



Entrevistas. Un análisis de lo que pasó en 2024 y de lo que se espera para 2025, según el titular de Adefa, **Martín Zuppi** ▶ **P. 7**

Superauto. Liviano, potente y exclusivo, el McLaren 750S viene a suceder al exitoso 720S de la casa inglesa ▶ **P. 8**

lanacion#cvam38616

lanacion#

movilidad



www.lanacion.com.ar/autos/

[@movilidad/lanacion](https://twitter.com/movilidad/lanacion)

facebook.com/lanacion

movilidad@lanacion.com.ar



PEUGEOT 208

El hatchback chico fabricado en la planta de El Palomar finalmente se quedó con el primer puesto en ventas.

ARCHIVO

Mercado Balance de un año marcado por los vaivenes de la economía

Con casi 415.000 unidades nuevas patentadas, los números estuvieron apenas por encima de lo proyectado en enero pasado; cuáles fueron los más vendidos segmento por segmento ▶ **P. 4**

Largada

Top tres

Estos fueron los tres vehículos más vendidos en el país durante diciembre último.



1 TOYOTA HILUX

La pickup mediana volvió al primer escalón de podio tras comercializar 1602 unidades. En el año llegó a las 28 988



2 FORD RANGER

Otra pickup nacional se ubicó en este top tres, ya que la del óvalo despachó 1368. Entre enero y diciembre fueron 22 994



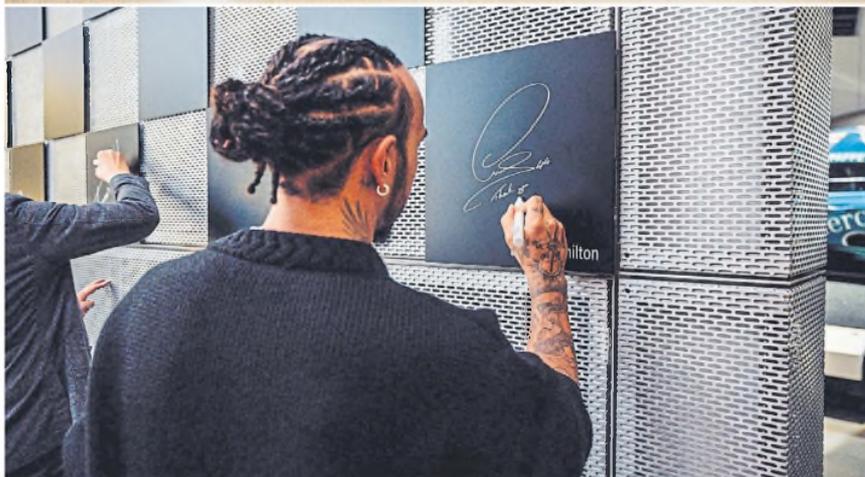
3 PEUGEOT 208

El hatchback chico del león siguió con muy buen ritmo, ya que vendió 1152 coches. De esta forma, sumó 29 681

Fuente: Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA)

Homenaje a Hamilton. Mercedes-Benz exhibe los autos del múltiple campeón de F1

Lo hace en el museo de la marca de Stuttgart; varios pasarán a formar parte de la colección permanente



MUY MERECIDO. Como último homenaje a Lewis Hamilton antes de su pase a Ferrari, el Museo Mercedes-Benz de Stuttgart está exponiendo los vehículos con los cuales el piloto fue campeón del mundo de F1. El inglés ganó siete títulos a bordo de autos de la marca de la estrella (el primero en 2008 con el McLaren-Mercedes MP4-23) y seis más con los Flecha de Plata (el último en 2020 con un Mercedes-AMG F1 W11 EQ Performance). Y, claramente, el primero en visitar la muestra fue el piloto, que también pasó por la nueva estación práctica e interactiva Pit Stop, ubicada en el Legends Room 7, donde dejó estampada su firma.

El mercado en números

21.602 VEHÍCULOS

Fueron los 0km que se patentaron en el país en diciembre último, lo que representó una suba del 16,3% interanual, ya que en ese mes de 2023 se habían matriculado 18 573. Fuente: ACARA

40,3%

HACIA ABAJO

Es el porcentaje que cayeron las ventas si la comparación se hace respecto de noviembre de este año, pues en ese mes se habían registrado 36 212 unidades nuevas.

NO TAN MAL

De esta forma, en todo 2024 se vendieron 414 041 unidades, esto es un 7,9% menos que en el mismo periodo de 2023 cuando se habían comercializado 449 492 vehículos, pero un poco por arriba de las 400 000 unidades estimadas en enero último.

EL RANKING DE LAS MARCAS

Entre las automotrices, Toyota volvió a ser la que mayor cantidad de ventas realizó en el mes, con 4536 unidades. Le siguieron Volkswagen, con 3214; Renault, con 2462; Ford, con 1811, y Fiat, con 1611

LOCALES CON MENOS PRESENCIA

El 55% de los vehículos vendidos en el país el año último fueron de origen nacional, esto es un 11% menos que en 2023.

Lanzamientos

Volkswagen Amarok
La pickup mediana
estrena una nueva
versión de entrada



FICHA TÉCNICA

Marca: Volkswagen
Modelo: Amarok
Carrocería: pickup
País de origen: Argentina
Mecánica: motor biturbo diésel que genera 180 CV a 4000 rpm y 400 Nm de par a 1500, caja automática de 6 marchas y tracción 4x4
Precio: \$46.520.000

PARA TRABAJAR. Ya en el cierre del año, Volkswagen lanzó la versión Trendline MT 4x4 de su pickup mediana Amarok. Esta completa el portafolio de 11 variantes disponibles y se convierte en una de las opciones de entrada de gama, destacándose por su amplio equipamiento, robustez, seguridad y ofreciendo una opción más completa y atractiva para los clientes.

Pensada para el trabajo en condiciones de manejo que demanden doble tracción, esta Trendline viene con el motor biturbo diésel 2.0 L de 4 cilindros en línea y 16 válvulas, que entrega 180 CV a 4000 rpm y 400 Nm de torque a partir de las 1500 rpm, combinado con una transmisión manual de 6 marchas y 4x4, con reductor y bloqueo mecánico y electrónico de diferencial.

A esto suma ciertos elementos de equipamiento que su predecesora no tenía, como nuevos faros delanteros con tecnología VW LED con función DRL integrada, overfenders color carrocería, lona marítima de serie, llantas de aleación de 19" e iluminación de caja de carga. En el interior se destaca un nuevo volante multifunción revestido en cuero, sistema multimedia Compo-

sición Touch de 9" con AppConnect, control de velocidad crucero, sensores de estacionamiento traseros, espejos exteriores con regulación eléctrica y desempañador y nuevos puertos USB (1 tipo A frontal y 2 tipo C traseros). Por otro lado, suma un nuevo diseño de asientos con tapizado en cuero sintético, apoyabrazos central para mayor comodidad a bordo y el piso del vehículo está

completamente revestido en goma aportando gran facilidad para su limpieza.

En lo que hace a seguridad, la carrocería cuenta con refuerzos laterales incorporados en la puertas delanteras y traseras, equipada con 8 airbags y alerta de cinturones de seguridad no abrochados de serie. El precio sugerido al público es de \$46.520.000. ●

EL MUNDO NECESITA MÁS

John, Paul, George, Ringo, Elvis, Jimi, Jimmy, Robert, John, Mick, Keith, Charlie, Ronnie, Freddie, David, Roger, Nick, Richard, Bruce, Eric, Michael, Madonna, Prince, Whitney, Elton, Stevie, Taylor, Adele, Celine, Lady, Bono, The Edge, Adam, Larry, Chris, Sting, Andy, Stewart, Jon, Lindsey, Mick, Christine, Phil, Adam, Tina, George, Michael, Kurt, Eddie, Axl, Slash, Billy, Thom, Dave, Chris, Lars, James, Brian, Angus, Ozzy, Kurt, Noel, Liam, Brandon, Matt, Alex, Julian, Jack, Billie.

EL MUNDO NECESITA MÁS MÚSICA

Escuchala en FM 104.9 y online en lanacionmusica.com.ar



Nota de tapa



Líder. La pickup mediana producida en Zárate siguió siendo la preferida de los que buscan este tipo de vehículos

Balance 2024

De la incertidumbre a la esperanza, todo en 12 meses

Finalmente se patentaron casi 415.000 nuevas, un poco por encima de lo que se proyectaba a principios de año; cuáles fueron los vehículos más vendidos, segmento por segmento

POR Diego Cúneo LA NACION

Desde hace algunos años parece haberse vuelto una costumbre, al momento de hacer un balance de lo sucedido en los últimos meses en la industria automotriz, tengamos que utilizar términos como "complicado", "difícil" o "complejo". Y cualquiera de ellos podría aplicarse al 2024 que acaba de finalizar.

Según las últimas estadísticas difundidas por la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (Acara), el año pasado se patentaron en nuestro país 414.041 unidades, un 7,9% menos que en 2023 cuando se habían registrado 449.492 vehículos.

Al respecto, el titular de la enti-

dad, Sebastián Beato, comentó: "Cerramos un año realmente complejo, con un primer semestre muy flojo en el que se agitaban los fantasmas de los peores años, pero que tuvo una segunda mitad con niveles de actividad que invitan a ilusionarnos en una recuperación con crecimiento para 2025".

Tanto desde la Acara como desde las terminales destacaron que si bien en la primera mitad hubo meses de escasas ventas debido a la demora en definir qué iba a pasar con el denominado impuesto al lujo, la estabilización de la macroeconomía con la consecuente vuelta de la financiación (tanto bancaria como de las marcas), más las promociones, descuentos y beneficios ofrecidos por las marcas o conce-

sionarios; y la mayor disponibilidad de vehículos importados, hicieron que los números se estabilizaron y no fueran tan flacos como muchos habían adelantado. En resumen, como era de esperar, los vaivenes de la economía nacional afectaron fuertemente el desarrollo de la actividad comercial automotriz.

"Toda esa dinámica nos permitió pasar las 414.000 unidades, algo impensado allá por marzo. Ahora es momento de aprovechar esta inercia para ir por más, trabajando junto a las fábricas, los sindicatos y el Estado para ver de qué forma podemos potenciar un mercado que puede beneficiarse por una macroeconomía que muestra signos concretos de recuperación", completó Beato.

Si bien comparado con periodos anteriores el balance no es bueno, tuvo algo de positivo: al menos se pudieron superar las proyecciones que se hacían a principio de enero último, cuando el mercado estaba completamente paralizado.

Salvado el año, entonces, veamos cómo fueron los números finos y cuáles fueron los preferidos por los argentinos en el año que acaba de terminar.

Panorama general

Como es lógico, los vehículos de pasajeros (coches y SUV) fueron los más demandados por el público. Según los datos de la Acara, fueron 261.003 las unidades entregadas, o sea casi el 63% del total. Comparado con 2023 se produjo un descenso

del 5%, pues ese año se habían registrado 274.689.

El siguiente segmento con más ventas fue el de los comerciales livianos, de los cuales se facturaron 129.464 unidades, un 13,9% menos que las 150.314 de 2023.

Finalmente, los pesados fueron los únicos que tuvieron una suba, ya que gracias a los 14.372 camiones vendidos se produjo una diferencia del 4% respecto del año anterior (14.165).

Hubo otros puntos interesantes para mencionar: según la Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa), 2024 cerró con cerca de 505.000 unidades producidas en las plantas nacionales, lo que representó una baja de casi el 17% respecto de lo que había sucedido



• FIAT CRONOS

Vigente. Pese a perder el liderazgo, se mantuvo primero entre los entrada de gama

en 2023. De esas unidades, poco más de 300.000 fueron destinadas a exportaciones (con Brasil como principal destinatario), número que también tuvo una caída contra el año anterior, pero en este caso de casi el 9%.

Los 10 más buscados

La gran sorpresa de 2024 sin duda la dio el Peugeot 208, el hatchback chico producido en la planta del Grupo Stellantis de El Palomar, que tras estar rotando entre el top tres durante todo el año finalizó como el modelo más vendido del país de 2024 tras despachar 29.681 unidades. Un gran mérito para el Grupo, que vuelva a quedarse con el primer lugar por cuarto año consecutivo.

Muy cerca del 208 finalizó la Toyota Hilux, con 28.988 chatas entregadas. De esta forma, la pickup mediana fabricada en Zárate volvió a repetir una excelente performance y a comprobar que no pierde su vigencia.

El podio lo completó el *best seller* de los últimos tres años, el Fiat Cronos, que tuvo 28.032 patentamientos entre enero y diciembre y, que, de alguna manera, ratificó que fue un producto que sigue funcionando muy bien.

Mostrando una vez más que estamos en *el país de las pickups*, en el cuarto lugar culminó la Ford Ranger, con 22.994 unidades patentadas, mientras que la renovada Volkswagen Amarok fue sexta tras despachar 18.390, o sea, tres camionetas en el top ten.

Volviendo al ranking, en la quinta colocación terminó otro entrada de gama, el Toyota Yaris, con 20.862 matriculaciones; detrás de este aparecen el Volkswagen Polo, con 15.904, y luego el primer SUV, el Toyota Corolla Cross, con 15.418.

Cerraron este top ten dos SUV: uno del segmento C, el Volkswagen Taos, con 13.190 registros, y luego el del B Chevrolet Tracker, con 10.950.

Los SUV

Una de las grandes novedades de este mercado 2024 es que entre los SUV los de mayores ventas no fueron los del segmento B sino los del C, un fenómeno peculiar ya que éstos tienen valores bastante más elevados que los otros. Entonces, en ese panorama y como mencionamos el más buscado fue el Toyota Corolla Cross (igual que el año último), seguido por el Volkswagen Taos y por el Chevrolet Tracker (este sí del B), que supo ser el más vendido años atrás.

El Jeep Renegade, otro que fue *best seller*, terminó cuarto con 7477 entregas. Luego aparecen el crossover Volkswagen Nivus, con 6424; el Ford Territory, con 5914; el Toyota SW4, con 5665; el Volkswagen T-Cross, con 5365; el Jeep Compass, con 4949, y cierra en el décimo puesto el Citroën C4 Cactus, con 3987.

De chicos y sedanes

Hasta el arribo de los sport utility y de la mayor oferta de pickups, el de los autos de entrada de gama (chicos de los segmentos B y A) fue históricamente el de mayores ventas, debido a su accesibilidad de precios y a su buena y variada oferta: de hecho, eran elegidos generalmente como primer auto de los jóvenes o como segundo o tercer coche en familias más grandes.

Y pese a que perdieron terreno, conservan una vigencia importante en nuestro país, al punto que varios de ellos se ubicaron entre los 10 más vendidos, como el Peugeot 208, el Fiat Cronos, el Toyota Yaris y el Volkswagen Polo.

Detrás de estos encontramos los tres modelos de Renault que son primos entre sí (comparten plataforma, medidas y componentes): Sandero, con 5282 patentamientos; Logan, con 4861, y Stepway, con 4535.

En el último lote dentro de los 10 aparecen el Citroën C3, con 4085; el Chevrolet Onix, con 3811, y el citycar recientemente relanzado Fiat Mobi, con 1768.

Para culminar con los autos, entre los cuatro puertos medianos la pelea la ganó el Toyota Corolla, que despachó 10.868 coches. Detrás de éste aparecieron el Chevrolet Cruze, con 4690; el Nissan Sentra, con 527, y el Volkswagen Vento, con 478.

Siempre las pickups

Como mencionamos, las camionetas medianas volvieron a tener una gran performance, no solo por volver a poner tres modelos entre los 10 más vendidos (algo que se viene repitiendo desde hace unos cuantos años) sino también porque su participación del mercado está por encima del 20%.

Entonces, detrás de la Hilux, la Ranger y la Amarok aparecen la Nissan Frontier, con 6758; la Renault Alaskan, con 2037, y cierra el pelotón de las principales (hay otras importadas extra zona que por su escaso volumen no figuran) la única que no se fabrica en nuestro país, la brasileña Chevrolet S10, con 1946.

Las demás camionetas

Las pickups compactas tuvieron en los últimos tiempos un interesante aumento de la oferta. Empujadas por una demanda cada vez mayor, hoy son cinco los modelos que se ofrecen, y se estima que en el futuro lleguen varias más.

Dentro de este pequeño universo, la ganadora fue la referente del segmento desde hace años, la Fiat Toro, que con 4718 unidades patentadas se quedó con el 1,2% del mercado y el primer puesto de las ventas. Segunda fue la Ford Maverick, con 3651 matriculaciones, y tercera la flamante RAM Rampage, que fue lanzada a principios de 2024 y que se instaló muy bien entre las preferencias, al punto de haber despachado 3428 unidades.

En las cuartas y quintas colocaciones se ubicaron la pionera Renault Oroch, con 1434, y la Chevrolet Montana, con 1039.

Entre las chicas, la Fiat Strada volvió a quedarse con el cetro tras matricular 4550 unidades, mientras que segunda fue la Volkswagen Saveiro, con 1882.

Utilitarios

Al igual que en el segmento de los pesados, el mercado de los utilitarios suele reflejar el estado de la economía: cuando hay una suba en las ventas quiere decir que transportistas particulares y empresas buscan ampliar o reemplazar sus flotas para cumplir con una mayor demanda de trabajo. Y aquí sucedió lo mismo que en el resto: unos primeros seis meses malos seguidos de otros seis en alza.

En ese marco, y como desde hace más de una década, el Renault Kangoo II volvió a ser el utilitario más vendido del país, con 4394 unidades entregadas. Le siguieron el Fiat Fiorino, con 2856; el Peugeot Partner, con 2777, y su "gemelo", el Citroën Berlingo, que hasta noviembre había comercializado 2227 unidades.

Otro que volvió a liderar su porción del mercado como lo viene haciendo desde hace años fue el Mercedes-Benz Sprinter que despachó 4432 furgones. Le siguió el Toyota Hiace, con 1510. ●



• TOYOTA COROLLA CROSS

Otra vez. El de la marca japonesa fue el sport utility más vendido, pese a ser del segmento C



• FIAT TORO

Adelante. Producida en Brasil, sigue siendo la referente entre las compactas



• RENAULT KANGOO II

Imbatible. Como desde hace muchos años, el utilitario chico fue el número uno

Seguridad

Pruebas de choque

Cómo les fue a los autos que se venden en el país

lanacion#

La organización Latin NCAP hizo pasar durante 2024 a diferentes modelos por sus *crash test*, con resultados muy variados, cuáles tuvieron un gran desempeño y cuáles podrían mejorar

Inaki Zuruela
LA NACION

En América Latina y el Caribe las pruebas de choque con maniquis para medir la seguridad de los autos son efectuadas por Latin NCAP, organismo independiente que evalúa los modelos que salen al mercado desde 2014. Las unidades que se evalúan son entregadas de manera voluntaria por los fabricantes.

Las pruebas califican a los modelos de 0 a 5 estrellas y evalúan cuatro áreas clave: protección de ocupantes infantiles, protección para peatones y usuarios vulnerables de las vías y tecnologías de asistencia a la conducción. Siempre se evalúa la versión más básica en seguridad de los vehículos disponibles en el mercado.

Muchos de los modelos que se venden en la Argentina lograron un buen puntaje de seguridad. Uno de esos fue el T-Cross, B-SUV de Volkswagen que se fabrica en Brasil y que logró cinco estrellas de calificación. En materia de puntaje, logró 92% en ocupante adulto, 89% en ocupante infantil, 65% en protección a peatones y usuarios vulnerables de las vías y 84% en asistencia a la seguridad.

Otros modelos de la marca alemana que promediaron las cinco estrellas fueron el SUV Taos (argentino), el crossover Nivus y el sedán Virtus (ambos de origen brasileño).

Al respecto, el SUV obtuvo el 90% de los puntos posibles para adultos e infantiles; 61% en protección de peatones y usuarios vulnerables de las vías, y 85% en asistencia a la seguridad. El Nivus y el Virtus, en tanto, alcanzaron el 92% en ocupantes adultos e infantiles y un 85% en asistencia a la seguridad. Respecto de la protección de peatones y usuarios vulnerables en las vías, el Nivus alcanzó un 49% y el Virtus un 53%.

Finalmente, lo último de VW en ser evaluado fue la pickup Amarok fabricada en la Argentina, que tuvo una calificación de tres estrellas logrando un resultado aceptable. Producida en la planta de General Pacheco, la nueva versión cuenta con 6 airbags y el aviso de colisión frontal entre sus características de seguridad.

Por el lado de Chevrolet, el SUV Tracker también obtuvo cinco estrellas. Sus resultados fueron de 91% en protección ocupante adultos, 92% en



Voluntarios. Los modelos sometidos a las pruebas son entregados por las terminales

ocupantes infantiles, 54% en protección a peatones y usuarios vulnerables de la vía y 83% en sistemas de asistencia a la seguridad.

Toyota cuenta con su gran referente en seguridad: el Corolla, que logró las cinco estrellas. Cuenta con siete airbags y sus resultados fueron de 83% en protección ocupantes adultos, 92% en ocupantes infantiles, 60% en protección a peatones y usuarios vulnerables de la vía y 82% en sistemas de asistencia a la seguridad.

Otro sedán que obtuvo una calificación de cinco estrellas y fue evaluado este año (pero llegará al mercado argentino el próximo) es el Kia K3, nuevo modelo del segmento B de la marca coreana. Cuenta con seis airbags y un motor 1.6 L, para reemplazar al Rio que se dejó de producir. Además, fue el primer modelo de la marca en obtener la máxima calificación en los *crash-test* del Latin NCAP.

En materia de puntaje, el K3 logró un 87% en ocupante adulto, 84% en ocupante infantil, 65% en protección a peatones y usuarios vulnerables de las vías y 81% en asistencia a la seguridad. Cuando arribe al mercado local competirá con el Volkswagen

Virtus, Toyota Yaris y Nissan Versa. Continuando con los modelos que arribarán a nuestro mercado en breve, pasamos a la primera pickup en sacar la máxima calificación posible. Se trata de la Mitsubishi L200, modelo que se fabrica en Tailandia y que arribará a nuestro país durante el primer trimestre de este año.

La camioneta de la marca nipona cuenta con 7 airbags y se evaluaron tantos sus versiones de cabina simple como de cabina doble. Obtuvo un puntaje de 90% en la protección del ocupante adulto, 91% en la de ocupante infantil, 87% para peatones y usuarios vulnerables de las vías y 92% en tecnologías de asistencia a la conducción. El último modelo de la lista en obtener un gran rendimiento fue el nuevo SUV que llegó recientemente al país: el Renault Kardian. Fue parte de la batería de lanzamientos de la marca del rombo para este año y vino para competir en el segmento B, uno de los más fuertes del mercado.

En términos de seguridad, ofrece 6 airbags y 13 asistencias a la conducción (ADAS), entre ellas frenado autónomo de emergencia, aler-

tas de colisión frontal y de distancia segura, control de velocidad cruceo adaptativo, monitor de punto ciego, entre otras, lo que le valió la calificación de cuatro estrellas.

Logró 83,4% de protección en el ocupante adulto, 82,9% en el ocupante infantil, 47,9% en protección a peatones y usuarios vulnerables de las vías y 83,7% en asistencia a la seguridad.

Finalmente, aparece la pickup compacta Montana con un rendimiento en seguridad aceptable, ya que alcanzó tres estrellas de seguridad. Cuenta con 4 airbags y su calificación fue de 79% en protección adultos, 71% en infantiles, 44% en peatones y 65% en sistemas de asistencia a la seguridad.

Otros modelos con tres estrellas fueron los VW Polo/Polo Track, que obtuvieron tres estrellas. Ambos tienen cuatro bolsas de aire como equipamiento principal y calificaciones del 73% en adultos, 71% en niños, 51% en peatones y 58% en asistencias.

A su vez, otro modelo en sacar la máxima calificación posible fue la Ford Ranger, pickup que se produce en la Argentina y que registró

un 93,1% para adultos, 89,8% para chicos, 74,7% en peatones y 92% en asistencia a la seguridad.

La Ranger equipa siete airbags (dos frontales, dos de tórax, dos de cortina y uno de rodilla), controles de estabilidad y tracción, sistema de mantenimiento de carril, control de velocidad cruceo adaptativo, control electrónico de descenso, asistente al arranque en pendiente, asistente de frenado, advertencia de colisión sonora y visual y detector de fatiga del conductor, entre otros.

En deuda

Por el famoso *test* pasó también el Citroën C3, fabricado en Brasil. En el desglose dio 31% en adultos, 12% en infantiles, 50% en peatones y 35% en sistemas de asistencia a la seguridad. Cuenta solo con dos airbags y control de estabilidad.

También fueron testeados los Renault Sandero, Logan y Stepway, que obtuvieron un puntaje más bajo. El Sandero cuenta con los requeridos frenos ABS y suma cuatro airbags, control electrónico de estabilidad, asistencia de arranque en pendiente y asistencia en frenado de emergencia. El Logan, posee el mismo nivel de seguridad que el Sandero, con la excepción de que este no cuenta con la asistencia en frenado de emergencia. En cuanto al Stepway, la versión Intens 1.6 (la evaluada) posee las mismas características de seguridad que el Sandero.

Figura también la evaluación hecha sobre el Fiat Cronos, que cuenta con dos airbags. En este caso, no se pudo hacer la prueba de impacto lateral de poste porque el modelo, en su versión estándar, no cuenta con protección lateral de cabeza.

También se sometió a prueba la Fiat Strada, tanto en sus modelos de cabina simple como doble, aunque en un modelo tiene dos airbags y en el más grande son cuatro. El modelo de cabina simple obtuvo 47% en adultos, 22% en niños, 40% en peatones y 42% en asistencias. En la versión de cabina doble le dieron 41%, 53%, 40% y 49%, respectivamente.

Por el contrario, el Fiat Pulse, que tiene cuatro airbags obtuvo una calificación de 67% en protección ocupante adulto, 56% en ocupante infantil, 45% en protección a peatones y 56% en sistemas de asistencia a la seguridad. ●

LN | juegos

PONELE
PLAY
a tu recreo diario



Descubrí nuevos juegos todos los días. ¡Escanea el código QR o ingresá a lanacion.com.ar/juegos y empezá a jugar!

LA NACION

Entrevista

Martín Zuppi

“Bajar impuestos es uno de los principales desafíos que tiene el sector para este 2025”

El titular de la Asociación de Fábricas de Automotores analizó el mercado que se viene; además, habló de la competencia con las marcas chinas y de lo que se le pide al Gobierno nacional en materia impositiva

Patricia Osuna Gutiérrez
PARA LA NACION

2024 fue un año complejo y cambiante para la industria automotriz. Lo que había comenzado con ventas paralizadas y complicaciones para concretar operaciones, terminó con un repunte consolidado que superó las expectativas.

Así, las proyecciones para 2025 permiten un mayor optimismo no sólo por los cambios en la macroeconomía que impactaron en el mercado sino por la disponibilidad de un stock cada vez más amplio. En ese contexto fue Martín Zuppi, titular de la Asociación de Fábricas de Automotores (Adefa), quien, en diálogo con LA NACION, detalló los logros del año que concluyó y aventuró un poco de lo que ocurrirá en 2025.

¿Cómo cerró la producción nacional de vehículos respecto de 2023?

Terminó mejor de lo que proyectábamos. Podríamos dividirlo en dos: la primera mitad, por el arrastre de las medidas restrictivas para la normal operación que se habían implementado en 2023, presenté enormes dificultades para el conjunto de las terminales que impactó en una marcada desaceleración de la actividad con caídas en las principales variables cercanas al 30%. Con el pasar de los meses y con la reducción de la inflación, la recuperación de reservas y la reducción de los plazos de acceso al Mercado Único Libre de Cambios (MULC), pudimos revertir la situación y concluir el ejercicio de una manera más favorable. Con esas fluctuaciones, estimo que cerramos 2024 con cerca de 505.000 unidades producidas (-16,9% vs. 2023) y casi 415.000 patentadas (-8% vs. 2023).

¿Cómo impacta la eliminación del impuesto PAIS en los costos de producción?

Es muy positiva la decisión del Gobierno de eliminar impuestos y bajar la carga impositiva. En cuanto al impacto, tenemos que diferenciar si se trata de un vehículo importado o uno de origen nacional. En el primer caso la incidencia es directa, mientras que en el caso de los locales el impacto es en algunos componentes y eso varía según cada modelo, la estructura de costos y el grado de integración tanto de la terminal como del proveedor. Si uno ve el comportamiento que ha tenido el mercado en general luego de la eliminación parcial del impuesto (primera etapa), los modelos de producción nacional registraron reducciones de entre 3 a 4%, mientras que en los importados fueron superiores al 10%.

Respecto de 2023, ¿cómo cerraron las exportaciones? ¿Se refleja en la economía nacional?

En exportaciones también cerramos el año mejor de lo que proyectamos como consecuencia de medidas que se implementaron que mejoraron la competitividad y fueron resultado del trabajo conjunto



Martín Zuppi. 2024 terminó bastante mejor de lo que proyectábamos

“Estamos enfocados en impulsar una política más activa en materia de exportaciones para ganar nuevos mercados”

asumido con las autoridades. Un ejemplo es la eliminación del primer tramo de impuestos internos, la regularización de los pagos al exterior y la exención a las retenciones a las exportaciones incrementales. Esta última medida se tradujo en un aumento de 40.000 unidades de producción y exportación a diversos mercados y un ingreso extra de divisas de US\$100 millones. En números absolutos, el mercado estará cerrando con 300.000 unidades de exportación (-8,7% vs. 2023).

¿A qué nuevos mercados apuntan las marcas?

Estamos enfocados en impulsar una política más activa en materia de negociaciones internacionales para ganar nuevos mercados y mejorar el acceso en otros en los que ya estamos. Como sector hemos llegado a exportar a 80 países, pero en

los últimos años, por la pérdida de competitividad permanente, estamos llegando a unos 40. El foco en la agenda sectorial está en incrementar la presencia en mercados de Latinoamérica.

Un dólar 'barato', ¿impacta en el mercado? ¿Qué desafíos supone para exportar?

Nuestra industria tiene una visión de largo plazo. Los planes de producción y exportación no se rigen por los cambios de mercado ni por las fluctuaciones del tipo de cambio. Nuestros contratos son a largo plazo, siempre alineados con estrategias de especialización y complementación de nuestra producción.

¿Cómo afecta la devaluación del Real?

Nuestro modelo de negocio es de complementación y especialización con un perfil netamente exportador estrechamente vinculado con Brasil. Los contratos de exportación son de largo plazo, no atados a la coyuntura. Los cambios se monitorean, pero la mirada, insisto, tiene otro horizonte, más de tendencia. En materia de comercio eso se traduce en ser el primer sector exportador industrial a Brasil representamos el 45% de las exportaciones de Manufactura de Origen Industrial (MOI) de la Argentina al mundo y trepa al 79% de las exportaciones MOI si hablamos de Brasil.

¿Cómo ven la llegada de marcas chinas? ¿Algunas podrían radicarse en el país?

Asistimos a un proceso de adaptación y desarrollo en materia tecnológica y como región vemos la

irrupción de un nuevo actor que gana protagonismo. El desembarco de competidores, tanto a nivel comercial como industrial en la región —provenientes de otros bloques y países que son un bloque en sí mismo—, nos obliga a mantenernos atentos y a seguir trabajando en la mejora de nuestra competitividad, ya que la competencia es cada vez más intensa. Como sector estamos abiertos siempre que se compita con las mismas reglas de juego.

¿Cómo está el proceso de importación?

El proceso de importar/exportar se simplificó con la eliminación de medidas para arancelarias como el Sistema de Importaciones de la República Argentina (SIRA) y el Sistema de Importaciones de la República Argentina y Pagos de Servicios al Exterior (SIRASE) y en lo que respecta a la deuda comercial, se pudo resolver en parte con la posibilidad de suscripción a los Bonos para la Reconstrucción de una Argentina Libre (Bopreal). Esto, junto con otras medidas que se tomaron para facilitar el comercio, nos permitió regularizar la operatoria. Hoy el sector opera con normalidad y con plazos de pago internacionales (30 días).

¿Se sigue trabajando en que la Argentina sea un polo productor de pickups?

Nuestra industria se caracteriza por su especialización en la producción de automóviles y vehículos comerciales de alto valor agregado. En los últimos años, varias terminales potenciaron su producción

en el segmento de pickups, proceso que nos posiciona como el cuarto productor mundial de camionetas detrás de Tailandia, EE.UU. y China. En este segmento, México es un gran productor de tamaño más grandes y Sudáfrica está en crecimiento en las medianas, pero la Argentina se posicionó en Latinoamérica como el principal proveedor ya que abastece el 50% del mercado de pickups medianas, incluyendo México. Con este esquema y cinco constructores consolidados, otros players anuncian sus proyectos de inversión orientados a este segmento con lo que tendremos una mayor variedad y competencia en los próximos años.

¿Cuál ha sido el trabajo de Adefa con el Gobierno?

A principio del 2024 se planteó una agenda de trabajo con el Gobierno de la cual se tomaron muchas medidas, como el Bopreal, la eliminación de parte del impuesto interno, la modificación de los plazos de pago, etcétera. Estas medidas habilitaron a que el sector mejore su performance y eleve los volúmenes de las principales variables proyectados en el arranque del año.

¿Qué se le pide al Gobierno en materia impositiva?

La Argentina hoy posiblemente tenga la carga tributaria más alta, lo que afecta la competitividad tanto exportadora como su incidencia en el mercado doméstico. En la etapa productiva tiene impuestos distorsivos que se acumulan y superponen a lo largo de la cadena de valor representando un 11,6% del costo de producción para venta local. Este mismo análisis en Brasil tiene un peso del 7% y en el caso de México 0%. En lo que respecta al mercado interno, la carga impositiva en el valor de un vehículo oscila entre el 58% para un modelo importado de extrazona. Por eso es muy importante el trabajo que pueda realizar para bajar esta carga fiscal, porque para el sector es imprescindible ganar competitividad para captar inversiones, elevar la producción, generar más empleo y aumentar los volúmenes de exportación a más mercados desde la Argentina. Y en el mercado interno, tener precios competitivos en beneficio del consumidor. El trabajar en esto, es uno de los principales desafíos que hay por delante.

¿Qué proyección tienen para 2025?

Somos optimistas. En un primer escenario, los indicadores de las principales variables muestran crecimiento con relación al 2024 y claramente ese crecimiento se puede ver potenciado por medidas que se están trabajando con el Gobierno. Estos números nos indican que podemos alcanzar las 540.000 unidades de producción (+7,8%), las 324.000 de exportación (+8%) y unas 470.000 unidades en ventas, con un crecimiento superior al 12% respecto.



McLaren 750S

El más liviano y potente de la historia de la marca

Este modelo para la calle viene a suceder al exitoso 720S y cuenta con el V8 de 750 CV

McLaren tiene una larguísima historia como fabricante de autos de competición y de calle. Su última creación fue el 750S, sucesor del 720S, que es nada menos que el modelo de producción en serie más liviano y potente en la historia de la marca de Woking.

Disponible como coupé o spider, se basa en un chasis monocasco de carbono a lo que suma innumera-

bles componentes livianos que le permiten pesar apenas 1277 kg; o sea 30 kg menos que su antecesor.

El corazón de este coche es el motor V8 biturbo de 4.0 L. de posición central, que en este caso genera 750 CV a 7500 rpm y 800 Nm a 5500 rpm, asociado a una transmisión automática de 7 marchas y doble embrague, que manda toda la potencia al eje trasero. Con esta

configuración logra acelerar de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos, de 0 a 200 km/h en 7,2 s y alcanza una velocidad máxima de 332 km/h.

Con una relación peso-potencia de 1,7 kg/CV, estrena la última generación de la suspensión neumática PCC III, con geometría mejorada y nuevos muelles, frenos con discos carbocerámicos y varios otros elementos de los coches de carrera. ●



Toda la info en www.lanacion.com.ar/autos

Las últimas novedades del mercado puestas a prueba, lanzamientos y presentaciones, y lo último en la visión de la movilidad del futuro.



Tendencias



Test Drive



Híbridos y eléctricos

 BONVIVIR

VOS DISFRUTÁS
EL VINO,
NOSOTROS
LO ELEGIMOS.



bonvivor.com

Un club de vinos + una tienda online

BEBER CON MODERACIÓN. PROHIBIDA LA VENTA DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS A MENORES DE 18 AÑOS.
LEY NACIONAL DE LUCHA CONTRA EL ALCOHOLISMO N°24.788.