

Los últimos datos publicados por el Instituto de Estadísticas sobre la evolución del sector industrial y de la construcción a fines del año pasado continúan mostrando señales poco felices. En noviembre, el indicador de la producción manufacturera tuvo una contracción del 3,3% en relación al mes previo, luego de aislar los factores estacionales. En relación al mismo mes del año 2018 se encontró en un nivel 4,5% inferior. Hacia el interior del sector los rubros más castigados son automotores y otros equipos de transporte (con una caída interanual de casi 25%), equipos, aparatos e instrumentos (con una contracción del 10%) y productos de metal, maquinaria y equipo (-9,1%).

La fuerte recesión de la industria automotriz está íntimamente ligada a la contracción de los patentamientos que fue consecuencia de la caída de los ingresos reales y el salto en los precios de ventas desde mediados de 2018. A su vez, el incremento de la presión tributaria, vía impuestos internos a las ventas de cierto rango de automóviles, dificultará la recuperación a lo largo de 2020 tanto de las ventas como de la producción industrial. Actualmente la industria automotriz tiene un stock de producción equivalente a más de 4 meses de ventas. Los datos de los primeros días de enero siguieron encendiendo las alarmas en las automotrices, al arrojar variaciones negativas en relación a enero de 2019 que ya había sido un mes muy negativo.

La actividad de la construcción mostró en noviembre un leve rebote mensual en relación a octubre (1,2%), aunque es poco probable que dichos números puedan mantenerse. Los fuertes controles cambiarios impuestos desde fines de octubre están afectando directamente a la actividad inmobiliaria y de la construcción. En este contexto la mayor esperanza del sector es una fuerte reactivación de la obra pública. En términos interanuales, el sector terminaría el 2019 con un nivel de actividad del 8% inferior aproximadamente.

Con respecto al comercio exterior, en los últimos días el Ministerio de la Producción ha comenzado una nueva etapa de intervención sobre el intercambio comercial argentino. En relación a la relativa liberalización que había llevado a cabo el gobierno de Mauricio Macri (eliminando las DJAls y dejando a casi el 90% de las importaciones bajo licencias automáticas), la nueva conducción ha decidido incorporar a una serie de partidas arancelarias al sistema de licencias no automáticas, que a su vez tendrán una duración menor en el tiempo. De esta manera, el 15% de las partidas estaría excluido del sistema automático y habría que pedir autorización para importar. Uno de los sectores que pasó de automático a no automático es el sector automotriz. Además, en caso de constatarse inconsistencias en algún paso del proceso de importación, la disputa deberá ser resuelta personalmente frente a funcionarios del Ministerio a diferencia de las gestiones online que se habían instaurado con el gobierno de Macri.

En relación al plano internacional, todas las miradas están puestas sobre el enfrentamiento entre Estados Unidos e Irán. Además de constituir un enfrentamiento que podría tomar una escala peligrosa para todo el mundo, cada nuevo acontecimiento repercute en variables económicas importantes como el precio del petróleo. En las últimas semanas el barril de crudo se ha comportado de manera bastante inestable.

Por último, el presidente electo de Uruguay ha sorprendido en las últimas horas con la idea de llevar a cabo flexibilizaciones cambiarias y fiscales con el objetivo de atraer inversiones de empresarios y familias de todo el mundo, pero especialmente argentinos. En esta misma línea ha comenzado a instaurar conversaciones con los Estados Unidos con la idea de avanzar en un tratado de libre comercio con el país del norte. Estos movimientos recientes, sumados a la política económica liberal de Brasil están generando un clima regional que podría dejar aislada a la Argentina en su retorno al proteccionismo.