




*Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados*

PROYECTO DE RESOLUCION

**La Honorable Cámara de Diputados de la Provincia de
Buenos Aires**

RESUELVE

Declarar su apoyo a las negociaciones bilaterales encabezadas por el Ministerio de Industria y Comercio de la Nación, en virtud de la problemática establecida por la imposición de Licencias No Automáticas (LNA) aplicadas por Brasil a la industria automotriz argentina, que ponen en riesgo la producción sectorial.-


HORACIO G. DELGADO
Diputado Provincial
H. C. de Diputados Pcia. de Bs. As.



*Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados*

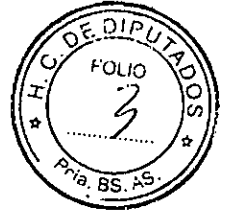
FUNDAMENTOS

El comercio bilateral entre Argentina y Brasil nunca ha estado exento de complejidades, negociaciones, trabas comerciales y fuertes disputas, pero también importantes acuerdos como lo es el propio MERCOSUR, que se conformó a partir de 1.991 con la firma del Tratado de Asunción, que recogió y transformó los acuerdos bilaterales precedentes entre Brasil y Argentina, tornándolo un acuerdo cuadripartito (incluyendo a Paraguay y Uruguay) y abriendo la posibilidad de adhesiones futuras, en el marco de los acuerdos de integración previstos en la ALADI.

Sabido es que el diseño del MERCOSUR fue pensado y proyectado conforme al concepto imperante de un “nuevo regionalismo” o “regionalismo abierto”, que caracterizó a varios acuerdos de integración regional en los '90, con un concepto de liberalización de los mercados nacionales y la economía, que dismantelaron los esquemas de protección arancelaria, pero aún persisten formas de protección basadas en barreras no arancelarias o mecanismos de desviación del comercio, propios de un mundo globalizado y



*Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados*



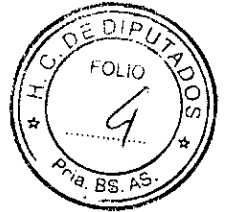
competitivo, donde prima legítimamente el interés de las economías nacionales de preservar el empleo y la industria local, ante el avance de las importaciones que llegan muchas veces sostenidas por una falsa competitividad, basada en subvenciones estatales o bien con "dumping laboral", dadas las precarias condiciones de empleo en ciertos países, por citar solo algunos ejemplos de distorsión de precios en origen.

En muchos casos, este tipo de prácticas comerciales no necesariamente atentan en forma directa contra los principios que emanan de la OMC (Organización Mundial del Comercio) como propugnar un "comercio liberalizado", tender a la disminución de barreras y mostrar una mayor claridad en los mecanismos que pueden ser interpretados como distorsivos del comercio internacional.

La actual coyuntura en la relación bilateral entre Argentina y Brasil, que en verdad debe ser pensada más bien como bloque regional, como MERCOSUR, plantea la imposición de licencias no automáticas (LNA) por parte del gobierno brasileño a la producción de vehículos producidos en las terminales asentadas en la República Argentina, lo que a priori genera serios inconvenientes en



*Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados*



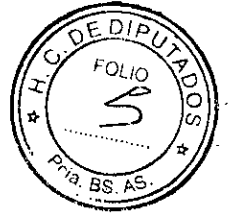
la comercialización internacional de vehículos nacionales y la continuidad de esta medida podría causar problemas en las plantas productoras y hasta reducir la dotación de personal en este importante sector de la producción exportable argentino.

Brasil argumenta que la Argentina interpone también LNA a determinados productos importados (incluidos de origen brasileño), como mecanismo de protección del mercado interno, pero es dable señalar que si bien este sistema tiene legitimación y se aplica en nuestro país, es diferente imponer el trámite de licencias a productos puntuales y determinados de producción extranjera, que pueden estar quebrantando la solidez de la industria argentina y que no ponen en riesgo la sustentabilidad de la industria del país de origen de esas importaciones alcanzadas por LNA, restringir el comercio intrazona de vehículos y autopartes, como pretende hacerlo Brasil, es grave porque el desarrollo industrial automotriz no es unilateral, sino que surge de un Régimen Especial que el MERCOSUR ha establecido para este sector estratégico.

La explicación a esta disyuntiva subyace en el concepto mismo de la industria automotriz, en lo que hace a las inversiones, a la radicación de plantas y terminales automotrices, que se proyectan



*Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados*



en escala regional y promueven la complementación entre plantas dentro del MERCOSUR puntualmente en Brasil y la Argentina, lo cual establece un tratamiento especial a la producción y comercialización intrazona de vehículos.

Ante esta traba brasileña, corre peligro la industria nacional y provincial, porque puede coadyuvar a la deslocalización de las inversiones a escala regional, dado que el régimen automotriz del MERCOSUR, trata de fomentar el comercio intrazona de productos automotores, partes y piezas y la especialización complementaria entre los países integrantes del mercado regional.

El beneficio consiste en que el comercio intrazona de productos automotores, partes y piezas, y la especialización complementaria entre los países integrantes del mercado regional debe ser administrado en forma global y tiende a liberalizar aranceles al 0%, siempre que se cumpla con los porcentajes de flexibilización (flex).

El flex vigente, establecido por el ACE N° 38 (Acuerdo de Complementación Económica N° 38 del MERCOSUR) se encuentra desdoblado para atender a las asimetrías estructurales de la industria automotriz entre Argentina y Brasil, es decir que en este caso si Brasil persiste en una política unilateral de imponer LNA a



*Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados*

los vehículos argentinos, el daño potencial es mucho mayor, pues deja de lado el concepto de complementariedad que prevé el MERCOSUR en su régimen automotriz.

En cuanto a cifras, el complejo automotor argentino fue el segundo rubro en exportaciones en 2.010 con más de 8.600 millones de dólares exportados, de los cuales un 80 % de ese volumen corresponde a importaciones brasileñas, por la venta anual de casi 380.000 unidades a ese mercado; esto demuestra que la relación comercial con Brasil es crucial y esta situación de tensión genera gran incertidumbre en un sector tan dinámico para la economía y el empleo nacional.

En este contexto de la industria automotriz nacional, la provincia de Buenos Aires presentó un crecimiento de un 22 % con respecto al año anterior, fabricando más de 83 mil unidades, lo que representa más del 52 % de la producción nacional del sector automotriz, con una proyección creciente de las inversiones y planes de producción que vienen planteando las terminales automotrices asentadas en nuestra provincia, que permitía proyectar un cierre de año calendario con niveles de producción similares a los establecidos en 2008, un año récord para la provincia de Buenos Aires en materia



*Provincia de Buenos Aires
Honorable Cámara de Diputados*

de fabricación de vehículos. Además la producción automotriz, como actividad manufacturera, aporta cerca del 6 % de los empleos en nuestra provincia, si tenemos en cuenta a las autopartes, las carrocerías y obviamente las terminales automotrices, de las cuales la mitad de las que hay radicadas en la Argentina.

Están asentadas en territorio bonaerense las plantas de Ford Argentina S.A., Mercedes-Benz Argentina S.A., PSA Peugeot-Citroën S.A., Toyota Argentina S.A. y Volkswagen Argentina S.A, a las cuales deberá agregársele la empresa Honda, que prevé comenzar a fabricar en la planta de la ciudad de Campana el ciclo completo de su modelo sedan City.

Atento a esta argumentación y a la relevancia de la industria automotriz argentina en general y a la de nuestra provincia en particular, solicito a mis pares la aprobación de la presente iniciativa.-



HORACIO G. DELGADO
Diputado Provincial
H. C. de Diputados Pcia. de Bs. As.