

Integración productiva, Intercambio comercial, y división regional del trabajo en el complejo automotriz del MERCOSUR

Integração produtiva, Intercâmbio comercial, e divisão regional do trabalho no complexo automotivo do MERCOSUL

Productive integration, Commercial exchange, and regional division of labor in MERCOSUR automotive complex

Mariano Ignacio Treacyⁱ

Resumen

El Mercosur como proyecto de integración regional ha sido planteado como una vía de desarrollo de largo plazo. Tras un cambio de estrategia en el año 2003, la integración productiva regional se ha posicionado con fuerza en la agenda política. El complejo automotriz se ha convertido en el sector insignia de la integración productiva, pero no ha logrado superar algunos condicionantes estructurales como su elevado nivel de extranjerización, la dependencia de importaciones de partes, componentes y bienes de capital y el crónico déficit estructural. El objetivo del presente trabajo consiste en evaluar los avances y retrocesos en la integración productiva de la trama automotriz en el período 2002-2015. Para ello se realizará una presentación de las principales características del sector y un análisis estadístico del comercio intrazona, como un modo de aproximarse a la caracterización de la integración productiva del complejo automotor entre Argentina y Brasil.

Palabras Clave: Complejo Automotriz, Integración Productiva, Cadena Regional de Valor, Mercosur.

Resumo

O Mercosul como projeto de integração regional foi proposto como uma estratégia de desenvolvimento de longo prazo. Após uma mudança de estratégia em 2003, a integração produtiva regional posicionou-se fortemente na agenda política. O complexo automotivo tornou-se o carro-chefe da integração produtiva, mas não conseguiu superar algumas restrições estruturais, como o alto nível de internacionalização, a dependência de importações de partes, componentes e bens de capital e o déficit estrutural crônico. O objetivo deste trabalho é avaliar os avanços e retrocessos na integração produtiva da parcela automotiva no período de 2002 a 2015. Para tanto, será feita uma apresentação das principais características do setor e uma análise estatística do comércio intra-zona, como forma de abordar a caracterização da complexa integração produtiva entre a Argentina e o Brasil.

Palavras-chave: Complexo Automotivo, Integração Produtiva, Cadeia de Valor Regional, Mercosul.

Abstract: Mercosur as a regional integration project has been proposed as a long-term development path. After a change of strategy in 2003, regional productive integration has been strongly positioned on the political agenda. The automotive complex has become the flagship sector of productive integration, but has failed to overcome some structural conditions such as its high level of foreignization, dependence on imports of parts, components and capital goods and the chronic structural deficit. The objective of this work is to evaluate the advances and setbacks in the productive integration of the regional automotive sector in the period 2002-2015. For this, we present the main characteristics of the sector and a statistical analysis of intrazone trade as a way to approach to the characterization of the productive integration of the automotive complex between Argentina and Brazil.

Key-Words: Automotive Complex, Productive Integration, Regional Value Chain, Mercosur.

Introducción

Las discusiones sobre la integración económica y la complementación productiva en el Mercosur han tenido avances y retrocesos desde su constitución. Su incorporación a la agenda de cuestiones prioritarias no se dio sino hasta la creación en el año 2002 de los Foros de competitividad para las cadenas productivas (López & Laplane, 2004) y luego del Consenso de Buenos Aires en 2003ⁱⁱ, donde se estableció el objetivo de conformar una alianza estratégica para la reconfiguración del proceso de integración considerando los fuertes desequilibrios y desigualdades regionales (Granato, 2016).

La idea rectora del “regionalismo abierto”, que había regido la regionalización del MERCOSUR desde su fundación en 1991 hasta la crisis argentina de 2001/2002, consistía en liberalizar los mercados y establecer un escenario de estabilidad para fomentar el ingreso de inversiones extranjeras. Así, el Mercosur se conformó mediante un esquema de integración estrictamente comercial, con una concepción centrada en el mercado y destinada a realizar una apertura automática, lineal y progresiva sin tener en cuenta las asimetrías estructurales ni regulatorias. En su conformación se dio prioridad a los temas comerciales y a los actores de más peso y se limitaron las discusiones sobre temas sociales y productivos. Durante su etapa “neoliberal” (1991-2002), se concentró el comercio intrarregional entre Argentina y Brasil, se aceleró el proceso de extranjerización y se produjo un cambio en el perfil exportador que derivó en una simplificación y reprimarización.

Luego de 2003, con el conocido “Consenso de Buenos Aires” (Kan & Pascual, 2011; Varsky & Geneyro, 2010) se relanza el Mercosur con un énfasis en lo productivo

Semina - Revista dos Pós-Graduandos em História da UPF – ISSN 1677-1001

V. 18, N. 1, p.58 - 82, JAN/JUL 2019

Artigo Recebido em 20/01/2019 - Aprovado em 30/03/2019

y en lo social, impulsándose una estrategia que contemplaba las cuestiones de la complementación productiva, el tratamiento de asimetrías y la cooperación científico-tecnológica. En este contexto, los líderes políticos de los países del bloque se comprometieron a consolidar un proyecto de integración productiva regional con énfasis en el desarrollo de cadenas productivas de las PYMES.

El abordaje tardío de la integración productiva como una política de integración regional respondió a la necesidad de revertir patrones de especialización indeseados que habían sido generados por la integración basada en la autoorganización y regulación de los mercados característica de la etapa del “regionalismo abierto”. Con este objetivo, organizaron en 2005 una Reunión de Ministros y Altas Autoridades de Ciencia Tecnología e Innovación (RMACTIM), lanzaron en 2007 el Programa de Integración Productiva (PIP) del MERCOSUR y crearon en 2008 el Grupo de Integración Productiva (GIP) (De Angelis y Porta, 2011). Con el Consenso de Buenos Aires se abriría un nuevo período para el regionalismo en Sudamérica donde la integración productiva se ubicaría como estratégica, destinándose fondos y programas específicos para fomentarla y fortalecer actores de menor envergadura y poder relativo y empresas de los países de menor peso relativo (Inchauspe, 2010).

El complejo automotriz, que comprende a las terminales automotrices ensambladoras y a los productores autopartistas, es un caso paradigmático para abordar la integración productiva regional ya que representa el principal rubro industrial y uno de los principales rubros de intercambio al interior del Mercosurⁱⁱⁱ. No solo es uno de los sectores que dominan el comercio al interior del Mercosur, sino que desde la creación del bloque contó con un régimen especial que lo excluyó del Programa de Liberalización Comercial (PLC) que debieron seguir la mayoría de los sectores de la economía. Con el correr de los años, fue consolidándose la Política Automotriz Común del Mercosur (PAC) y se fueron rubricando distintos Acuerdos de Complementación Económica (ACE) con países como Brasil, Uruguay, Chile y México, con protocolos específicos para el sector (Granato, 2016) (Granato, 2016).

Pese a ser el sector insignia de la integración productiva regional, entre 1993 y 2015 se redujo la proporción de insumos locales utilizados en la industria local^{iv}, lo que ha despertado numerosos cuestionamientos vinculados a su carácter ensamblador (Pelicaric, 2017) y preocupaciones crecientes sobre la sustentabilidad en términos de su

consumo de divisas (Muller, 2018). Muchos autores sostienen además que el tipo de integración productiva que se ha fomentado en el espacio regional ha favorecido principalmente a las filiales locales de las grandes terminales automotrices transnacionales, lo que ha tenido como consecuencia una regresiva distribución de los beneficios de la complementación intraindustrial (López & Laplane, 2004; Varsky & Geneyro, 2010).

El objetivo del presente trabajo consiste en evaluar los avances y retrocesos en la integración productiva de la trama automotriz en el período 2002-2015. Para ello se realizará un análisis de las estadísticas del comercio bilateral de la trama haciendo énfasis en las características del comercio intraindustrial (que puede considerarse como proxy de la integración productiva) entre Argentina y Brasil.

En la primera parte del trabajo avanzamos una definición de integración productiva, luego presentamos brevemente las principales características del complejo automotriz argentino, y luego mostramos algunos resultados del análisis estadístico sobre el comercio intrazona e intrasectorial.

Hacia una definición de la integración productiva

Con el desarrollo histórico del capitalismo pero principalmente desde la segunda gran oleada de globalización, gracias al avance científico técnico y a las transformaciones en la organización de la producción, la integración económica se ha acelerado a un ritmo sin precedentes. En la actualidad, no queda prácticamente ningún país en el mundo por fuera de bloques de integración económica, y existen numerosos proyectos que plantean la generalización de estos bloques mediante acuerdos mega regionales.

La definición convencional de integración económica la describe como un “estado de cosas basado en la falta de discriminación entre las unidades económicas del área integrada” o como un “proceso mediante el cual dos o más mercados nacionales previamente separados y de dimensiones unitarias poco adecuadas, se unen para formar un solo mercado de una dimensión más conveniente” (Tamames, 1999:208).

La integración económica puede asumir, entre otras, la forma de un sistema de preferencias aduaneras, una zona de libre comercio, una unión aduanera o una unión económica. Todas estas formas exigen cierto grado de delegación de soberanías

nacionales en instancias supranacionales y también de coordinación de políticas económicas.

Las corrientes ortodoxas entienden las ventajas de integración en términos estáticos, donde la relocalización de actividades, la especialización y la reasignación de los recursos se da en función de ventajas comparativas. Las ventajas de la integración, desde esta perspectiva, se pueden sintetizar en la obtención de economías de escala, la intensificación de la competencia, la reducción de problemas de balanza de pagos, la posibilidad de desarrollar actividades nuevas, el incremento del poder de negociación frente a terceros países, una formulación más coherente de políticas económicas y la introducción de reformas estructurales que no respondan a procesos políticos nacionales (Tamames, 1999: 213).

Para la literatura heterodoxa, la integración económica es vista como una herramienta para el desarrollo de ventajas competitivas dinámicas mediante la transformación de la especialización productiva. En los procesos de integración, la escala fomenta la diversificación de la producción hacia segmentos de mayor valor agregado y les permite mejorar la posición internacional. La integración económica genera efectos positivos sobre las capacidades productivas y exportadoras y sobre la competitividad sistémica (López & Laplane, 2004; Molinari & De Angelis, 2016). Permite el aprovechamiento de economías de escala estáticas y dinámicas, una especialización según ventajas relativas complementarias y una reasignación de recursos internos hacia actividades más eficientes. Las cadenas regionales de valor permiten, por su parte, la diversificación hacia sectores y segmentos productivos novedosos (De Angelis & Porta, 2011). La existencia de un grado mayor de integración productiva se puede verificar mediante el incremento del comercio intraindustrial o de doble vía, que se suele utilizar como proxy de la complementación o especialización productiva (Bembi, de Angelis, & Molinari, 2012).

Uno de los principales asuntos que se trataron en el marco del PIP fue la definición de Integración Productiva, donde se la entendió como un proceso compuesto por el desarrollo conjunto de nuevas ventajas competitivas realizado a partir de la complementación productiva y la especialización intrasectorial entre los países del bloque para la integración de pequeñas y medianas empresas de la región y empresas de los países de menor tamaño económico relativo a los procesos productivos regionales. Entre los

principales objetivos de acción del GIP se cuentan los problemas de escala de la producción, las barreras a la entrada y el tamaño y debilidad de las PYMES, el bajo nivel de complementariedad y las diferencias en el desarrollo tecnológico entre las empresas (MERCOSUR, 2009).

A diferencia de la integración económica, la integración productiva supone el desarrollo conjunto de ventajas competitivas a través de la especialización intrasectorial (Porta, 2008) (Porta, 2008). En el campo de las relaciones internacionales y de las teorías de la integración regional, la integración productiva es identificada como una herramienta imprescindible para el desarrollo económico ya que permite reducir la competencia y las asimetrías entre países del mismo bloque y fomentar las complementariedades e interdependencias productivas, reduciendo las hipótesis de conflicto y los problemas distributivos y promoviendo la construcción de cadenas regionales de valor (Bembi et al., 2012; Rojas, 2009; Varsky & Geneyro, 2010).

El fomento a la integración productiva debería promover el desarrollo de ventajas competitivas, la diversificación de las estructuras productivas hacia segmentos de mayor valor agregado, la conformación de cadenas regionales de valor y la generación de empleo de calidad (Grupo de Integración Productiva del MERCOSUR). La clave del éxito de la integración no reside en su grado (cuantitativa) sino en su tipo (cualitativo). La diferencia va a radicar en la capacidad de generar y apropiarse el conocimiento (Competence creating) (Obaya, 2011).

Una breve caracterización de la trama automotriz regional

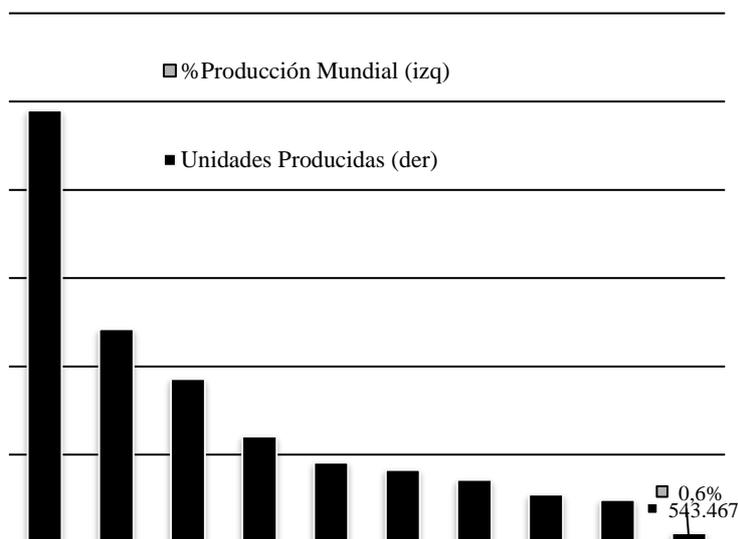
En el mundo, la industria automotriz constituye una actividad global dominada por un puñado de terminales y autopartistas transnacionales que construyen redes locales que se articulan con la cadena (Novick, Rotondo, & Yoguel, 2009).

La integración del complejo local se dio como consecuencia de la tercera etapa de internacionalización de la trama productiva automotriz global que había comenzado en los años '70 con las transformaciones en la organización del trabajo que supuso el toyotismo, la aparición de nuevos competidores, el cambio en la frontera tecnológica y en los costos de transporte y comunicación (T. Sturgeon, Van Biesebroeck, & Gereffi, 2008). A partir de entonces, las principales terminales automotrices del mundo adoptaron una estrategia de conformar una red internacional de producción integrada (segmentando

la producción y los proveedores) y regionalizar los mercados, consolidando bases locales (T. J. Sturgeon & Van Biesebroeck, 2011).

A nivel Mercosur, la estrategia de las terminales consistió en desarrollar las competencias regionales en las subsidiarias brasileñas (Ciravegna, 2003), que concentraron las actividades vinculadas a las funciones de ingeniería y de gerencia de plataformas regionales y se especializaron en la producción de modelos más pequeños pero con una escala de producción mayor. Las subsidiarias argentinas, por su parte, explotaron competencias desarrolladas en las casas matrices y se especializaron en la producción de automóviles medianos y utilitarios (Baruj et al., 2017; Beyrne & Legasa, 2015; Obaya, 2014).

Figura 1. Producción mundial de automóviles: participación sobre el total y unidades producidas, países líderes seleccionados, año 2015.



Fuente: elaboración propia en base a ADEFA

Al ser una industria global, la automotriz opera con escalas que superan por mucho las escalas locales y regionales, consolidando a lo largo de toda la cadena actores con capacidad de abastecer la demanda mundial, tanto en el segmento terminal como el autopartista, el de componentes y subcomponentes y el de neumáticos^v.

Las condiciones para el desarrollo de capacidades tecnológicas en el MERCOSUR han estado dadas por diversos factores, entre los que pueden destacarse la apertura económica y la llegada de capital extranjero, los arreglos institucionales

multilaterales en el marco de la OMC y la creación e implementación misma de la institucionalidad del MERCOSUR, que estableció una zona de libre comercio. Bajo este entorno, las empresas han desarrollado estrategias de integración de facto que derivaron en procesos de integración productiva reales (Obaya, 2011). Mediante la adquisición de un funcionamiento transnacional, la trama regional se insertó en la Cadena Global de Valor automotriz. Sin embargo, como señalan Beyrne y Legasa (2015), lo que en realidad se consolidó en el Mercosur no ha sido la Cadena Global sino una Cadena Regional de Valor (CRV).

En el Mercosur se han instalado 20 terminales automotrices filiales de empresas transnacionales, de las cuales todas operan en Brasil y solo 10 lo hacen también en la Argentina. El intercambio bilateral entre Argentina y Brasil representa cerca del 60% del total de los intercambios comerciales intra-bloque y el principal rubro comercializado ha sido el de vehículos. La cadena automotriz, además, está presente en cinco de los primeros veinte productos comercializados, representando un 50% del total de los intercambios bilaterales (CEPAL, 2014).

En el complejo automotriz se verifica un gran componente de comercio intrafirma que responde a las estrategias de las Empresas Transnacionales que operan en el sector, aprovechando el espacio regional para especializar a sus filiales mediante la búsqueda de reducción de costos y aprovechamiento de economías de escala y de alcance. Las estrategias de las filiales son establecidas por las casas matrices, condicionando fuertemente los resultados en materia de integración productiva y competitividad en el comercio exterior de la trama regional (López & Laplane, 2004).

La cadena con más complementariedad ha sido la automotriz, que se rige por un régimen de comercio administrado particular (Gárriz & Panigo, 2016). Las reglamentaciones que lo hacen un sector “excepcional” se han modificado con el correr de los años pero siguen manteniendo su carácter diferencial^{vi}. La reglamentación excepcional más importante se conoce como Política Automotriz Común (PAC), que establece un régimen de comercio administrado. La PAC consiste fundamentalmente en el establecimiento de un coeficiente de desvío comercial bilateral, un porcentaje que establece el contenido mínimo de integración local de componentes y un arancel externo común para la importación de vehículos y partes de extrazona (Panigo, Gárriz, Lavarello, & Schorr, 2017).

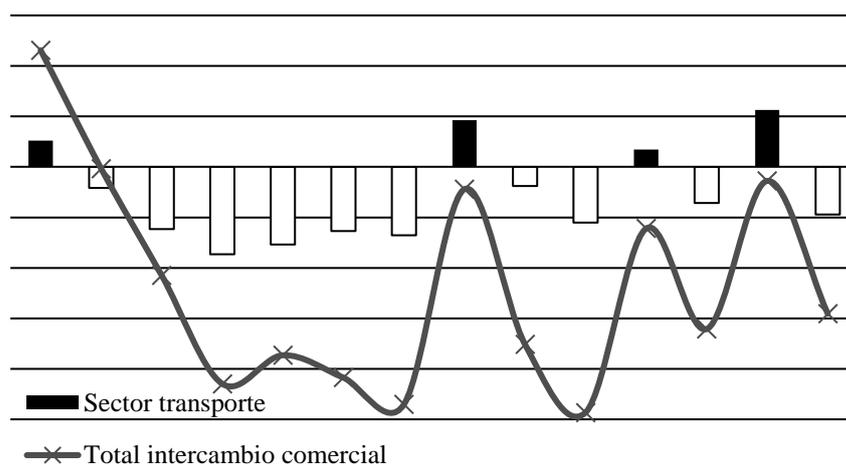
Los problemas estructurales derivados de la falta de actividades vinculadas a responsabilidades más complejas como el desarrollo de tecnologías de punta o la inversión en I+D y a la falta de desarrollo de proveedores locales condicionaron sin lugar a dudas los proyectos de integración productiva regional y oficiaron como el mar de fondo sobre el cual se desarrollaron las estrategias sectoriales de integración en el período de estudio.

El comercio del sector automotor en el Mercosur

El Mercosur favoreció sin lugar a dudas la especialización intraindustrial. El comercio de doble vía que se verifica al interior del bloque tiene niveles que permiten diferenciar con certeza la especialización intrabloque del patrón comercial característico de las relaciones extrabloque (De Angelis & Porta, 2011).

El MERCOSUR explica el 28% del comercio exterior argentino. Brasil, por su parte, explica el 87% del comercio de la Argentina con el bloque. Entre 2002 y 2015 las exportaciones totales de Argentina al Mercosur^{viii} se incrementaron un 6% anual en promedio y las importaciones totales desde países del bloque lo hicieron a un ritmo anual del 13% en promedio, lo que permite afirmar el crecimiento del comercio intrarregional, que promedió en el período de estudio un 28% del comercio exterior total (INDEC).

Figura 2. Balance del comercio bilateral entre Argentina y Brasil. Total exportaciones e importaciones y total sector transporte, 2002-2015, millones de dólares.



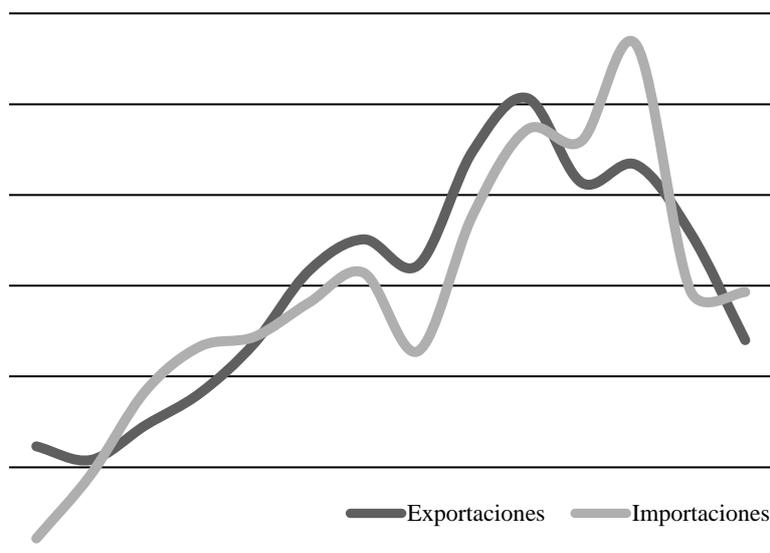
Fuente: elaboración propia con datos de WITS

Sin embargo, uno de los asuntos críticos del intercambio comercial del sector en este período fue el creciente desbalance comercial con Brasil. Con el crecimiento en la actividad, se incrementaron también las importaciones, y piezas^{viii}.

Desde la firma del Tratado de Asunción en 1991, la participación del Mercosur en el comercio exterior total de la Argentina se había incrementado considerablemente, pasando de un 17% en 1990 a un 31% en 1997, lo que permitió alcanzar un promedio entre 1991 y 2001 de un 28%. En la posconvertibilidad, la participación del bloque sobre el total se incrementó desde un 25% en 2002 hasta un 30% en 2010, para luego caer y estabilizarse en torno al 24%, promediando para el período 2002-2015 un 28% (INDEC).

En el período de mayor expansión del complejo automotriz local (2004-2008), el déficit comercial sectorial promedió el 40% del déficit comercial total con Brasil. Tras la crisis de 2008, el comportamiento del déficit bilateral en transporte fue más errático, pero se mantuvo el déficit comercial total.

Figura 3. Exportaciones e importaciones totales de vehículos, 2002-2015, unidades completas.



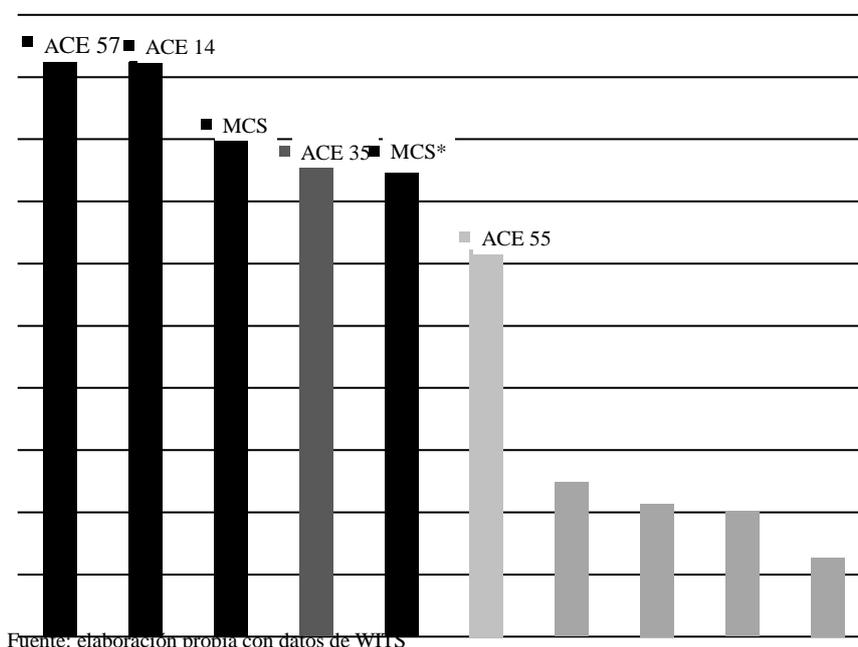
Fuente: elaboración propia con datos de ADEFA e INDEC

Las exportaciones de vehículos, por su parte, se incrementaron notablemente, tanto si se consideran unidades completas (+19% a/a promedio) como si se consideran partes y piezas y unidades desarmadas (+14% a/a promedio). También se incrementaron

considerablemente las importaciones de vehículos^{ix}, que crecieron entre 2002 y 2015 a un ritmo promedio del 40% anual (ADEFA, 2016).

En este período se pueden identificar dos etapas claramente diferenciadas en lo que respecta a la diversificación de los socios comerciales. La firma de los Acuerdos de Complementación Económica (ACE) y sus protocolos en el período previo al establecimiento del “Consenso de Buenos Aires” permitió cierta diversificación entre 2003 y 2007 (Treacy, 2018). Los acuerdos de libre comercio con Brasil, Uruguay, Chile y México^x establecieron un sistema de cupos ampliando la cantidad de vehículos que se podían importar y exportar libres de aranceles, que permiten explicar por qué con dichos países se observa para el promedio de 2002-2015 una proporción elevada de líneas exentas de aranceles efectivamente aplicados en la importación de productos del sector de transporte. Como consecuencia de estos acuerdos, se logró diversificar parcialmente los socios comerciales y de incrementar el flujo de comercio bilateral.

Figura 4 Proporción de líneas arancelarias exentas de aranceles efectivamente aplicados (%). Principales socios comerciales de la Argentina de los que se importan productos del sector transporte, promedio 2002-2015.

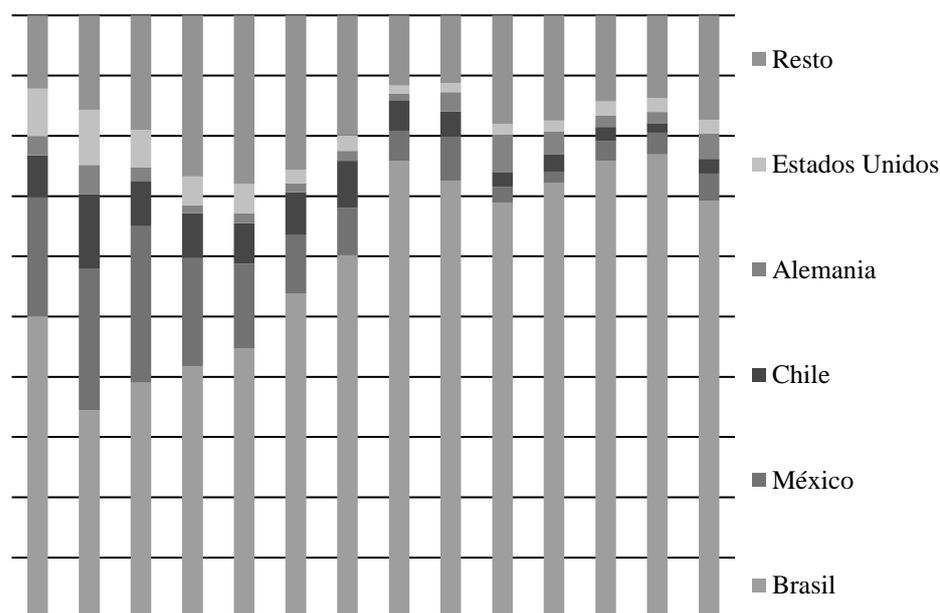


A partir de 2009 observamos sin embargo una tendencia a la reconcentración de los socios comerciales a los que se exportaron productos del sector transporte, donde Brasil se consolidó como principal proveedor y demandante. Esta reconcentración

respondió obviamente a los efectos de la crisis sobre el mercado regional y principalmente a partir de 2011 a la reaparición de la restricción externa en la Argentina, que provocó entre otras cosas la suspensión y posterior renegociación del ACE 55 con México y tensiones bilaterales con los socios del MERCOSUR por las medidas de administración del comercio.

El análisis de la composición de las exportaciones de los productos del sector transporte por socios comerciales^{xi} nos permite observar que Brasil ha mantenido su liderazgo como principal socio comercial en todo el período, con una participación que osciló entre el 34% y el 77% del total. Otro país que se ha mantenido entre los principales socios comerciales en las exportaciones de productos del sector transporte ha sido México, con una participación sobre el total de entre el 26% y el 1,8%. Del resto de los países que se ubicaron como principales socios comerciales en el período 2002-2015 podemos destacar a Chile (2,4% /12%), Alemania (1,1% /6,2%), y a los países pertenecientes al Mercosur.

Figura 5 Principales destinos de las exportaciones de productos del sector transporte, países seleccionados, Años 2002-2015, participación % sobre el total



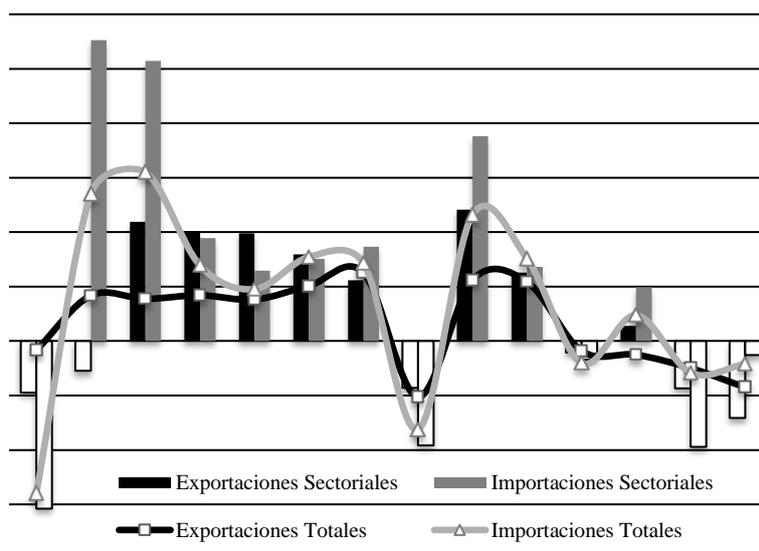
Fuente: elaboración propia con datos de WITS

Características de la integración productiva de la trama automotriz en el MERCOSUR

El crecimiento de las exportaciones e importaciones de vehículos, partes y piezas nos permite afirmar el fortalecimiento del comercio intraindustrial, que conjugado al crecimiento del comercio intrarregional, permite mostrar rasgos salientes del tipo de integración que se ha promovido en el periodo reciente.

Con respecto a la integración productiva^{xii}, podemos observar un crecimiento importante de las exportaciones e importaciones del sector vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios entre Brasil y Argentina entre 2002 y 2015.

Figura 6. Crecimiento de las exportaciones e importaciones totales y del sector Vehículos automóviles, tractores, ciclos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios, 2002-2015, var % a/a.



Fuente: elaboración propia con datos de Comtrade e INDEC

Pese a estos resultados, se redujo la proporción de insumos locales utilizados para la fabricación en la industria automotriz argentina y la participación de Brasil como proveedor de autopartes estructurales con alto valor agregado se incrementó. En particular, se profundizó la dependencia de importaciones con mayor contenido tecnológico y valor agregado por unidad de vehículo fabricado, como materiales de hierro

y fundición, motores, elementos para la iluminación y alumbrado, amortiguadores y cajas de cambio.

Como rasgo positivo, sí se logró desarrollar cierta sustitución de importaciones en autopartes con poca especialización o bajo valor agregado, como elementos de hierro y acero sin chapar ni revestir, guardabarros, paneles y puertas. También se logró mantener la participación nacional en algunos rubros intermedios como artículos de plástico y elementos de alarma, señalización y equipamiento sonoro (Pellicaric, 2017).

Si se considera el intercambio de bienes intermedios (semiterminados, partes, componentes) y de bienes de capital, la trama automotriz regional presenta grados no despreciables de Integración Productiva entre Argentina y Brasil. Sin embargo, debido al bajo peso de las exportaciones al resto del mundo, resulta difícil afirmar que el Mercosur ha logrado consolidar una plataforma regional inserta en las cadenas globales. Debido a esta razón y al hecho de que no se han logrado mejorar los indicadores de contenido local ni del tipo de partes producidas en el ámbito regional resulta difícil de afirmar que en el período de estudio se haya dado una profundización de la integración productiva.

Según algunos estudios (De Cicco, Calá, & Berges, 2013), el sector automotriz es el mayor responsable del comercio intraindustrial (CII) de la Argentina. Dentro de este sector, los principales rubros del CII son los motores de combustión interna, de émbolo, y sus partes (713), automóviles para el transporte de pasajeros (781), vehículos automotores para el transporte de mercancías (782) y partes, piezas y accesorios de los automotores (784)^{xiii}.

El estudio de la especialización intrarregional de la trama automotriz indica que la Argentina se ha especializado en la producción de vehículos medianos y pick-ups y que Brasil lo ha hecho en la fabricación de vehículos compactos y medianos. El intercambio de autopartes también es significativo entre ambos países (Panigo et al., 2017). El intercambio bilateral entre Brasil y Argentina se dio mayormente en el rubro Vehículos de Carretera. En este caso se trata de comercio de doble vía con la particularidad de ser intercambio de variedades.

La inversión en I+D ha sido muy baja para el promedio de las firmas de la región, tanto en las terminales ensambladoras como en autopartistas

(Artica, 2016). La baja integración local en comparación a la existente en Brasil ha respondido, según los especialistas sectoriales, a la escala del mercado del país vecino

y a que las casas centrales de las terminales se encuentran en San Pablo, por lo que por cercanía o conocimiento terminan siempre contratando a proveedores de partes brasileños.

Reflexiones Finales

El comercio intraindustrial del Mercosur se incrementó notablemente en el período de estudio y la cadena con más complementariedad ha sido la automotriz. Sin embargo, no se puede afirmar que ha habido una profundización de la integración productiva pese a las iniciativas estratégicas que se han fomentado luego del Consenso de Buenos Aires.

El esquema de integración continuó beneficiando principalmente a las terminales transnacionales que contaban con filiales en los países del bloque ya que pudieron desarrollar estrategias de complementación y capturar los beneficios derivados de las menores barreras a la circulación de bienes. A su vez, este tipo de integración perjudicó a los proveedores locales de insumos y bienes de capital y a las PYMEs ya que las filiales de las empresas extranjeras reemplazaron los proveedores domésticos por internacionales.

En la Trama Automotriz se verifica un gran componente de comercio intrafirma que responde a las estrategias de las Empresas Transnacionales que operan en el sector, aprovechando el espacio regional para especializar a sus filiales. Los resultados en materia de integración productiva y de competitividad en el comercio exterior no dependieron tanto de las condiciones de las iniciativas gubernamentales de integración regional sino de las estrategias de las filiales establecidas por sus casas matrices.

Las estrategias de las Empresas Transnacionales, el ascenso de proveedores internacionales de partes y piezas baratas como China, el efecto de la crisis de 2009 sobre Brasil y la reaparición de la restricción externa en la Argentina explican en cierto sentido el abandono de la estrategia de integración productiva en el Mercosur luego de 2011.

En el período de estudio hallamos que las estrategias sectoriales se asentaron principalmente en la Política Automotriz del MERCOSUR (PAM) para reproducir una estrategia de acumulación global de las terminales que planteó serias inconsistencias con el objetivo de la integración productiva, el incremento del contenido local o regional y el desarrollo de capacidades, complementariedades y escalamientos a nivel local y regional.

Específicamente observamos que la integración productiva de la trama automotriz presenta, por un lado, una fuerte dependencia con las estrategias globales de acumulación de las terminales automotrices y, por el otro, una subordinación a la estrategia de las filiales que han logrado una división regional del trabajo donde Brasil se ha logrado insertar de una forma más virtuosa que la Argentina en la cadena de valor global y regional. La integración productiva de facto continuó reproduciendo jerarquías internas a la firma y propias de una división de trabajo asimétrica basada en la capacidad de controlar recursos estratégicos por parte de las casas matrices en detrimento de las subsidiarias.

El balance del período refleja que se profundizó la especialización y complementación productiva entre Argentina y Brasil pero no se logró avanzar en la integración de componentes locales. Si bien Argentina se concentró en la producción de autos de segmento medio y pick-ups y Brasil en autos del segmento de entrada o pequeños, no se logró incrementar el contenido local ni reducir la heterogeneidad estructural de la trama. Las actividades más sofisticadas a nivel productivo, a pesar de la especialización industrial del comercio intrazona, siguen quedando protegidas y organizadas en las casas matrices y en las filiales brasileras ya que los componentes más sofisticados tecnológicamente^{xiv} suelen importarse desde los países donde radican sus casas matrices, que concentran también las actividades de diseño, I+D y comercialización.

El comercio intrasectorial que se verifica en el análisis del intercambio bilateral entre la Argentina y Brasil tiene en gran parte que ver con el tipo de división regional del trabajo establecido por las filiales de las Empresas Transnacionales que comercian entre sí. El desarrollo de la cadena se torna por lo tanto dependiente de las estrategias de estas empresas y de sus filiales, lo que exige a nivel político una negociación directa con estos actores para condicionar los esquemas regulatorios y arancelarios a resultados en materias de reducción de déficit, incremento del contenido local y fomento de la innovación en las filiales locales.

Bibliografía consultada

Baruj, G., Obaya, M., Porta, F., Santarcángelo, J., Sessa, C., & Zweig, I. (2017). Complejo Automotriz Argentino : situación tecnológica, restricciones y oportunidades.

Semina - Revista dos Pós-Graduandos em História da UPF – ISSN 1677-1001
V. 18, N. 1, p.58 - 82, JAN/JUL 2019
Artigo Recebido em 20/01/2019 - Aprovado em 30/03/2019

(No. 8). Ciudad Autónoma de Buenos Aires: CENTRO INTERDISCIPLINARIO DE ESTUDIOS EN CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN.

Bembi, M., de Angelis, J., & Molinari, A. (2012). Algunas mediciones de integración productiva en el MERCOSUR. artículo presentado en la XLVII Reunión Anual Asociación Argentina de Economía Política, 14.

Beyrne, G., & Legasa, A. (2015). La cadena de valor automotriz regional: Un análisis de la integración comercial entre Argentina y Brasil. SSPE.

CEPAL. (2014). Integración regional: hacia una estrategia de cadenas de valor inclusivas. Santiago de Chile: Organización de las Naciones Unidas.

Ciravegna, L. (2003). Global and regional integration of production in the Mercosur automotive value chains: the case of Fiat. DESTIN, London School of Economics.

De Angelis, J., & Porta, F. (2011). Condiciones para la integración productiva en el MERCOSUR: un análisis a partir del estudio de los flujos de comercio bilaterales. Perspectivas para la Integración de América Latina, 61.

De Cicco, J. A., Calá, C. D., & Berges, M. (2013). El comercio intraindustrial argentino: evolución y características en la convertibilidad y la postconvertibilidad. *FACES*, 19(40-41), 7-36.

Gárriz, A., & Panigo, D. (2016). El impacto de la Política Automotriz Común (PAC) sobre la industria autopartista de Argentina y Brasil.

Granato, L. (2016). Mercosur, asimetrías e integración productiva discusión y balance a 25 años de la creación del bloque. *Caderno CRH: revista do Centro de Recursos Humanos*. Salvador, BA. Vol. 29, n. 77 (mai./ago. 2016), p. 381-394.

Inchauspe, M. E. (2010). Integración Productiva en el MERCOSUR: ¿ Nueva agenda de cooperación regional? Documento de trabajo No53, Área de Relaciones Internacionales, FLACSO, en: <http://rrii.flacso.org.ar/integracion-productiva-en-el-mercosur-nueva-agenda-de-cooperacion-regional>.

Kan, J., & Pascual, R. (2011). Integración regional en América Latina y Argentina? Solamente una cuestión de estados? Bonnet, Alberto El país invisible. Debates sobre la Argentina reciente.

López, A., & Laplane, M. (2004). Complementación productiva en MERCOSUR: perspectivas y potencialidades. Friedrich-Ebert-Stiftung.

Molinari, A., & De Angelis, J. (2016). Especialización y complementación productiva en el MERCOSUR. Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas.

Muller, A. (2018). Industria automotriz argentina y sector externo (1983-2013). *Cuadernos de Economía Crítica*, 4(8), 71-99.

Novick, M., Rotondo, S., & Yoguel, G. (2009). El rol de las políticas públicas en la relación entre tramas locales y cadenas globales: el caso de la industria automotriz en Argentina. Buenos Aires: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial, Ministerio de Trabajo.

Obaya, M. (2011). Empresas multinacionales en el Mercosur: ¿Articulación de estrategias y desarticulación del proceso de integración? *Puente@ Europa*, 9(2).

Obaya, M. (2014). Geographical distribution of product development capabilities in the automobile industry: towards a hierarchical division of labour in Mercosur. *International Journal of Automotive Technology and Management* 21, 14(2), 102–120.

Panigo, D., Gárriz, A., Lavarello, P., & Schorr, M. (2017). La encrucijada del autopatrimo en América Latina. Avellaneda: UNDAV ediciones.

Pellicaric, I. (2017). Evolución reciente del contenido importado en la producción automotriz argentina. *Revista Argentina de Investigación en Negocios*, 3(1), 109–130.

Porta, F. (2008). Integración productiva en el MERCOSUR: condiciones, problemas y perspectivas. *BID, Serie Int. Policy Notes*, 4.

Rojas, M. Q. (2009). La integración económica latinoamericana en tiempos de crisis: alcances y limitaciones para su consolidación. *Nueva Sociedad*, 222, 30–40.

Sturgeon, T. J., & Van Biesebroeck, J. (2011). Global value chains in the automotive industry: an enhanced role for developing countries? *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4(1-3), 181–205.

Sturgeon, T., Van Biesebroeck, J., & Gereffi, G. (2008). Value chains, networks and clusters: reframing the global automotive industry. *Journal of economic geography*, 8(3), 297–321.

Tamames, R. (1999). El proceso de integración económica. En *Estructura Económica Internacional* (19.a ed., pp. 207-222). Madrid: Alianza Editorial.

Treacy, M. (2018). Estrategias de acumulación de las cámaras empresariales automotrices argentinas y la integración productiva regional 2002-2015. *Realidad económica*, 47(319), 109-147.

Varsky, H., & Geneyro, R. (2010). La integración productiva en la nueva agenda del MERCOSUR. *Mercosur*, 20, 261–277.

ANEXO I: METODOLOGÍA PARA LA MEDICIÓN DEL COMERCIO INTRAZONA Y SU COMPOSICIÓN SECTORIAL

Un indicador muy utilizado para evaluar el peso del comercio intrazona (CIZ) es la medición de la participación de la corriente de comercio con el MERCOSUR en el total con el mundo:

$$\text{CIZ} = (\text{X}+\text{M})_{\text{mercosur}} / (\text{X}+\text{M})_{\text{total}}$$

El balance comercial bilateral es la diferencia entre las exportaciones y las importaciones de un país con un socio comercial ($\text{BC} = \text{X}-\text{M}$). En este trabajo utilizaremos para estimarlo la base de datos World Integrated Trade Solution (WITS), que utiliza las estadísticas de la UN COMTRADE. En particular, se utilizará la base del Sistema Armonizado (HS) a seis dígitos desagregados. En general utilizaremos la información reportada como IMPORTACIONES a precios CIF (valor y peso neto reportado) ya que suele ser más confiable que la que se declaran en las EXPORTACIONES (WTO, 2012). Además, en las mediciones de agregados se computarán primero los flujos bilaterales que luego se sumarán para evitar el sesgo geográfico.

ANEXO II: LA MEDICIÓN DEL COMERCIO INTRAININDUSTRIAL O COMERCIO DE DOBLE VIA

Una de las formas más aceptadas para medir el comercio intraindustrial es mediante la construcción del Índice de Grubel y Lloyd (IGL). Este índice desagrega el comercio total de un sector particular “i” (CT^i) en comercio intraindustrial (CI^i) y comercio inter-industrial (CN^i). En este índice, el comercio intraindustrial se puede estimar con un proxi conocido como comercio solapado, que es aquella porción del comercio total del sector en la que exportaciones e importaciones alcanzan el mismo valor. El IGL muestra a nivel del sector “i” qué proporción sobre el total de comercio de ese sector es comercio solapado.

$$\text{ICI}^i = (\text{CI}^i / \text{CT}^i) * 100$$

$$\text{CI}^i = \text{CT}^i - \text{CN}^i = (\text{X}^i + \text{M}^i) - |\text{X}^i - \text{M}^i|$$

CI^i : comercio solapado del sector de actividad i (intraindustrial)

CN^i : comercio neto del sector de actividad i (intraindustrial)

CT^i : comercio total del sector de actividad i

El IGL nos permite construir El Índice de Comercio Intra Sectorial (ICIS), que se puede utilizar como proxi de complementariedad productiva:

$$\text{ICIS} = (1 - \text{IEX} - \text{IMI}) / (\text{X} + \text{M})$$

Otra forma de calcular el comercio intrasectorial es mediante un indicador de Comercio de Doble Vía (CDV)^{xv}, que responde a una metodología levemente distinta que la de Grubel y Lloyd (Fontagné et Al, 1997, 2005; De Angelis, 2014).

ANEXO III: LA MEDICIÓN DE LA INTEGRACIÓN PRODUCTIVA DE LA TRAMA AUTOMOTRIZ REGIONAL

La trama productiva automotriz puede subdividirse a su vez en las cadenas de autopartes, camiones y ómnibus, vehículos automotores y otros automotriz. Por otra parte, si tuviéramos que clasificar estas subcadenas por uso económico, las autopartes serían partes y componentes dentro del grupo de bienes intermedios, los camiones y ómnibus serían otro equipo de transporte industrial dentro de bienes de capital y los vehículos automotores serían bienes de consumo dentro del conjunto de bienes finales (Molinari y De Angelis, 2016)

TRAMA PRODUCTIVA AUTOMOTRIZ		
Autopartes	Partes y Componentes	Bienes Intermedios
Camiones y ómnibus	Otro equipo de transporte	Bienes de Capital
Vehículos automotores	Bienes de Consumo	Bienes Finales

Fuente: Molinari y De Angelis (2016)

La siguiente tabla fue realizada siguiendo la definición de sector automotriz de Molinari y De Angelis (2016). Los códigos provistos en ese trabajo corresponden a la clasificación SITC, debido a lo cual fue necesario homologarlos con el NCM para poder utilizar la clasificación HS96 de la base de datos UN COMTRADE. En la tabla que se presenta a continuación se encuentran los códigos correspondientes a ambas clasificaciones a un nivel de desagregación de seis dígitos. Para este trabajo también se utilizaron niveles de desagregación de 2 y 4 dígitos.

TRAMA PRODUCTIVA AUTOMOTRIZ

Clasificación

SITC **HS96**
CUCL, **NCM**
R3

Descripción

AUTOPARTES	522.1	28030011	Carbono (incluso negro de humo), n.e.p
	554.33	34053000	Lustres y preparados análogos para carrocerías, excepto lustres para metales (incluso papel, guata, fieltro, materiales textiles no tejidos, materiales de plástico celular o caucho celular, impregnados, revestidos o cubiertos de dichos preparados)
	597.31	38190000	Líquidos para frenos hidráulicos y otros líquidos preparados para transmisiones hidráulicas que no contengan aceites derivados del petróleo ni aceites obtenidos de materias bituminosas o contengan dichas sustancias en una proporción inferior al 70% de su peso
	621.21	40061000	Tiras para el recauchado de neumáticos
	625.1	40111000	Neumáticos nuevos, del tipo utilizado en automóviles (incluso camionetas y coches de carrera)
	625.2	40112010	Neumáticos nuevos, del tipo utilizado en autobuses y camiones
	625.92	40121000	Neumáticos recauchados
	625.93	40122000	Neumáticos usados
	629.2	40102100 401022	Correas de transmisión o correajes de caucho vulcanizado
	657.81	56041000	Hilos y cuerdas de caucho, recubiertos de materias textiles
	657.93	590210 590220 590290	Tejidos para cuerdas de neumáticos de hilados de gran resistencia, de nilón u otras poliamidas, poliésteres, o rayón a la viscosa
	664.81	700910	Espejos retrovisores para vehículos
	699.15	830230	Otras guarniciones, herrajes y artículos análogos, adecuados para vehículos de motor
	699.21	731520	Cadenas antideslizantes para ruedas de automotores
	699.4	732010 732020 732090 741600	Muelles y hojas para muelles, de hierro, acero, o cobre
	713.2	840731 840732 840733 840734 840820	Motores de combustión interna, de émbolo, para la propulsión de los vehículos del capítulo 78, del grupo 722 y de los rubros 744.14, 744.15 y 891.11
	713.9	840991 840999	Partes y piezas, n.e.p., de los motores de combustión interna, de émbolo, de los rubros 713.2, 713.3 y 713.8
	741.71	840510	Gasógenos y generadores de gas de agua o gas pobre, con depuradores o sin ellos; generadores de acetileno y generadores similares de gases por vía húmeda, con depuradores o sin ellos
	741.72	840590	Partes y piezas de los gasógenos y generadores del rubro 741.71
	743.64	842131	Filtros de entrada de aire para motores de combustión interna
778.12	850710 850720 850730 850740 850780 854810	Acumuladores eléctricos (baterías de acumulación)	

CAMIONES Y ÓMINIBUS	778.3	8511.10 8511.20 8511.30 8511.40 8511.50 8511.80 8511.90 8512.10 8512.20 8512.30 8512.40 8512.90	Equipo eléctrico, n.e.p., para motores de combustión interna y vehículos, y sus partes y piezas
	784	8706.00 8707.10 8707.90 8708.10 8708.21 8708.29 8708.31 8708.39 8708.40 8708.50 8708.60 8708.70 8708.80 8708.91 8708.92 8708.93 8708.94 8708.99	Partes, piezas y accesorios de los automotores de los grupos 722, 781, 782 y 78360
	786.89	8716.90	Partes y piezas de los remolques de los rubros 786.1, 786.2, 786.83 y de los vehículos del rubro 786.85
	821.12	9401.20	Asientos del tipo utilizado para vehículos automotores
	873.2	9029.10 9029.20 9029.90	Cuentarrevoluciones, contadores de producción, taxímetros, cuentakilómetro, podómetros y artículos análogos; velocímetros y tacómetros (excepto artículos del rubro 874.1); estroboscopios
	885.71	9104.00	Relojes para tableros de instrumentos y similares, para vehículos, aviones, naves espaciales o embarcaciones
	893.95	3926.30	Accesorios para muebles, carrocerías, etc.
	782.19	8704.22 8704.23 8704.31 8704.32 8704.90	Otros vehículos automotores para el transporte de mercancías, n.e.p.
	782.2	8705.10 8705.20 8705.30 8705.40	Vehículos automotores para usos especiales, excepto los diseñados principalmente para el transporte de personas o mercancías (por ejemplo, camiones de auxilio para casos de averías, camiones grúas, camiones de bomberos, camiones mezcladores de hormigón, camiones barredores, camiones de riego, camiones talleres y unidades radiológicas móviles) (exc. 782.23 Torres de perforación móviles y 782.29 – Otros)
	783	8702.10 8702.90 8701.20	Vehículos automotores de carretera, n.e.p.
	786.22	8716.31	Remolques cisternas y semirremolques cisternas
	786.29	8716.39	Otros remolques y semirremolques para el transporte de mercancías

VEHÍCULOS AUTOMOTORES	781	8703.10 8703.21 8703.22 8703.23 8703.24 8703.31 8703.32 8703.33 8703.90	“Automóviles y otros vehículos automotores diseñados principalmente para el transporte de personas (excepto vehículos del tipo utilizado para transportes públicos), incluso camionetas y automóviles de carrera”
	782.29	8705.90	Otros
	786.1	8716.10	Remolques y semirremolques para viviendas o para acampar

Fuente: elaboración propia en base a Molinari y De Angelis

ⁱ Mestre em Economia Política, com especialização em Economia Argentina (Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais) e Bacharel em Economia (Universidade de Buenos Aires). Atualmente, ele está concluindo seus estudos de doutorado e o Diploma Superior em Ensino Universitário na Faculdade de Ciências Sociais da Universidade de Buenos Aires .Email: treacy.mariano@gmail.com

ⁱⁱ El Consenso de Buenos Aires surge tras una reunión el 16 de octubre de 2003 donde los máximos mandatarios de la Argentina y Brasil firmaron una serie de instrumentos y acuerdos bilaterales proponiendo una reorientación del bloque hacia lo productivo, lo social y lo político. En estos acuerdos se afirma el papel estratégico de la alianza bilateral y la reconfiguración de la integración regional hacia una estrategia que considere los desequilibrios y desigualdades regionales y respete la diversidad de los territorios (Granato, 2016).

ⁱⁱⁱ La firma en 1985 en Foz do Iguazu de la Declaración Conjunta sobre Política Nuclear y la creación en 1986 del Programa de Integración y Complementación entre Argentina y Brasil (PICAB) serían la antesala del proyecto de integración MERCOSUR. En el marco del PICAB se seleccionaron doce sectores estratégicos entre los que se encontraba el automotriz para fomentar la integración productiva mediante rebaja de aranceles, organización del comercio e industrialización.

^{iv} Entre 1993 y 2015 la participación de Brasil como proveedor de autopartes estructurales con alto valor agregado se ha incrementado considerablemente ya que se ha incrementado la dependencia de importaciones con mayor contenido tecnológico y valor agregado por unidad de vehículo fabricado (Pellicaric, 2017).

^v En el año 2015, la Argentina ocupó el puesto 24° de los principales productores mundiales de automóviles con un total de 543,4 mil unidades producidas y un 0,6% de la producción mundial. Brasil, por su parte, ocupó el 9° puesto con 2,4 millones de unidades producidas y un 2,7% de la producción mundial. En conjunto, los países del Mercosur se ubicaron en el 8° lugar, por detrás de los principales productores mundiales que son China, Estados Unidos, Japón, Alemania, Corea del Sur, India y México (ADEFA, 2016).

^{vi} Entre los decretos, decisiones y protocolos del MERCOSUR que hacen referencia al sector automotriz podemos citar los siguientes: Tratado de Asunción (1991), Decreto 2677/91, Decreto 2278/94, Protocolo de Ouro Preto (1994) Protocolo XXI (1995), Decreto 33/96, Decreto 110/99, Decreto 188/99, Decreto 660/00, Decisión 70/00 (Política Automotriz Común del MERCOSUR), 31° Protocolo ACE 14 (2002) y sus sucesivas renegociaciones, Decreto 778/04, Decreto 774/05, Decisión 09/10. Para un análisis pormenorizado de cada uno de ellos se recomienda la lectura de (Cantarella, Katz, & Guzmán, 2008; Novick, Rotondo, & Yoguel, 2009; Sierra & Katz, 2002)

^{vii} En el ANEXO I se encuentra la metodología para el cálculo del comercio intrazona.

^{viii} Mientras que en Argentina el 55/60% de los autos comercializados son de origen brasileño, en el país vecino solo un 6/7% de los autos comercializados son Argentinos.

^{ix} En el ANEXO II se puede encontrar la metodología del cálculo del comercio de doble vía.

^x La Argentina impulsó desde los años '90 una serie de acuerdos bilaterales con el objetivo de ampliar los mercados e incrementar las ventas al exterior. Además de la Política Automotriz del Mercosur (PAC), la Argentina acordó con Brasil el [Acuerdo de Complementación Económica 14](#) (ACE 14, 1990), que en diversos protocolos establece las reglas para la liberalización comercial de los productos de la trama automotriz. Adicionalmente, firmó una serie de acuerdos que establecen pautas específicas para establecer el libre comercio en el sector automotor y promover la integración y complementación productiva de sus sectores automotores, entre los que destacan el [Acuerdo de Complementación Económica 55](#) (ACE 55, 2002) con México (suspendido por tres años en 2012) y el [Acuerdo de Complementación Económica 57](#) (ACE 57, 2003) con Uruguay. Además, la Argentina firmó en el marco del MERCOSUR el Trigésimo Primer Protocolo Adicional al [Acuerdo de Complementación Económica 35](#) (ACE 35, 1996) con Chile cuyo objetivo final fue establecer el libre comercio sectorial para el año 2006.

^{xi} Para el cálculo de las exportaciones del sector Transporte la base de datos World Integrated Trade Solution (WITS) del Banco Mundial considera en el Sistema Armonizado (HS 1988/92) una base de 133 productos ubicados en los grupos 86, 87, 88 y 89. Los datos pueden no ser del todo congruentes con otras clasificaciones que tomen otros productos pero sirven como aproximación (Ver Anexo)

^{xii} Para el análisis de la Integración Productiva se puede consultar el Anexo III

^{xiii} Pese a que resulta difícil de relevar, se estima que la mayor parte del CII es en realidad Comercio Intrafirma, es decir, entre filiales de la misma empresa transnacional. En este trabajo no hemos podido avanzar en la medición de este tipo de intercambio por una cuestión de espacio pero se recomienda la lectura de Lucángeli, J. (2007). *La especialización intraindustrial en MERCOSUR*. CEPAL.

^{xiv} Estos componentes, como las cajas de cambio, los motores y los equipos electrónicos, son los que permiten calificar Recursos Humanos y generar economías de escala y los que generan mayores *spillovers* (derrames) en términos sistémicos.

^{xv} Se denomina comercio de doble vía ya que a diferencia del comercio de una vía (intersectorial) el CDV incluye el intercambio de bienes pertenecientes a la misma industria, rama o grupo de actividad. La particularidad del CDV es que no puede explicarse mediante la teoría del comercio internacional convencional que busca las causas del comercio en la dotación relativa de factores o en las ventajas comparativas estáticas sino que debe valerse de los aportes de las nuevas teorías del comercio internacional que incorporan factores como los retornos crecientes a escala, la diferenciación de bienes, la competencia imperfecta, etc.