

Autos importados: por qué la reducción de plazos de pagos al exterior ya se aprecia en la oferta y los precios

19/10/2024



La decisión del gobierno argentino de volver a **bajar el plazo de pago de importaciones de 60 a 30 días**, tomó desprevenido al sector automotriz. “Me sorprende la dinámica del gobierno en cómo va **mejorando las condiciones y levantando trabas** todo el tiempo, esto ayuda un montón”, dijo **Hugo Belcastro**, importador de **BAIC** en Argentina y presidente de la Cámara de Importadores y distribuidores oficiales de automotores (**Cidoa**) a **Infobae** al conocerse la noticia.

Esta medida es la última de tres etapas que el gobierno empezó a aplicar en julio, cuando **bajó de 180 a 120 días** el plazo de pagos, y en agosto, cuando lo redujode **120 a 60 días**. Además,

como complemento, las autopartes e insumos, que se hacían en cuatro pagos iguales de 30, 60, 90 y 120 días desde el inicio de la administración de **Javier Milei**, se redujeron a sólo dos pagos a 30 y 60 días.

En ambos casos, lo que permite esta nueva disposición es que las compañías automotrices, tanto fábricas como importadoras, puedan traer sus productos con un menor costo financiero por la operación.

Martín Zuppi, Presidente de **Stellantis Argentina**, habló hace algunos días en Brasil durante la presentación del **Citroën Basalt**, del cambio que representa para la industria una reducción de los tiempos de pago al exterior.

“Hasta hace tres meses **pagábamos las importaciones a 180 días, ahora es menos de la mitad**. Eso hace que, por un lado tengas libertad de importar lo que quieras siempre que tu capacidad productiva te lo permita, y por otro lado no asumas una deuda a 180 días sin saber qué va a pasar en seis meses con el tipo de cambio. Eso se está regularizando para bien. **Pagar a 60 días para una persona en Alemania le parece una locura, para nosotros en Argentina, es una muy buena noticia**, porque tu exposición en pesos en el mercado es mucho menor, y al ser mucho menor, te permite tomar ciertos riesgos que antes no tomabas por esos 180 días de plazo para pagar”, explicó Zuppi.

Esa posibilidad de tomar riesgos es la que permitirá que varias marcas tomen la **decisión de traer modelos o versiones menos masivas o con características especiales** como las versiones con electrificación, ya sea **híbridos o eléctricos** puros, o vehículos para usos específicos como las **nuevas pick-up Full Size** que traen Ford y Stellantis con las series F-150 y RAM.

Las medidas siguen siendo **ordenadoras del sector** con un impacto directo en las operaciones de las empresas y sus costos, y aunque los **consumidores** tengan la percepción de no

ser beneficiados con una baja en el precio de los autos, hay un dato que adquiere relevancia al analizar el recorrido del año.

“Lo estamos viendo ahora. La baja en los plazos de pago, la reducción del impuesto PAIS, si yo miro la inflación acumulada en el año contra el precio acumulado en el año lo veo claramente, **estamos entre 10 y 12 puntos abajo con el aumento de los autos.** Quizás en septiembre fue más claro porque bajó el impuesto PAIS y bajamos el precio de los autos, y ese fue un gesto de la industria automotriz, porque todo lo que vendimos en septiembre ya lo habíamos importado con el 17,5% de impuesto PAIS, pero se trataba de hacer lo que correspondía para que la gente vea en resultado de lo que nosotros tanto pedíamos. Pero en el acumulado del año, los autos subieron menos que la inflación. Pero además, que mejoren las condiciones hace que haya más oferta, por lo tanto más competencia. Y la competencia es buena para todos, pero es un beneficio para los clientes”, explicó **Martín Galdeano**, Presidente y CEO de **Ford Argentina**, este viernes a la noche, durante la presentación de la renovación de la **Ford F-150 híbrida** y la llegada de la **F-150 Tremor** por primera vez al mercado argentino.



Martín Galdeano, CEO y Presidente de Ford Argentina y Ford Sudamérica, asegura que estas medidas ya benefician a los consumidores porque los autos aumentaron menos que la inflación

La reducción del plazo de pago **mejora la oferta y la competencia** porque permite que **marcas asiáticas**, por ejemplo, como son las chinas, japonesas o coreanas, puedan asumir la importación de autos que demandan un **“tiempo muerto por flete”** que va desde los dos hasta los cuatro meses, puedan arriesgarse a importar modelos que no traerían con 180 días de pago que comenzaban a correr desde la nacionalización del producto en Argentina, por lo cual **la importación demandaba hasta diez meses** desde que se iniciaba hasta que se pagaba. Eso es lo que percibirá el consumidor, una mayor oferta de productos. Aunque para hacerlo masivo para todos los importadores, todavía hay un paso o dos más para dar: pago inmediato o adelantado, y posibilidad de cambiar u operar indistintamente entre el esquema de **Contado con Liqui (CCL)**, dólares financieros, y el del **Mercado Único y Libre de Cambios (MULC)**, el dólar oficial.

“Me parece que es un avance. Lo ideal es volver a la normalidad, es decir, que se **habiliten todos los medios de pago de siempre en los plazos que trabajan los demás países**. Y que se unifique el tipo de cambio. Me parece que se está avanzando hacia eso. También habría que eliminar impuestos internos, para tener una oferta competitiva en todos los segmentos”, señaló **Ernesto Cavicchioli**, CEO de **Hyundai Argentina**, una de las marcas que actualmente trae autos importados de Corea y próximamente empezará a ingresar unidades desde Brasil, particularmente cuando incorporen a la oferta el **hatchback HB20** como anunciaron para 2025.

Las empresas que importan con los **dólares financieros** lo hacen porque al ser importadores y no tener financiación interna de la casa matriz, bajo ese esquema **pueden pagar adelantado o al despacho** de las unidades. Las terminales automotrices, al

menos la mayoría de ellas, tienen Cuenta Corriente con la fábrica o la planta de la que importan modelos, y eso les permite traer volumen con dólar oficial. La única restricción que hubo hasta junio fue el costo financiero de esos seis meses de dinero cobrado en pesos a los clientes pero que se debían convertir en dólares para pagar a la fábrica de origen.



Ernesto Cavicchioli, importador de Hyundai, aboga por una normalización del esquema de pagos para importar con dólares oficiales o financieros libremente

La otra inquietud es la de **reducir o eliminar el plazo mínimo** que una empresa tiene para **cambiar de esquema de importación**, tanto sea para ir de los dólares financieros al dólar oficial, o viceversa. Actualmente ese plazo mínimo es de **90 días**, lo que complica la operatoria porque obliga a un importador a **no traer productos, ni autos ni repuestos**, por tres meses para poder cambiar de esquema.

Hay todavía un **camino por recorrer a nivel impositivo** para que tanto fabricantes que importan como importadores directos, tengan un escenario que los anime a invertir y arriesgar más. En ambos sectores hay coincidencia en valorar que los compromisos asumidos se han cumplido y eso, por sí mismo,

genera confianza para apostar.

“Se hizo un gran trabajo en **estabilizar la macro**, y con mucho sacrificio de todo el mundo. Creo que falta un **trabajo importante de competitividad** para que nos permita crecer y hacer más inversiones. De los 25 puntos de carga impositiva que hablamos a comienzos de año, después de la baja del impuesto PAIS **todavía deben quedar 20 puntos**, depende de cada terminal. Sigue siendo altísimo para producir y para exportar. México tiene 0%, Brasil 7%. Yo saco una camioneta por la punta de línea para exportarla y tengo 20 puntos de impuestos entre ingresos brutos, impuesto al cheque, impuestos municipales, impuesto PAIS, doble IVA y retenciones. **El impuesto PAIS sale a fin de año, ya está.** Lo importante es que nos dan previsibilidad cuando dicen que van a hacer algo en tal fecha y cuando llega esa fecha lo hacen. Eso es importante, porque nos permite darnos vuelta y planificar o desarrollar programas de producto sobre una base más sólida”, finalizó **Galdeano**.

Fuente: Infobae