

ANUARIO A  
UUARIO ADI  
12 ANUARIO  
ADEFA 2012  
ANUARIO A  
UUARIO ADI  
12 ANUARIO  
ADEFA 2012

01

---

**BALANCE  
Y MEMORIA**

Balance and Memory

# 01

---

## BALANCE Y MEMORIA

---

### Balance and Memory

#### Desafíos y Compromisos Challenges and Commitments

Mientras cada cierre de ciclo invita a realizar un balance sobre lo que sucedió, el planteo de nuevas metas para avanzar en el camino del crecimiento sustentable no debe perder protagonismo. En un 2012 que presentó direcciones muy opuestas: retrocesos – avances; disminución – crecimiento; contracción – recuperación, pero finalmente concluyó mejor de lo esperado, se plantea el compromiso formal del sector y toda la cadena de redoblar los esfuerzos y el trabajo conjunto para no perder el norte en la búsqueda de la mejora de la producción, reducción de costos, inserción internacional, generación de trabajo y mejora continua de la productividad.

**Luego de dos años de crecimiento de la producción nacional a un ritmo de dos dígitos, el 2012 cerró con una caída de 7,8%, contabilizando 764.495 vehículos salidos de las líneas de las terminales argentinas.** Si bien no se pudo superar el nivel récord de 2011, la producción registró una alentadora recuperación en el segundo semestre que si bien no fue suficiente para revertir la caída del primer tramo del año si permitió mantenerse por encima de la performance registrada en 2010.

Con años de trabajo, es claro que la industria automotriz argentina tiene un perfil orientado principalmente al sector externo: **casi todas las terminales orientan más del 50% de su producción a**

While each closure calls for an annual review on what happened, the setting of new goals in order to progress on the way towards a sustainable growth shouldn't lose its relevance. In a 2012 which presented opposite directions: with backward - forward steps; reduction – growth; contraction - recovery, but which finally concluded better than expected, it is set forth the formal commitment of the sector and all the chain to increase efforts and the joint work in order not to lose the way in the search for improving the production, cost reduction, international insertion, job creation and sustained improvement in productivity.

**After two years of growth in the national production at a double digit pace, the year 2012 closed with a 7.8% fall, adding up 764,495 vehicles coming from Argentine automobile terminals.** Even though the record level of 2011 couldn't be exceeded, production recorded an encouraging recovery in the second semester which although was not sufficient to reverse the decline of the first part of the year it enabled to stay above the performance recorded in 2010.

After years of work, it is clear that the Argentine automotive industry is oriented mainly to the external sector: **almost all the automotive terminals concentrate more than 50% of their production to export markets, which in some cases are above 70%. In this scenario, the**



mercados de exportación, con algunos casos en los que superan el 70%. En este escenario, la caída de la producción se explica por los menores envíos a diversos mercados, que se contrajeron un 18,4% en todo el año.

En particular, el desempeño productivo del sector a lo largo del 2012 estuvo marcado por la volatilidad del mercado brasileño, principal destino de los autos argentinos. No obstante ello, la demanda del mercado doméstico permitió "amortiguar" la caída de la producción provocada por la desaceleración de la demanda externa.

Fue así como en el 2012 se observaron dos realidades muy distintas entre el primer semestre y el segundo. **La caída de la demanda brasileña llevó al ajuste en el ritmo de producción doméstica en el primer semestre, mientras que la recuperación de ese mercado a partir de junio condujo a una normalización de la actividad.**

## Proyección Internacional

La exportación en 2012 se comportó a la baja (18,4%) fundamentalmente por las 100.000 unidades perdidas de exportación a Brasil en el primer semestre ya que el mercado del país vecino evidenció una importante contracción de la demanda.

fall in the production is explained by smaller shipments to the different markets, which were reduced by 18.4% in all the year.

In particular, the productive performance of the sector along the year 2012 was marked by the volatility of the Brazilian market, main destination of Argentine cars. However, the demand from the domestic market permitted to "damp the effect" of the production decline caused by the slowdown in external demand.

Thus, in 2012 two different realities were observed between the first and the second semester. **The decline in the Brazilian demand led to an adjustment in the domestic rate of production in the first semester, while the recovery of that market since June led to a normalisation of the activity.**

## International Project

The exports in 2012 fell (18.4%) mainly due to the 100,000 lost export units to Brazil in the first semester, since the neighbouring market showed a significant contraction in demand.

That contraction in the first months of the year, combined with the environment in which the bilateral trade operates, caused a fall in the

# 01

---

Esa contracción en los primeros meses del año, sumada al ambiente en el que se desarrolló el comercio bilateral, provocaron una caída de las exportaciones argentinas, lo que obligó a las asociadas a ajustar sus niveles de producción.

**El piso de la actividad se dio en junio, cuando la producción cayó 34% pero a partir de las medidas de incentivo implementadas por el Gobierno brasileño a mediados de año, como la reducción temporaria del Impuesto a los Productos Industrializados (IPI) en el cual se incluyeron las unidades de origen argentino y medidas orientadas a incrementar la liquidez en el mercado de crédito, la performance de ventas en Brasil inició una vigorosa recuperación que tuvo su efecto contagio en la actividad en Argentina.**

Por otro lado, las medidas brasileñas tendientes a una mayor protección de extrazona (IPI discriminado y cupo a México) otorgaron cierto margen a la Argentina para aumentar su market share en Brasil, lo que comenzó a evidenciarse a partir del tercer trimestre.

**En forma paralela, se dio una cierta pérdida de la diversificación de destinos. Hoy los productos argentinos llegan a 59 mercados y Brasil sigue siendo el principal comprador de los autos nacionales.** Justamente el desafío es redoblar los esfuerzos para recuperar la participación y presencia que la industria nacional supo tener.

En mayo de 2012, Brasil y México decidieron renegociar los términos del intercambio comercial, donde se impusieron cuotas máximas libres de arancel por el plazo de tres años. Ello, llevó a que Argentina, en junio de 2012, decidiera suspender la aplicación del acuerdo automotriz de libre comercio ACE 55 por un plazo de 3 años.

**Luego de diversas gestiones, en diciembre de 2012, finalmente México y Argentina reanudaron el vínculo comercial y firmaron el nuevo convenio modificando el ACE 55.**

El Nuevo Acuerdo impone cupos máximos crecientes de importación para los flujos de comercio automotriz bilateral:

- Del 18 de diciembre de 2012 al 17 de diciembre de 2013: us\$575 millones
- Del 18 de diciembre de 2013 al 17 de diciembre de 2014: us\$ 625 millones

Argentine exports, forcing the associated companies to adjust the levels of production.

**The lowest level of activity took place in June, when the production fell 34% but from the incentive measures implemented by the Brazilian government in the middle of the year, like the temporary reduction in Tax on Industrialized Products (IPI) in which Argentine units were included as well as measures orientated towards increasing liquidity in the credit market, the sales performance in Brazil began a strong recovery which had its contagious effect on the activity in Argentina.**

On the other hand, the Brazilian measures aimed at greater extra-zone protection (IPI broken down and quota for Mexico) gave Argentina a certain margin to increase its market share in Brazil, which began to be evident since the third trimester.

**In parallel, some loss of the diversification of destinations occurred. Today Argentine products reach 59 markets and Brazil is still the main national cars' purchaser.** Precisely the challenge is to redouble efforts so as to recover the participation and presence that the national industry once had.

In May 2012, Brazil and Mexico decided to renegotiate the exchange terms, where maximum duty-free quotas were imposed for the term of three years. This led Argentina, in June 2012, to suspend the application of the free car trade agreement ACE 55 for a three year term.

**After several proceedings, in December 2012, Mexico and Argentina resumed their commercial ties and signed a new agreement amending the ACE 55.**

The New Agreement imposes maximum import quotas for the automotive bilateral trade:

- From December 18th 2012 to December 17th 2013: us\$ 575 millions
- From December 18th 2013 to December 17th 2014: us\$ 625 millions
- From December 18th 2014 to March 18th 2015: us\$ 187.5 millions
- Since March 19th 2015: Free trade



Firma del acuerdo con México.

- Del 18 de diciembre de 2014 al 18 de marzo de 2015: u\$s 187.5 millones
- A partir del 19 de marzo de 2015: Libre comercio

Adicionalmente se exige un mayor contenido regional en los vehículos.

- A partir del 18 de diciembre de 2012:  $\geq 30\%$
- A partir del 19 de marzo de 2013:  $\geq 35\%$
- A partir del 19 de marzo de 2016:  $\geq 40\%$

Con el nuevo acuerdo son numerosas las oportunidades que se presentan para las Asociadas de ADEFA en materia de exportación a México, un desafío que seguramente tendrá sus frutos en el transcurso de 2013.

## Mercado Interno

El mercado interno (patentamientos), registró una desaceleración progresiva a lo largo del año hasta entrar en contracción a partir de junio y cerrar finalmente con una baja de tan sólo 2%. **Si bien la tendencia fue decreciente, concluyó mejor de esperado y estuvo en línea con la actividad económica.** En este sentido no hay que perder de vista que factores como la inflación y las escasas alternativas de inversión para canalizar el ahorro permitieron sostener el ritmo de ventas.

Las complicaciones y demoras para ingresar vehículos importados y la suspensión del ACE-55 acentuaron la caída en las ventas minoristas de los importados. No obstante, las unidades de origen nacional aprovecharon el escenario y crecieron un 9,9% en el mercado minorista -en contraste con la caída del 8,9% de los importa-

Furthermore a higher regional content in the vehicles is required.

- Since December 18th 2012:  $\geq 30\%$
- Since March 19th 2013:  $\geq 35\%$
- Since March 19th 2013:  $\geq 40\%$

With the new agreement numerous opportunities open for ADEFA's associated companies as regards exports to Mexico, a challenge that will surely bear its fruit during the year 2013.

## Internal Market

The internal market (licensing), registered a progressive deceleration throughout the year until entering in contraction since June and finally closed with a decrease of only 2%. **Although the trend was declining, it concluded better than expected and it was in line with the economic activity.** In this sense it is important not to lose sight of the fact that factors such as the inflation and the few investments alternatives to channel savings enabled to keep the pace of sales.

The complications and delays to enter imported vehicles and the suspension of the agreement ACE-55 emphasized the fall in the retail trade of imported vehicles. Nevertheless, the national units took advantage of the scenario and grew 9.9% in the retail market -in contrast to the 8.9% drop of the imported vehicles-, driving the local industry forward and partially absorbing the effects of the fall in the external demand on production.

Of the total number of vehicles produced in the country, 45.7% was

# 01

---

dos-, traccionando la industria local y amortiguando parcialmente los efectos de la caída de la demanda externa sobre la producción.

**Del total de los vehículos producidos en el país, el 45,7% fue vendido a las concesionaria locales, superando al destino Brasil que acaparó el 44,7% de la producción.** En 2011, dichas proporciones habían sido del 39,1% y 49,4% respectivamente.

Con ello, el pilar de ventas mayoristas ha registrado también un cambio en el mix de productos. Los vehículos de producción nacional ganaron market share pasando del 36,5% en 2011 a más de 40% en 2012, superando las 343 mil unidades vendidas (+9,6%)

Asimismo, **el lanzamiento de nuevos modelos resulta fundamental en el atractivo de la oferta local son fruto de las importantes inversiones que han realizado las terminales radicadas en el país,** generando empleo e impulsando el crecimiento de toda la cadena de valor. **Las inversiones del sector automotor en el país superaron los \$16.900 millones en los últimos cinco años y representan un 34% del crecimiento del producto bruto industrial del país, y explican un 37,8% en las exportaciones MOI** y son la base para las próximas apuestas.

**Producción: 764.495 (-7,8%)**  
**Exportación: 413.472 (-18,4%)**  
**Ventas Mayoristas: 830.058 (-6%)**  
**Patentamientos: 841.024 (-2%)**

Nuestro trabajo sobre una agenda de temas claves para el presente no soslaya que inevitablemente debemos reforzar nuestra mirada y trabajo en el largo plazo como siempre ha sido. Hay que trabajar en las tensiones propias que genera el crecimiento y el progreso y encontrar las herramientas necesarias que contribuyan para que el sector produzca en cantidad, calidad y precios a escala global. Esa es la meta planteada y en ella continuarán orientados todos los esfuerzos de las asociadas.

**Participación en el PBI: 1,0%**  
**Participación en el PBI Industrial: 5,6%**  
**Participación en las Exportaciones Totales: 12,9%**  
**Participación en las Exportaciones MOI: 37,8%**  
**Participación en el empleo formal (estimado): 2,3%**  
**Participación en empleo formal indust. (estimado): 11,7%**

**sold to the local car dealers, improving the destination to Brazil which accounted for 44.7% of the production.** In 2011, those figures were 39.1% and 49.4% respectively.

Consequently, the volume of wholesales has also registered a change in product mix. The national manufactured vehicles won market share rising from 36.5% in 2011 to more than 40% in 2012, exceeding the 343 thousand sold units (+9.6%)

Likewise, **the launch of new models has a crucial role in the attractiveness of the local offer, they are a result of important investments which were made by the automotive terminals based in the country,** creating jobs and encouraging the growth of all the chain of value. **The automotive sector investments in the country exceeded \$16,900 millions in the last five years and they represent 34% of the growth of the industrial gross domestic product, and explained the 37.8% in the industrial manufacture exports (MOI) and are the basis for forthcoming bets.**

**Production: 764,495 (-7.8%)**  
**Exports: 413,472 (-18.4%)**  
**Wholesales: 830,058 (-6%)**  
**Licensing: 841,024 (-2%)**

Our job upon an agenda of key issues for the present doesn't ignore that inevitable we should strengthen our commitment and work in the long term as it has always been. It is important to confront the tensions generated by the growth and progress and to find the necessary tools which contribute in order that the sector will produce in quantity, quality and prices at a global level. This is the target presented and the associated companies will work hard towards reaching it.

**Participation in the GDPC1.0%**  
**Participation in the Industrial GDP: 5.6%**  
**Participation in Total Exports: 12.9%**  
**Participation in the Industrial Manufacture Exports MOI: 37.8%**  
**Participation in the formal employment (estimated): 2.3%**  
**Participation in the formal industry employment (estimated): 11.7%**