-Jun/23 dicho coeficiente es de 1,8 y presenta una trayectoria creciente hasta alcanzar el libre comercio pleno a partir de mediados de 2029.
- **Entre Argentina y México rige un sistema de cuotas de importación/exportación hasta marzo de 2022.** Dicha cuota asciende a USD 773 millones para el período comprendido entre el 19/03/21 y el 18/03/22. **A partir del 19/03/22 está establecida la entrada en vigencia del libre comercio entre ambos países.**
- **En el resto de los países de la región Argentina enfrenta aranceles reducidos o cuenta con cuotas libres de aranceles**, por lo general sujetas a condiciones de integración de partes a nivel regional/bilateral. El incremento de las condiciones de contenido local de partes y piezas fue una constante en las negociaciones de los últimos 10/15 años.

Visión prospectiva de la industria: principales cambios en curso

A nivel de producto	Electrificación Conectividad Seguridad Autonomía	• Nuevos desarrollos orientados exclusivamente hacia vehículos híbridos y eléctricos. • Vehículos conectados en tiempo real con el usuario y el entorno. • Estándares regulatorios más severos y mayor exigencia del consumidor al vehículo. • Vehículos con menor dependencia del usuario y mayores asistencias a la conducción.
A nivel de procesos	Modularidad Industria 4.0 Estandarización	• Desarrollos ingenieriles menos específicos y más versátiles para configurar modelos. • Pleno uso de robótica, internet de las cosas e interacción con la cadena de valor. • Desarrollos orientados a explotar rendimientos de escala en detrimento de la diferenciación en partes y sistemas.
Organización empresarial	Concentración Regionalización Gobernanza	• Fusiones y adquisiciones de empresas para creación de grupos automotrices globales. • Operaciones más descentralizadas y autónomas a nivel productivo y comercial. • Ascenso de los sistemas globales en el desarrollo tecnológico y apropiación del know-how y la innovación.

Fuente: SSPRyS.

Anexo

Glosario, acrónimos y abreviaturas

- Acum: acumulado.
- ADEFA: Asociación de Fabricantes de Automotores.
- AEC: Arancel Externo Común
- AFIP: Agencia Federal de Ingresos Públicos.
- ASPO: Aislamiento social, preventivo y obligatorio.
- BCRA: Banco Central de la República Argentina.
- der.: derecho.
- i.a.: interanual.
- IED: Inversión Extranjera Directa.
- I+D: Investigación y Desarrollo.
- INDEC: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- IPI: Índice de Producción Industrial Manufacturero.
- IPIM: Índice de Precios Internos al por Mayor.
- FCA: Fiat Chrysler Automobiles.
- GM: General Motors
- Mill: millones.
- Programa ATP: Programa de Asistencia de Emergencia al Trabajo y la Producción.
- PSA: Peugeot-Citroen Gruope
- SSPRyS: Subsecretaría de Programación Regional y Sectorial.
- SUV: Sport Utilitary Vehicles.
- UCI: Utilización de la Capacidad Instalada
- VAB: Valor Agregado Bruto.
- Var: variación.
- VW: Volkswagen.

Bibliografía

- ARZA, V. y LÓPEZ, A. (2008). La industria automotriz en el MERCOSUR, Serie Red Mercosur N° 10
- ARZA, V. (2011). El Mercosur como plataforma de exportación para la industria automotriz. Revista CEPAL Nº 103.
- BARLETTA, F.; KATAISHI, R. y YOGUEL, G. (2013). La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa; en La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI. CEPAL.
- CANTARELLA, J.; KATZ, L. y DE GUZMÁN, G. (2008). La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de Autocomponentes. LITTEC-UNGS.
- CASTELLS, M. J. y SCHORR, M. (2013). ¿Sustitución de importaciones en la posconvertibilidad? Una mirada desde la industria automotriz y la de bienes de capital; en Argentina en la posconvertibilidad: ¿desarrollo o crecimiento industrial? Estudios de economía política. Editorial Miño y Dávila.
- PANIGO, D.; GÁRRIZ, A.; LAVARELLO, P. y SCHORR, M. (2017). La encrucijada del autopartismo en América Latina. Undav Ediciones; CABA: Asociación de Pensamiento Económico Latinoamericano-APEL.
- PROARGENTINA (2005). Autopartes. Serie de Estudios Sectoriales.
- STURGEON, T. J., VAN BIESEBROECK, J. y GEREFFI, G. (2008). Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry, Journal of Economic Geography, Nº 8, pp. 297-321.
- STURGEON, T. J. y VAN BIESEBROECK, J. (2011). Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries? Int. J. Technological learning, Innovation and Development, VOL. 4, Nos. 1/2/3, pp. 181-205.
- MOYA, D., et ál. (2012). Complejo productivo automotriz. Análisis Tecnológico Sectorial, Componente I, Cuadros de Situación Tecnológica. Subsecretaría de Políticas en Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva.

Bases de datos y sitios de interés

- Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA). Disponible en: http://www.adefa.org.ar/es/index.php
- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC). Disponible en: http://www.afac.org.ar/
- Páginas web de diversas empresas del sector.
- Banco Central de la República Argentina (BCRA) – Información de IED. Disponible en: http://www.bcra.gob.ar/PublicacionesEstadisticas/Inversiones_directas.asp
- Base de datos de comercio exterior argentino del Instituto Nacional de Estadística y Censos.
- Base de datos de producción y ventas de la Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles (OICA). Disponible en: http://www.oica.net
- Ministerio de Economía. Informes de cadena de valor. Automotriz y autopartista. Disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/sspmicro_cadenas_de_valor_automotriz.pdf
- Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial del Ministerio de Trabajo, Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE-MTEySS). Disponible en: http://www.trabajo.gob.ar/estadisticas/oede/index.asp
- Sistema de Información de Comercio Exterior de la Organización de Estados Americanos (Foreign Trade Information System). Disponible en: http://www.sice.oas.org
- Sistema de Información del Mercado Automotor de Argentina de la Asociación de Concesionarios de Automotores (SIOMAA-ACARA). Disponible en: http://www.siomaa.com

Ministerio de Economía
Argentina

Secretaría de
Política Económica

Subsecretaría de Programación Regional y
Sectorial