

En Argentina los autos son 33% más caros que en Brasil y 63% más que en México

- La diferencia con Brasil se amplía en modelos fabricados en el país como el Fiat Cronos.
- Con México, hay modelos fabricados en Argentina que cuestan más del doble en el mercado local.

La Argentina, Brasil y México se posicionan como líderes de la industria automotriz en la región. La Argentina es el tercer productor y uno de los 30 más importantes del mundo, con 435.000 unidades fabricadas en 2021.

México y Brasil están entre los 10 países que más producen autos en el mundo, con casi tres millones y dos millones de unidades producidas, respectivamente. México está más centrado al mercado internacional, es uno de los cinco mayores exportadores y Brasil se focalizado en su mercado interno, uno de los diez más grandes del mundo.

Aunque la Argentina comparte el estatus de productor, comercializador y exportador con esos dos países, los compradores de autos pagan los precios más caros. Es el resultado de comparar los modelos más vendidos en los tres mercados. Todos los modelos analizados cuestan más; las unidades son al menos 33% más caras que en Brasil y 63% más que en México.

En el segmento de los Sedan, el Chevrolet Onix es el que mayor diferencia de precio presenta en promedio frente a Brasil y México; es entre 75% y 80% más caro. El Toyota Corolla es el que tiene menos brecha en ese segmento, 37% más caro que en Brasil y 84% más que en México.

El Fiat Cronos, el auto más vendido en la Argentina el año pasado, cuesta entre 40% y 49% más que en Brasil, dependiendo de su versión. Es así a pesar de que se fabrica exclusivamente en la planta cordobesa. En México, no se vende.

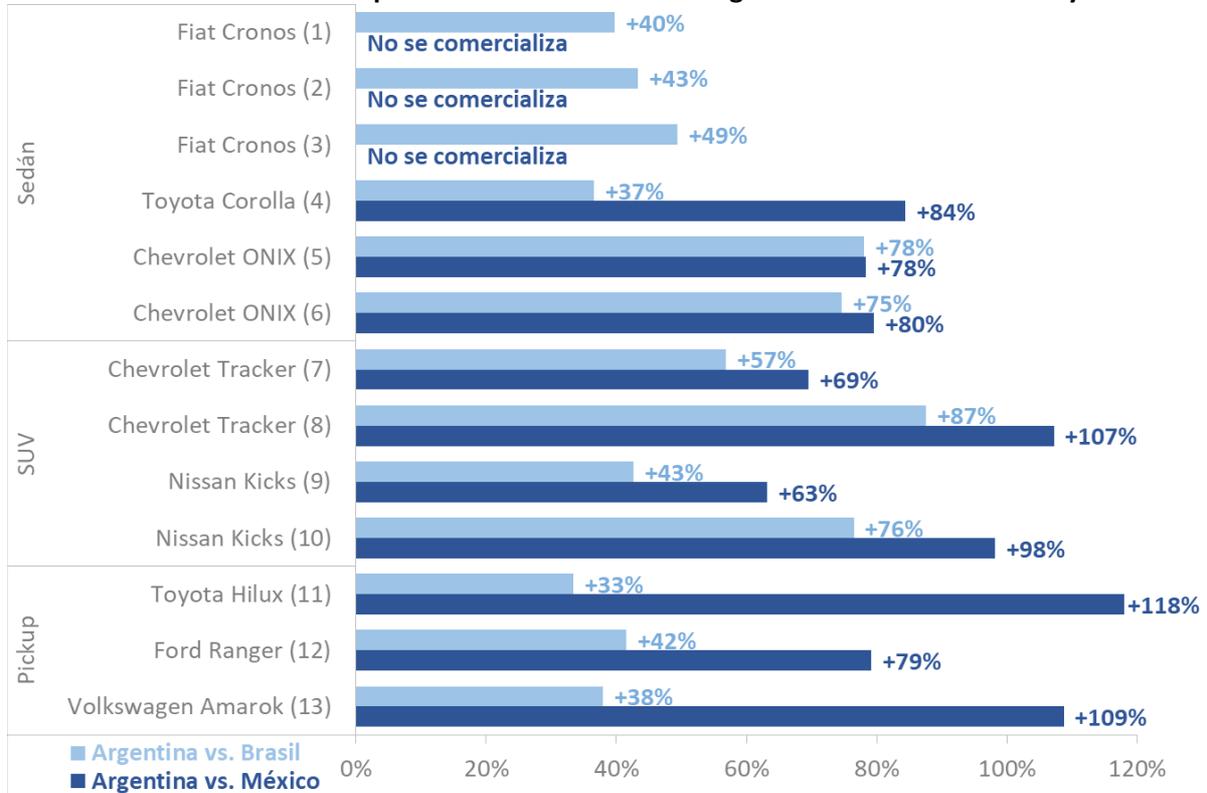
Entre los modelos más vendidos del segmento SUV están la Nissan Kicks y la Chevrolet Tracker. La primera se paga al menos 43% más en la Argentina que en Brasil y 63% más que en México. La Chevrolet Tracker cuesta 57% más que en Brasil y 69% más que en México. Las versiones *full/premium* de ambas SUVs cuestan la mitad en México que en el mercado local.

En el segmento de Pickups, la Argentina es más competitiva y eso se refleja en los diferenciales de precios con Brasil, que son menores que en el resto de los modelos.

La Ford Ranger es 42% más cara; la Volkswagen Amarok, 38% más y la Toyota Hilux, 33%. La situación es la opuesta con México, con la Ford Ranger 79% más costosa en la Argentina; la Volkswagen Amarok, 109% y la Toyota Hilux, 118%.

La comparación se realizó con los precios informados por las propias marcas en los tres países, y tomando los precios en dólares a tipo de cambio oficial en todos los casos ya que es al cual importan y exportan las automotrices.

Gráfico 1: Diferencia en los precios de automóviles de Argentina en relación a Brasil y México



Notas: ⁽¹⁾ Fiat Cronos 1.3 GSE MT Attractive (99cv), ⁽²⁾ Fiat Cronos 1.3 GSE MT Drive Pack Conectividad (99cv), ⁽³⁾ Fiat Cronos 1.8 AT Precision Pack Premium (130cv), ⁽⁴⁾ Toyota Corolla 2.0 SEG CVT (170cv) (L20), ⁽⁵⁾ Chevrolet Onix Plus 1.0T MT LTZ (116cv) (L20) 4Ptas, ⁽⁶⁾ Chevrolet Onix Plus 1.0T AT LTZ (116cv) (L20) 4Ptas, ⁽⁷⁾ Chevrolet Tracker 1.2 Turbo 12V Flex Aut, ⁽⁸⁾ Chevrolet Tracker Premier 1.2 Turbo 12V Flex Aut, ⁽⁹⁾ Nissan Kicks 1.6 Advance MT (120cv) (L21), ⁽¹⁰⁾ Nissan Kicks 1.6 Exclusive CVT (120cv) (L21), ⁽¹¹⁾ Toyota Hilux 4x4 CD SRX 2.8 TDI 6AT (204cv) (L20), ⁽¹²⁾ Ford Ranger 3.2 TDCi C/Doble 4x4 XLT 6AT (200cv) (L20), ⁽¹³⁾ Volkswagen Amarok 2.0 TDI (180cv) 4x4 C/Doble Highline AT (L17).

Fuente: IIE sobre la base de ACARA, Chevrolet, Fiat, Ford, Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, Nissan, Toyota y Volkswagen.

Son varias las causas que explican por qué en la Argentina los autos son más caros. Uno es el elevado nivel de protección arancelaria. La automotriz es una de las actividades más protegidas en el país junto al sector textil, lo que reduce el nivel de competencia, disminuye la oferta y aumenta los costos afrontados por los consumidores.

Si bien es cierto que este factor encarece el precio, Brasil y México también cuentan con un elevado nivel de aranceles a las importaciones por fuera de sus bloques comerciales, siendo otras razones las que explican las diferencias con estos mercados.

Al margen de los aranceles, hay otras vías mediante las cuales se limitan las importaciones, como las barreras no arancelarias. Con el regreso de las Licencias No Automáticas y otras políticas de los últimos años, se restringen los ingresos por lo que cae aún más la oferta y la competencia interna, presionando al alza los precios.

A esto se suman las distorsiones existentes en el mercado cambiario por las medidas adoptadas por el Gobierno nacional que limitan el acceso a divisas para la importación no solo de bienes finales sino de insumos intermedios y bienes de capital, encareciendo el costo de la producción.

Los impuestos también se configuran como una de las principales causas explicativas de las altas diferencias en los precios con otros mercados de la región. Siguiendo a ACARA, ADEFA y AFAC, más de la mitad del precio final de un automóvil en Argentina se explica por impuestos, mientras que en Brasil la cifra ronda el 30%, y en México oscila entre 18% y 33% del precio final de los vehículos.

En este contexto, en lugar de avanzar en disminuir el peso de estas distorsiones, el Gobierno ratificó la limitación del acceso al mercado cambiario para la importación de autos, afectando de forma directa a los empleos de los 170 concesionarios y 300 talleres ligados directamente a las 25 marcas alcanzadas por la decisión.

Además del impacto laboral y productivo que este tipo de medidas genera, se termina perjudicando a los consumidores, al limitarse la oferta, generarse desabastecimiento e incrementarse el costo de los automóviles afectados por la medida. A su vez, la demanda insatisfecha por los efectos indeseables de la medida en la disponibilidad y los precios de los automóviles importados genera indirectamente más presión de demanda en el mercado de los automóviles producidos a nivel local.

Con la industria automotriz argentina en un elevado uso de su capacidad y limitada por la escasez de insumos derivada de las mismas restricciones impuestas por el gobierno, como muestran las lecciones de nuestras experiencias del pasado, no ocurrirá una sustitución de importaciones que permita cubrir los efectos nocivos en la actividad y el mercado laboral.

Al conjugarse esta situación con una demanda ya presionada por tasas reales en pesos negativas y al encontrarse limitadas otras alternativas de ahorros para los argentinos por las medidas de represión financiera impuestas por el Estado, que derivan en que la adquisición de automóviles sea percibida como una alternativa para no perder contra la inflación, no sería de sorprender que se observe más presión al alza en los precios, inclusive fuera del segmento de los vehículos importados.

Por último, este tipo de medidas -además de los impactos analizados- significan un ahorro marginal y relativo en términos de divisas, y dejan sin solucionar los problemas del bajo nivel de reservas, las distorsiones del mercado cambiario, y el deterioro del mercado externo. Los problemas de la macroeconomía argentina no se pueden solucionar a nivel microeconómico con restricciones que dañan la actividad productiva y la generación de empleo genuino.

Mientras que en el corto plazo no se enfrente el elevado déficit fiscal, la emisión monetaria para financiarlo y las distorsiones que generan los controles cambiarios y de comercio exterior implementados por el gobierno, continuará el problema de inflación crónica y la falta de una moneda fuerte, factores que seguirán impidiendo que Argentina se focalice en políticas que realmente logren aumentar la competitividad en el largo plazo y mejorar la calidad de vida de la población.