

TRENDS IN THE AUTOMOTIVE SECTOR AND POST-COVID-19 OUTLOOK

June 2020

TRENDS IN THE AUTOMOTIVE SECTOR AND POST-COVID-19 OUTLOOK

June 2020

SUMMARY

- In recent decades, the automotive industry has gone through a deep transformation. Its main players have changed and data would seem to indicate a return towards production concentration, both geographically as well as in the number of companies. Added to this reality is the change in consumption patterns, in mobility, the growing regulatory requirements and technological innovations in the sector, driven by advances in other industries such as electronics and software, which have become essential inputs.
- At the global level, both vehicle production and sales grew in general until 2017 and began to decline as of 2018. With regard to trade, exports increased during 2017 and 2018 (7.5% and 5.1%, respectively) but decreased in 2019 (1.9%).
- In the case of Argentina, production and sales also rose in 2017 before decreasing in the following two years. In particular, during 2019 production fell 32.7% year-on-year and sales did so by 45.4%. Exports, in turn, shrank 16.7% in quantity and 14.0% in value.
- The International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA, for its acronym in French) expects the COVID-19 pandemic to cause the worst crisis in the automotive industry. In fact, some preliminary projections indicate that the drop in global light vehicle production would be 10 million units by 2020 (-11.2% compared to 2019).
- In our country, the first four months of the year already show the strong impact of the pandemic on the sector. Compared to January-April 2019, national production fell 38.3%, sales 73.6% and exports 37.0%. A drop ranging from 44.4% and 55.5% in sales would be expected at the end of 2020.

The opinion expressed in this publication does not necessarily reflect the views of the Ministry of Foreign Affairs, International Trade and Worship of Argentina.

Total or partial reproduction is authorised provided the source is acknowledged.

Please note that only the summary is in English. See below for full report in Spanish.

ACTUALIDAD DEL SECTOR AUTOMOTOR Y PERSPECTIVAS POST COVID-19

Junio de 2020



ACTUALIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y PERSPECTIVAS POST COVID-19

Junio de 2020

SÍNTESIS

- En las últimas décadas, la industria automotriz ha experimentado una profunda transformación. Sus actores principales han cambiado y los datos parecerían indicar una vuelta hacia la concentración de la producción, tanto en términos geográficos como en número de empresas. A esta realidad se suma el cambio en las pautas de consumo en la movilidad, las crecientes exigencias regulatorias y las innovaciones tecnológicas del sector, nutridas por los avances en otras industrias como la electrónica y el software, que se han convertido en insumos esenciales.
- A nivel global, tanto la producción como las ventas de vehículos crecieron en líneas generales hasta 2017 y comenzaron a caer a partir de 2018. En lo que respecta al comercio, las exportaciones durante los años 2017 y 2018 aumentaron (7,5% y 5,1%, respectivamente) para bajar en 2019 (1,9%).
- En el caso de nuestro país, la producción y las ventas también crecieron en 2017 antes de disminuir en los dos años siguientes. En particular, durante 2019 la producción se redujo interanualmente 32,7% y las ventas lo hicieron en 45,4%. Las exportaciones, por su parte, se redujeron 16,7% en cantidad y 14,0% en valor.
- La Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) espera que la pandemia del COVID-19 genere la peor crisis de la industria automotriz. De hecho, algunas proyecciones preliminares indican que la caída en la producción global de vehículos livianos sería de 10 millones de unidades para 2020 (-11,2% respecto de 2019).
- En la Argentina, los primeros cuatro meses del año ya dan cuenta del fuerte impacto de esta pandemia sobre el sector. Respecto de enero-abril de 2020, la producción nacional cayó 38,3%, las ventas 73,6% y las exportaciones 37,0%. Finalizado 2020 se esperaría una caída de entre 44,4% y 55,5% de las ventas.

ACTUALIDAD DEL SECTOR AUTOMOTOR Y PERSPECTIVAS POST COVID-19

Junio de 2020

CONTENIDO

1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ GLOBAL.....	1
1.1. Producción mundial de vehículos.....	1
1.2. Ventas internas.....	3
1.3. Comercio internacional	4
2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA.....	6
2.1 Producción de vehículos.....	6
2.2 Demanda interna.....	7
2.3 Comercio internacional	8
2.4 Sector autopartista.....	10
3. ESCENARIO 2020 Y PERSPECTIVAS POST-COVID-19	11

La presente publicación no necesariamente refleja la opinión del Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio Internacional y Culto de la Argentina.

Se autoriza la reproducción total o parcial citando fuentes.

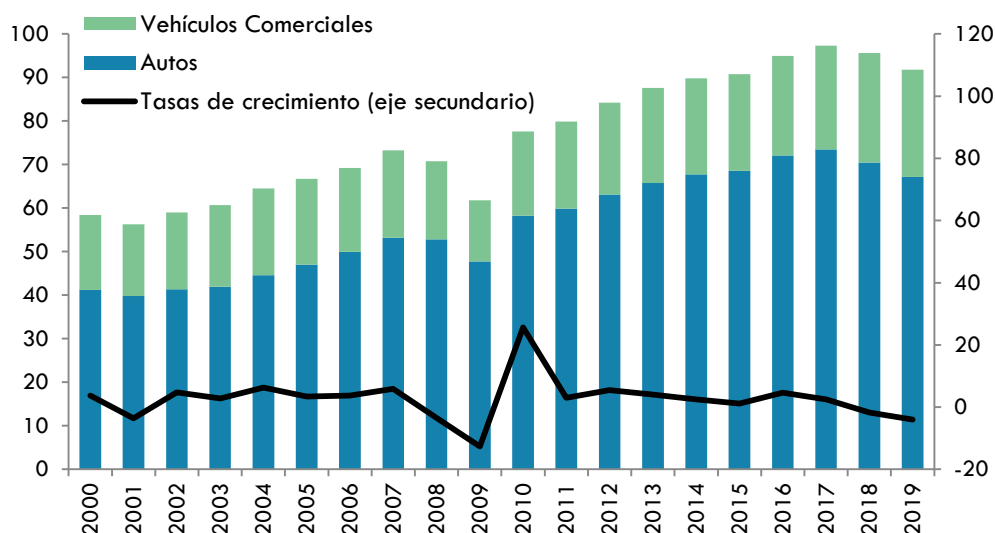
1. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ GLOBAL

1.1. Producción mundial de vehículos

La industria de vehículos presentó un crecimiento casi ininterrumpido durante los últimos veinte años, hasta que la crisis económica internacional de fines de 2008 ocasionó una fuerte caída en su producción, de 3,5% durante 2008 y 12,7% el año siguiente (gráfico 1). A partir de allí resulta evidente su recuperación, hasta el año 2017, donde se alcanzaron los volúmenes de producción de vehículos más grandes de la historia (97,3 millones de unidades). En los dos años siguientes la producción se redujo 1,7% y 4,0%, respectivamente y se esperan peores resultados aún para este 2020 (ver sección 3).

Gráfico 1. Evolución de la producción mundial de vehículos - Período 2000-2019

Vehículos en millones de unidades y tasa de crecimiento en % (eje secundario)



Fuente: CEI en base a OICA

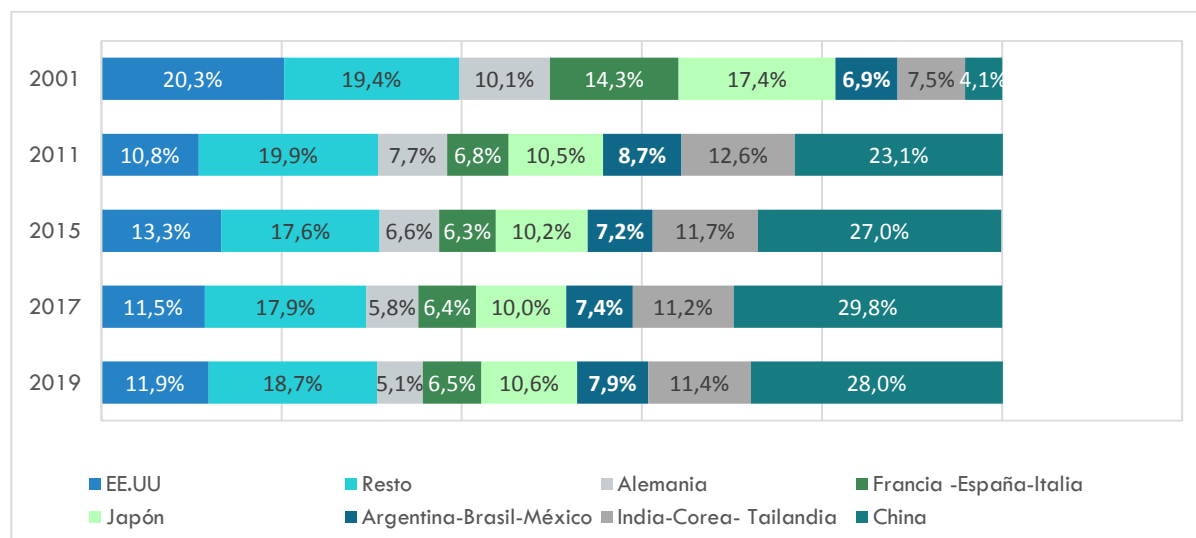
En lo que respecta a la composición de la producción, los automóviles superan ampliamente a los vehículos comerciales, cuya participación en los últimos 20 años fue, en promedio, de 26,7%. No obstante, desde 2017 la participación de estos últimos viene creciendo.

En el siguiente gráfico se puede observar el cambio en la participación de mercado de los principales productores a nivel global, durante el último siglo. La diferencia más marcada se da entre la situación anterior y posterior a la mencionada crisis. En 2001, Estados Unidos era el líder global (20,3%) y China tenía una participación mucho menor (4,1%). Diez años después el peso estadounidense en la industria se redujo casi a la mitad y el gigante asiático pasó a concentrar casi el 30% del mercado, con una producción de 25,7 millones de vehículos.

No obstante, resulta interesante el incremento de la participación de Estados Unidos y de Japón de los últimos tres años, en desmedro de la presencia de países como Alemania o Corea del Sur, e incluso en los últimos dos años, de China. En lo que respecta a los principales productores de América Latina, Argentina, Brasil y México, a partir de 2015 comenzaron a crecer en participación, hasta alcanzar el 7,9% en 2019.

Gráfico 2. Evolución de la participación de mercado de países y grupos de países seleccionados

En %

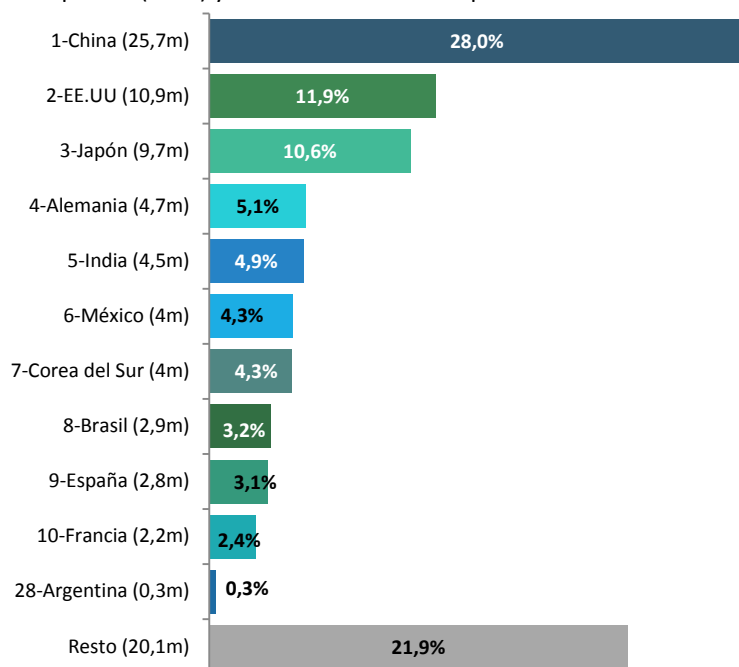


Fuente: CEI en base a OICA

En la actualidad, aproximadamente 48 países producen vehículos¹, de los cuales, como ya se ha mencionado, China es el principal, con 28% de la producción global. Los otros 9, que junto a China concentran 77,8% de la producción mundial son: Estados Unidos, Japón, Alemania, India, México, Corea del Sur, Brasil, España y Francia (gráfico 3).

Gráfico 3. Principales productores de vehículos - Año 2019

Participación (en %) y millones de vehículos producidos



Fuente: CEI en base a OICA

¹ Países que reportaron producción a OICA.

La Argentina ocupó en 2019 el puesto 28, con una participación de 0,3%. En relación con el año 2017, cayó 4 puestos en el ranking global y perdió 0,2 puntos porcentuales de participación.

El resto de los productores, en orden de importancia según la producción de 2019 son: Tailandia, Canadá, Rusia, Turquía, Rep. Checa, Reino Unido, Indonesia, Eslovaquia, Italia, Irán, Polonia, Sudáfrica, Malasia, Hungría, Rumania Marruecos, Portugal, Bélgica, Suecia, Uzbekistán, Taiwán provincia de China, Vietnam, Eslovenia, Pakistán, Austria, Países Bajos, Finlandia, Argelia, Colombia, Kazajistán, Serbia, Bielorrusia, Egipto, Filipinas, Ucrania, Australia y Azerbaiyán.

En cuanto a las firmas que lideraron la producción durante 2017 (último dato disponible), las dos principales son la japonesa Toyota y la alemana Volkswagen, con participaciones de mercado de 10,8% y 10,7%, respectivamente. Les siguen en importancia, Hyundai (Corea del Sur), General Motors (EE.UU.), Ford (EE.UU.), Nissan (Japón), Honda (Japón), FCA (Italia), Renault (Francia) y PSA (Francia).

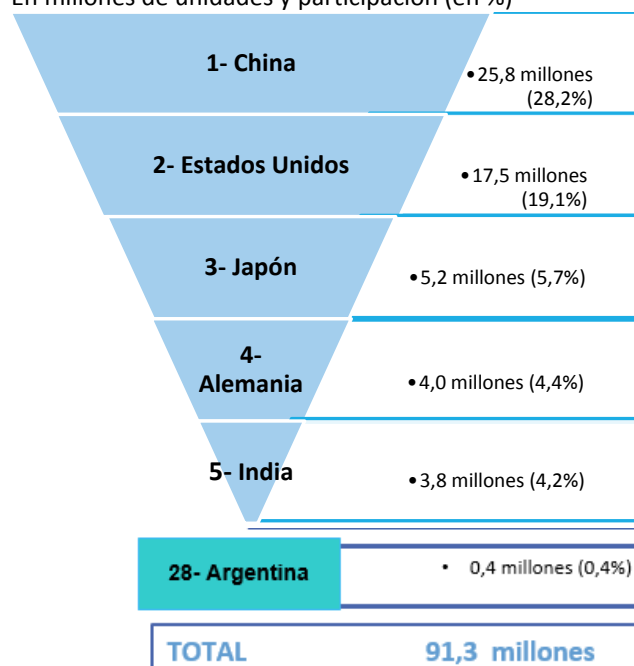
1.2. Ventas internas

En la actualidad, los dos principales mercados de vehículos son China, con 25,8 millones de vehículos vendidos durante 2019 (28,2% de la demanda global) y Estados Unidos (19,1%), con 17,5 millones (gráfico 4). La demanda de esos mercados es tan grande que, en conjunto, suman casi la mitad del total global de ventas. Le siguen en importancia, pero con participaciones de mercado mucho más pequeñas, Japón (5,7%), Alemania (4,4%), India (4,2%), Brasil (3,1%), Francia y Reino Unido (2,9%, cada uno), Italia (2,3%), y Canadá (2,2%). De un total de 144 países que reportaron ventas de vehículos, estos diez concentran 75,1% de la demanda global.

Por su parte, el mercado argentino se encuentra en el puesto 28, con 408.674 autos vendidos durante 2019, lo que da cuenta del 0,4% de la demanda global.

Gráfico 4. Ranking de ventas internas - Año 2019 - Principales cinco y la Argentina

En millones de unidades y participación (en %)



Fuente: CEI en base a OICA

China perdió participación respecto de 2017 y casi la totalidad del resto de los países mencionados la aumentó. En lo referente a la Argentina, la caída en las ventas de 2019 fue tan grande que la hizo descender nueve puestos a nivel global (0,5 puntos porcentuales de participación).

1.3. Comercio internacional

Las exportaciones de vehículos² de los últimos años fluctuaron considerablemente, influenciadas por factores como la crisis de 2008-2009 y el ascenso productivo de países de alta demanda interna. En particular, durante los años 2016 a 2018, crecieron 2,1%, 7,5% y 5,1%, respectivamente (gráfico 5), para caer en 2019³ (1,9%).

En lo que respecta a los principales países exportadores e importadores (gráficos 6 a y b), Alemania es el primer exportador global de vehículos: en 2019 exportó por US\$ 163,4 miles de millones, lo que representó 17,1% de las ventas mundiales. Los siguientes exportadores son Japón (11,5% de participación), México (8,7%), Estados Unidos (7,9%) y Canadá (4,7%). También cabe destacar que si bien China es el principal productor mundial, se encuentra en la posición número 17 entre los exportadores, con tan solo 1,8% de participación

Por su parte, la Argentina exportó vehículos por US\$ 5,7 miles de millones en 2019, y ocupó así el puesto 27 entre los 79 países que reportaron exportaciones para ese año⁴.

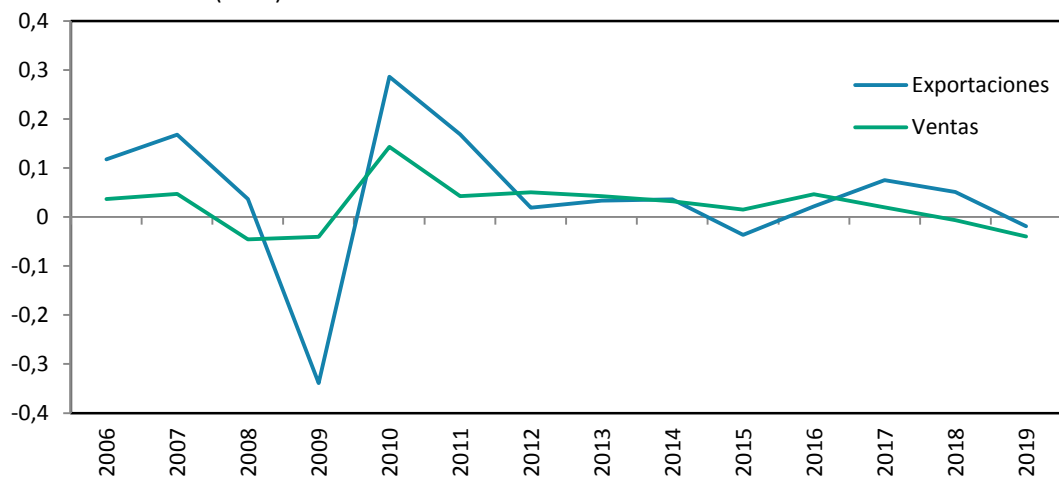
² Posiciones 781, 782 y 783 de la Clasificación CUCI, revisión 3.

³ Los datos de exportaciones 2019 son aún preliminares.

⁴ Los datos de comercio surgen de Comtrade, con la excepción de ciertos países con relativa importancia (participación de mercado en 2017 mayor o igual a 0,1% en el caso de las importaciones y a 0,01% para las exportaciones) que aún no reportaron flujos. En esos casos, se obtuvieron sus datos de TradeMap, que ante la falta de reporte de los países utiliza el dato espejo.

Gráfico 5. Evolución de las exportaciones y de las ventas internas totales 2006-2019

Tasa de crecimiento (en %)

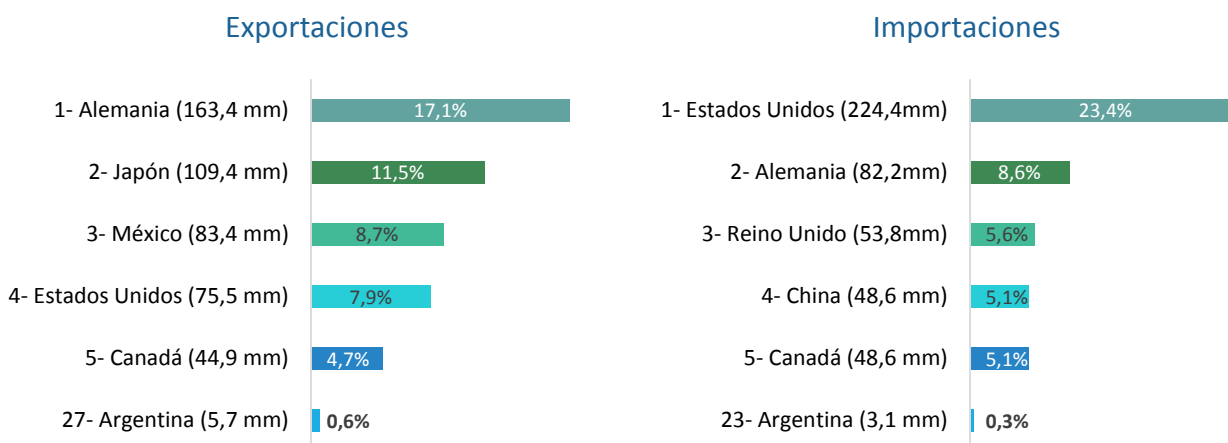


Fuente: CEI en base a WITS, TradeMap, OICA e Indec⁵

En el caso de las importaciones, Estados Unidos es el primer comprador global de vehículos, con una demanda que absorbe 23,4% del total de vehículos exportados. Muy por detrás le siguen Alemania (8,6%), Reino Unido (5,6%), China (5,1%) y Canadá (5,1%). En el puesto 23 se encuentra la Argentina, cuyas importaciones de 2019 representaron 0,3% del total mundial.

Gráficos 6 a y b. Ranking de exportaciones e importaciones - Año 2019 - Principales cinco y la Argentina

Participaciones de mercado (en %) y en US\$ miles de millones



Fuente: CEI en base a WITS, TradeMap e Indec

De los principales actores internacionales de la industria, el país más deficitario durante 2019 fue Estados Unidos (US\$ 148,9 miles de millones), seguido de China (US\$ 31,8 miles de millones) y Australia. Dentro de este grupo de países también se encuentran Italia, Francia, Reino Unido, Canadá, Rusia, Malasia y Brasil entre otros. Del lado opuesto, el país con mayor superávit comercial de vehículos fue Japón (US\$ 96,5 miles de millones), seguido por Alemania. En este grupo se encuentran México y la Argentina (junto a Corea del Sur, España, Tailandia, República Checa, Sudáfrica e Indonesia, entre los principales mercados).

⁵ Para los años 2018 y 2019 se utilizaron estadísticas oficiales.

2. LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA

En 2019, la industria automotriz⁶ argentina fue la cuarta más importante del sector manufacturero y la número 16 del total de la economía. En efecto, representó 6,4% del valor bruto de producción industrial y 1,9% del total, a precios constantes. En relación con 2017, perdió una posición entre las industrias manufactureras (1,2 puntos porcentuales menos de participación) y cinco posiciones en el total de rubros de la economía (0,5 puntos porcentuales de participación menos).

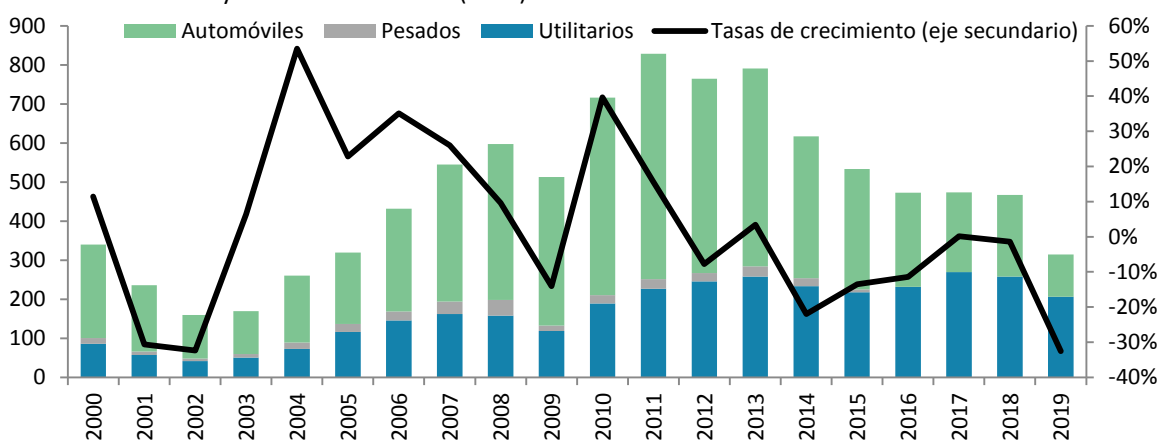
A nivel regional, nuestro país ocupa un lugar destacado como productor y exportador de vehículos, aunque en los últimos años ha perdido posiciones.

2.1 Producción de vehículos

Desde sus orígenes, la escala productiva de esta industria se incrementó considerablemente ya que pasó de producir 33.000 unidades en 1959 a casi 315.000 en 2019. En particular, en los últimos 20 años se destaca la gran caída y aún más fuerte recuperación fruto de la crisis económica de 2001-2002. Si bien la crisis financiera internacional de 2009 también generó una merma en la producción, podría decirse que la industria experimentó un crecimiento sostenido hasta 2011, cuando llegó a su máximo histórico de 828.771 unidades. A partir de allí la tendencia en la producción fue decreciente, en términos generales.

Gráfico 7. Evolución de la producción de vehículos, por categoría - Período 2000-2019

En miles de unidades y tasa de crecimiento (en %)



Fuente: CEI en base a ADEFA

Los niveles de producción del año 2019 quedaron por debajo de los producidos a comienzos del siglo XXI y las perspectivas para 2020 indican que esa situación empeoraría. En los primeros cuatro meses de 2020⁷, la producción nacional acumulada registró una baja del 38,3% respecto del período enero-abril de 2019.

En cuanto a la composición de la producción, históricamente predominaron los automóviles, seguidos de los utilitarios livianos, con una escasa y aleatoria participación de los vehículos pesados⁸. Sin embargo, en los

⁶ Suma de las categorías: fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques y fabricación de equipo de transporte n.c.p.

⁷ Debido a las normas de Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio, en el mes de abril no hubo producción.

⁸ Las estadísticas de producción de vehículos pesados están discontinuadas por lo que es probable que se estén subestimando las cifras.

últimos años se observa un constante crecimiento en la participación de los vehículos comerciales. A partir de 2017 superaron en proporción a los automóviles e incluso en 2019 casi los duplicaron. Ello podría indicar que la Argentina está adoptando un patrón de especialización en los vehículos tipo SUV, utilitarios y camionetas.

En la actualidad se encuentran radicadas en el país diez firmas productoras de vehículos. La más importante de ellas es la líder mundial Toyota, que en 2019 produjo 125.060 vehículos, 39,7% de la producción total del país. Específicamente, Toyota Argentina fabrica la camioneta New Hilux y la SUV New SW4, ambas en sus distintas versiones. De hecho, la Hilux fue el modelo más producido en el país en 2019 con 101.992 unidades (32,4% del total producido en la Argentina y 49,4% del total producido en esa categoría de vehículos).

Le siguen en volumen de producción Volkswagen y Ford, con participaciones de mercado de 13,5% (42.524 unidades) y 13,4% (42.288 unidades), respectivamente. El resto de las firmas que producen en la Argentina, en orden de importancia son: Fiat-Chrysler –FCA– (con 10,1%), Renault-Nissan (10,0%), General Motors (7,7%), Honda (2,7%), Peugeot-Citroën –PSA– (2,7%), Mercedes Benz e Iveco⁹.

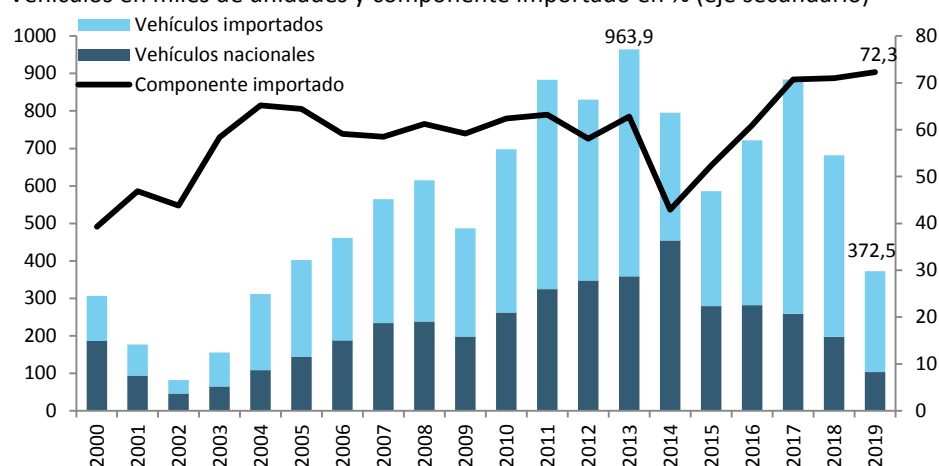
No obstante, debe mencionarse que a partir de mayo de 2020 Honda dejará de producir su SUV HR-V (que ahora vendrá importada de México) para asignar sus recursos a la producción de motos.

2.2 Demanda interna

La demanda interna de vehículos también ha fluctuado significativamente en estos últimos 20 años. Tras la crisis económica de comienzos de siglo, las ventas internas de vehículos comenzaron a crecer a partir de 2003 y sostuvieron esa tendencia hasta 2008. Los años siguientes oscilaron entre períodos de crecimiento de las ventas y períodos de descenso. En 2013, las ventas ascendieron a 963.917 unidades, su mayor nivel histórico. Seis años después, dicho monto se ubicó en 372.474 unidades (61,4% por debajo).

Gráfico 8. Ventas de vehículos por origen de la producción

Vehículos en miles de unidades y componente importado en % (eje secundario)



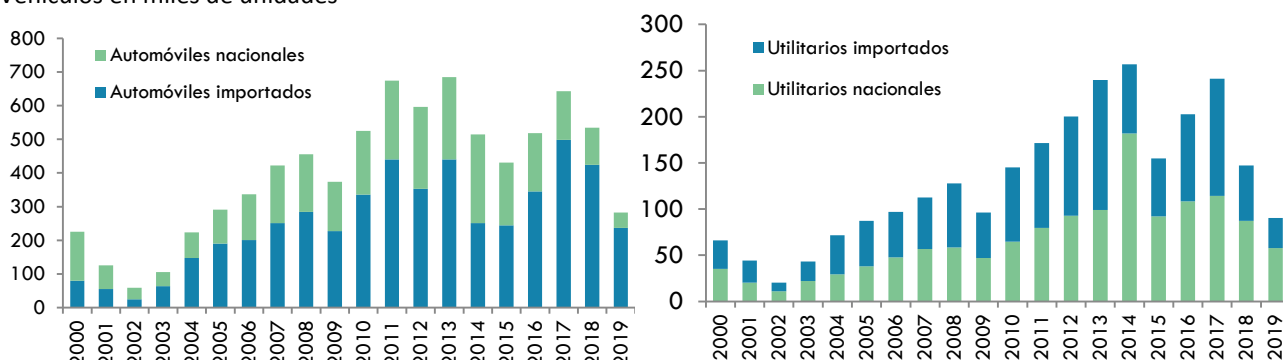
Fuente: CEI en base a ADEFA

En cuanto a su origen, las ventas de vehículos importados superan a las de vehículos nacionales desde 2003 (excepto durante 2014), con una participación creciente desde 2015. En 2019 dicha participación alcanzó el 72,27% (la mayor de los últimos 20 años).

⁹ De estas últimas dos firmas no se dispone de datos actuales.

Gráfico 9. Ventas de vehículos por categoría y por origen de la producción

Vehículos en miles de unidades



Fuente: CEI en base a ADEFA

Respecto de la composición de la demanda, la venta de vehículos supera ampliamente a la de utilitarios livianos y a la de pesados –suele estar, en general, por encima del 70%–. En 2019, por ejemplo, se vendieron 282.299 unidades de automóviles y 90.175 utilitarios¹⁰.

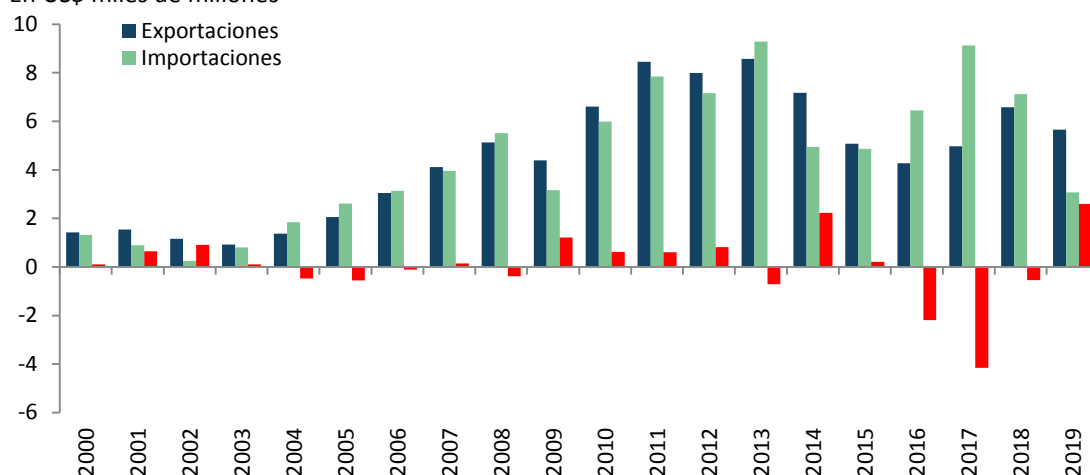
Finalmente, las ventas de los primeros cuatro meses del año, totalizaron 79.352, 35,3% menos que las registradas en el mismo período de 2019. En particular, las del mes de abril cayeron interanualmente 73,6%.

2.3 Comercio internacional

La industria automotriz tiene un importante peso en el total de exportaciones de la Argentina. En 2019, representó 8,7% de las exportaciones totales de la Argentina (29,5% de las exportaciones de manufacturas de origen industrial –MOI–) y 6,2% de sus importaciones. En relación con 2017, la importancia del sector se incrementó en las exportaciones (en 0,2 puntos porcentuales) y se redujo en las importaciones (en 7,3 puntos porcentuales).

Gráfico 10. Evolución del comercio de vehículos de la Argentina - Período 2000-2019

En US\$ miles de millones



Fuente: CEI en base a Indec

¹⁰ A partir de 2015 ADEFA no reporta datos de vehículos pesados.

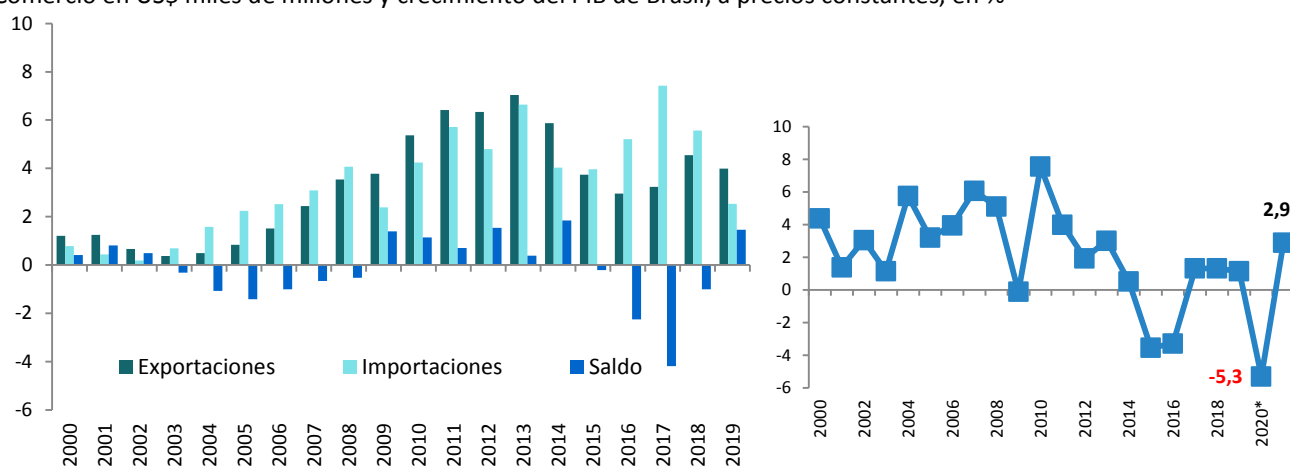
En 2019 se exportaron 224.249 vehículos lo que representa un incremento de 6% si se lo compara con 2017, de cuando data el último informe elaborado por el CEI, pero una caída de 16,7% respecto de 2018. En valor, las exportaciones ascendieron a US\$ 5.663 millones y las importaciones a US\$ 3.069 millones, por lo que el saldo fue superavitario en US\$ 2.594 millones (gráfico 10).

En lo que respecta a 2020, en los primeros cuatro meses se exportaron 43.120 vehículos¹¹, lo que significó una caída de 37% respecto del mismo período de 2019.

El principal socio comercial de la Argentina es Brasil, con el cual tiene preferencias arancelarias bajo el Acuerdo de Complementación Económica N° 14 (ACE 14). Las exportaciones hacia ese país representaron en 2019 el 70,5% de las exportaciones totales, por un valor de US\$ 3.990 millones¹² (gráfico 11). Medido en unidades, se exportaron a ese destino 150.416 vehículos (67%).

Gráfico 11. Evolución del comercio bilateral con Brasil y crecimiento del PIB brasileño

Comercio en US\$ miles de millones y crecimiento del PIB de Brasil, a precios constantes, en %



Fuente: CEI en base a Indec y FMI

La concentración en las importaciones es aún mayor, dado que 82,5% de las compras de vehículos durante 2019 provinieron de ese país (US\$ 2.531 millones). Como resultado, durante 2019 el comercio entre ambos países fue superavitario para la Argentina, luego de cuatro años consecutivos de déficit.

Dado el alto grado de dependencia de las exportaciones argentinas a la demanda brasileña (y por lo tanto al desempeño de su economía), resulta interesante ver las proyecciones del PIB brasileño para este año. Como se observa en el gráfico 10, se espera una profunda caída de la actividad (5,3%) en 2020, para recuperar el crecimiento en 2021 (2,9%).

Otros destinos destacados para las ventas externas argentinas son esencialmente de América Latina y Caribe, con la excepción de Australia y Sudáfrica, que en promedio, entre 2017 y 2019 ocuparon el quinto y octavo destino de exportación, respectivamente. En cuanto a los orígenes de las importaciones, el segundo origen de

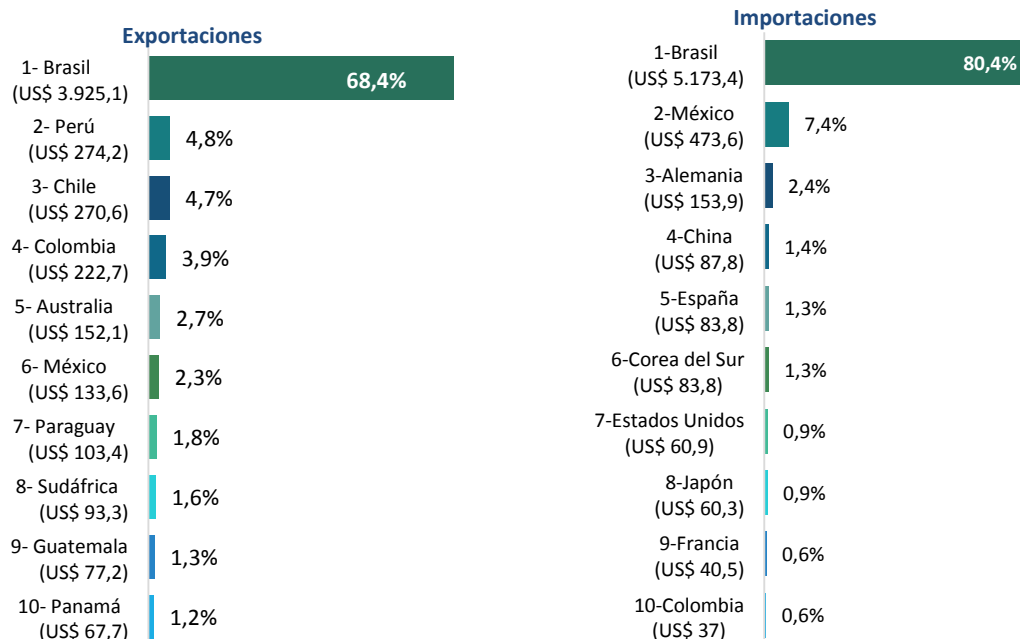
¹¹ En el caso de las exportaciones de abril, el sector envió 2.386 unidades remanentes producidas antes del establecimiento del ASPO. Las exportaciones se realizaron hacia fin de abril cuando se flexibilizó la cuarentena y se habilitaron a las actividades vinculadas al comercio exterior.

¹² El volumen de comercio corresponde a los literales a-e del ACE 14 (se excluyeron literales f-i, es decir: remolques, semirremolques, carrocerías, cabinas, tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola autopropulsada y maquinaria vial autopropulsada) para hacer compatible la información con la utilizada en sección global.

importancia es México (7,1%), con quien la Argentina tiene comercio libre de arancel sujeto a un cupo, bajo el ACE 55. Otros proveedores destacados son Alemania, China, España, Corea del Sur y Estados Unidos (gráficos 12, a y b).

Gráficos 12 a y b. Principales destinos de exportaciones y orígenes de importaciones - Promedio 2017-2019

Participaciones de mercado (en %) y en US\$ millones



Fuente: CEI en base a Indec

2.4 Sector autopartista

Finalmente, cabe hacer una breve mención al sector autopartista nacional¹³, que no se hizo a nivel internacional, por la dificultad que implica seleccionar qué productos son efectivamente autopartes¹⁴.

La Argentina suele considerar como autopartes a la lista que figura en su acuerdo automotor con Brasil (ACE 14). En función de ella, durante los últimos tres años se exportaron, en promedio, partes y componentes por US\$ 2.315,5 millones y se importaron por US\$ 11.310,7, lo que da cuenta de un sector deficitario.

Poco más de la mitad de las autopartes (52,2% promedio 2017-2019) son exportadas a Brasil, y del resto de los destinos sobresalen Estados Unidos (8,1%), Alemania (5,9%), México (4,1%) y Chile (3,9%). En cuando a los orígenes de importación, el principal es Brasil (24,3%), seguido muy de cerca por China (19,2%) y más atrás están Estados Unidos (9,4%), Tailandia (8,3%) y Alemania (7,8%).

Las principales partes y componentes exportadas en estos últimos años fueron: cajas de cambio (15,8%), motores (7,9%), partes de cajas de cambio (5,8%) y neumáticos (5,1%).

¹³ Según la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), la industria autopartista nuclea aproximadamente a 400 empresas y emplea a más de 55.000 trabajadores (datos a 2017). Las piezas producidas se destinan tanto a las fábricas de vehículos, como a su exportación directa y al mercado de reposición.

¹⁴ Debe tenerse en cuenta que, más allá de algunas piezas particulares como motores o cajas de cambio, gran parte de los insumos que se utilizan para la fabricación de vehículos son compartidos por otras industrias, por lo que es casi imposible no incurrir en errores de sobre o subvaloración de los montos de comercio, por ejemplo.

3. ESCENARIO 2020 Y PERSPECTIVAS POST-COVID-19

Con independencia de los efectos que la pandemia del COVID-19 está generando en la industria automotriz, el escenario previo ya era considerablemente desafiante. Las tendencias de consumo iban hacia una moderación del incremento de la demanda de vehículos, motivada por los cambios en el concepto de movilidad, y hacia el cambio del tipo de vehículos. En materia comercial, se esperaba que se refuerzaran los desequilibrios comerciales entre los países, es decir que aquellos países deficitarios, lo fueran más aún, y que lo contrario ocurriera con los superavitarios (CEPAL, 2017).

Las proyecciones de la industria indicaban que en tan solo cinco años 95% de los vehículos producidos estarían “conectados”, es decir, dispondrían de dispositivos conectados a internet. De allí que muchas de las principales firmas comenzaron a adquirir o a asociarse con empresas de tecnología y movilidad para adaptarse a los cambios del mercado. Esto a su vez da paso a nuevos actores que disputan el lugar de las firmas tradicionalmente líderes y que son pioneras en el desarrollo de software, como Google, Apple o Nokia.

Iniciado el año 2020, el escenario global se llenó de incertidumbre con la llegada del COVID-19. El impacto del virus comenzó a sentirse, en el mes de enero, con el cese de actividades de China, principal productor global de vehículos. Asimismo, ello generó efectos secundarios en el resto de los países que importaban partes y componentes chinos. Y tan solo semanas después la propagación global del virus impactó de manera directa en el resto de los países productores de vehículos y de autopartes. Algunas plantas redujeron drásticamente su producción, al implementar medidas sanitarias estrictas, y otras directamente se cerraron. De hecho muchas de ellas realizan trabajo humanitario, ya sea produciendo respiradores eléctricos o facilitando el transporte de emergencia y de servicios médicos.

En cuanto a las terminales argentinas, una vez iniciado el período de Aislamiento Social Preventivo y Obligatorio, frenaron su producción y dispusieron sus instalaciones para dar soporte a los fabricantes de sistemas de respiradores mecánicos, ya sea mediante la colaboración a nivel de ingeniería de procesos (*know-how*), como en la producción y abastecimiento de partes para la construcción de dichos insumos. Asimismo, prestaron más de 100 vehículos para su uso en hospitales, movimientos humanitarios, organismos oficiales y ONG.

La primera terminal nacional de vehículos en reabrir su planta fue Honda, el 14 de mayo; aunque abandonó la producción de autos para dedicarse exclusivamente a las motos, como había sido previsto por la firma japonesa el año previo. El lunes 18 de mayo retomó sus actividades Toyota, con planes de operar en un solo turno hasta fines de julio (lo que se traduce a 294 vehículos por día), para luego volver a trabajar en dos turnos en agosto, con 590 vehículos por día. Ese mismo día también comenzó a operar Volkswagen, con jornada reducida a un solo turno. Luego se sumaron Ford y FCA.

La Argentina esperaba para este año una mejora en la economía brasileña, por lo que preveía una producción de 350.000-360.000 unidades (entre 4% y 5% superior a la de 2019), al tiempo que las ventas internas rondarían las 450.000 unidades. El sector autopartista, por su parte, proyectaba un aumento en su demanda traccionado tanto por el aumento de la producción como por el mercado de reposición de un parque automotor en ascenso.

En este escenario de pandemia, las autoridades de las empresas automotrices instaladas en el país esperan que las ventas sean de 200.000-250.000 unidades durante 2020 (es decir 44,4%-55,5% menos que lo esperado).

a principio de año). Asimismo, son conscientes de que serán importantes los factores económicos internos así como también el manejo que Brasil haga de la crisis, por ser nuestro principal destino de exportaciones¹⁵.

Si bien toda la industria está golpeada, las empresas autopartistas serían las más perjudicadas por ser compañías más chicas, en su gran mayoría pymes, y que no cuentan con el respaldo que tienen las grandes automotrices multinacionales^{16 17}.

Con todo ello, el panorama es desalentador no solo para la Argentina sino para todo el mundo. De hecho, la OICA espera que la pandemia del COVID-19 genere la peor crisis de la historia de la industria automotriz¹⁸. Hasta el momento, algunas proyecciones preliminares para el mercado mundial indican que la caída en la producción de vehículos livianos será de 10 millones de unidades para 2020 (-11,2% respecto de 2019).

Por último no deben perderse de vista las proyecciones sobre la actividad económica para 2020, en especial las de la región, principal destino de nuestras exportaciones de vehículos. La CEPAL¹⁹ prevé para América Latina y Caribe una caída del PIB de 5,3%, que sería peor incluso que la sufrida en la Gran Depresión de 1930 (-5%) o que en el inicio de la Primera Guerra Mundial (-4,9%).

¹⁵ [Rattazzi, Mantilla y Epp: "El Coronavirus va a pasar y tenemos que estar listos para ese momento"](#)

¹⁶ [Peligran más de 10.000 empleos en autopartistas por la cuarentena](#)

¹⁷ [Opinión: Coronavirus, Zoom y el día después de la industria automotriz argentina.](#)

¹⁸ [COVID-19 - The auto industry in turmoil, but fights back to provide safety and mobility to all.](#)

¹⁹ [Dimensionar los efectos del COVID-19 para pensar en la reactivación.](#)