

Todo parado: qué va a pasar en el mercado de los autos con cuatro de nueve fábricas sin actividad por falta de insumos

19/01/2024



“Está todo parado. Por la puerta no entran clientes a comprar autos, pero además las fábricas no facturan autos nuevos porque están esperando la resolución del gobierno por el impuesto interno. Sin embargo, el dato más saliente es que la mitad de las plantas no van a fabricar autos por lo menos hasta el 15 de febrero o incluso más, lo que implica 45 o hasta 60 días sin producción, y eso va a impactar en los índices de producción, pero no de ventas, porque ese ya se sabía que sería negativo”, señaló un alto directivo de la industria automotriz este jueves, tras conocerse que General Motors, Volkswagen, Renault y Nissan no pueden regresar a la actividad fabril luego de las vacaciones.

El motivo es el mismo para las cuatro terminales, la **falta de partes vitales para la fabricación** que llegan desde el exterior, tanto para su propia producción como para proveedores nacionales que importan insumos, debido a que sigue sin resolverse la deuda acumulada durante 2023, y que para el sector supera los **6.000 millones de dólares**. Para resolver el problema, el gobierno estableció los bonos llamados **Bopreal**, cuya serie 1 con vencimiento en octubre de 2027 ya tuvo cuatro licitaciones, mientras se termina de elaborar un **padrón de deudas y deudores que cierra el 24 de enero**, así se pueden iniciar las series 2 y 3 con bonos de vencimiento en 2025 y 2026.

Hasta el momento, sólo **Toyota suscribió el bono** del gobierno mientras el resto de las automotrices están todavía evaluándolo. Las marcas de la industria que no se han visto afectadas hasta el momento son **Fiat, Peugeot y Citroën (de Stellantis que comparten planta), Toyota, Ford y Mercedes-Benz**. Las primeras tres ya están nuevamente trabajando desde el 8 de enero en Córdoba y Palomar, la filial de la compañía japonesa reinició la producción el lunes 15. Pero el motivo de la parada de producción podría no ser sólo a causa de la deuda acumulada, sino también del escenario 2024.



[Te puede interesar: Billeteras virtuales: 10 claves para evitar estafas](#)

En las últimas horas circuló el rumor, nunca confirmado por las empresas, de que Mercedes-Benz y Stellantis podría suscribir también al bono.



Las marcas que producen más autos para exportar que para el consumo interno, están trabajando normalmente o retomarán la actividad estas semanas luego de las vacaciones habituales

“Hay que ver quiénes son los que mantendrán paradas sus

plantas, porque **los que más unidades exportan están produciendo o van a reiniciar en las fechas previstas**. En cambio, quienes fabrican el mayor volumen para consumo interno, con una baja de la demanda prevista en el orden del 25% para este año, saben que estas semanas parados no los afectarán porque **tienen que fabricar menos autos en 2024**", estableció la misma fuente.

Los números son claros. **Toyota exporta el 80%** de su producción. **Ford cerca del 70%** de las Ranger que fabrica en Pacheco. **Mercedes-Benz exportó el 70%** de las Sprinter que produce en Virrey del Pino. Incluso **Fiat**, que para muchos es un modelo de consumo interno, exporta **entre el 50 y el 60%** de los Cronos que produce en Córdoba. Cerró el año con una producción de 95.000 unidades y exportó 47.500 y fue el auto importado de mayor venta en Brasil.

Del otro lado, entre quienes están decidiendo no regresar a la producción, son las marcas que abastecen con el mayor porcentaje de su producción al mercado local. El más cercano a un equilibrio entre ambas balanzas es **Volkswagen**, que exportó 30.000 unidades en 2023 contra 77.000 fabricadas en General Pacheco, lo que significa que **exporta el 30%** de su producción.

El **2023 cerró con 449.438 ventas de autos 0km**, prácticamente lo que se había propuesto como meta a comienzos de año, pero en diciembre, visto en escenario económico, las primeras proyecciones establecían una **baja superior al 20%**.

"Preveamos un mercado de 360.000 vehículos, un mercado que baja un 25% aproximadamente, en función del ajuste de precios y el impacto que tenga en los consumidores", dijo **Pablo Sibilla, CEO de Renault Argentina** durante los Renault E-Tech days. Pocos días después, con el balance de fin de año, **Acara (Asociación de Concesionarios de Automotores)**, dijo en un comunicado que **"vemos ahora un mercado de 340.000 patentamientos para 2024** aunque puede ser también que tengamos que volver a ajustar ese número hacia abajo en los próximos

meses”.

✘ Pablo Sibilla, CEO de Renault Argentina, estimó en diciembre que el mercado se retraerá un 25% en 2024

Es lógico entonces para quienes se apoyan fundamentalmente en el mercado local, que **la retracción de producción** que indefectiblemente habrá para 2024 **se genere en estos primeros meses** por dos razones: no hay ventas y todavía no se terminaron de diseñar y lanzar las herramientas financieras para saldar las deudas en el exterior. Mientras tanto, aquellos **proveedores argentinos de las terminales** que puedan fabricar porque no tienen problemas con el flujo de insumos importados, lo hacen normalmente y permiten a las fábricas **recuperar stock de autopartes** para cuando regresen a la producción.

Las marcas que están en plena actividad dicen estar **monitoreando diariamente el stock** de partes propias y de sus proveedores externos, porque el problema de la deuda y las interrupciones en la cadena de suministros es real y no quieren sorpresas.

“Hemos retomado con todos los turnos normales y por ahora tenemos todo bajo control, pero como a todos nos pasa, no depende únicamente de nosotros. Hay mucho foco puesto en mantener el contacto diario con los proveedores para detectar a tiempo un problema y **evitar una parada repentina, que es mucho más costosa para la fábrica que si se hiciera programada**. Una parada inesperada hace que ciertos costos los pagues igualmente, como el transporte del personal, el funcionamiento del comedor o la puesta en marcha de la planta”, evaluaron desde una terminal.

✘ La planta de Fiat en Córdoba produce sólo el Cronos, del cuál se exporta el 50% de la producción

“No tenemos problemas, **habíamos adelantado la entrada en**

vacaciones previendo un escenario complejo ante el cambio de gobierno y la demora que podía generarse en solucionar los problemas que aquejan a la industria en particular, y se confirmó cuando **Milei dijo en su asunción que ‘no hay plata’**, de modo que tomamos esa previsión para poder volver a la actividad luego de la primera semana de enero. Pero la realidad es que vamos día a día. Estamos produciendo bien, pero con mucha atención, en cualquier momento un proveedor nacional puede decirnos que no le mandan insumos y eso nos complicaría”, reconocieron extraoficialmente en otra marca.

“Estamos monitoreando constantemente a los proveedores y hasta el momento todo está en condiciones para retomar la producción. **Al menos por la primera semana estamos bien**, pero así como fue los últimos meses de 2023, esto es semana a semana. Se asegura poder fabricar de lunes a viernes y el jueves ya se decide si la semana siguiente se puede seguir o no”, cerraron desde una de las automotrices que está por reiniciar la actividad en los próximos días.

Fuente: TN