

Caída en ventas obliga al despido de 150 mil personas

# No repunta sector automotriz

El desarrollo del mercado interno es clave para que esta industria reduzca su franca dependencia de las exportaciones, que en momentos como el actual la vuelven más vulnerable; ante esto, empresarios del país solicitan disminuir la carga fiscal a los vehículos, impulso a la renovación del parque vehicular y aplicación de un marco normativo. **2>**



## EXPORTACIONES MAQUILADORAS CAEN... PERO YA MENOS

Las exportaciones de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (IMMEX) reducen por tercer mes consecutivo ritmo de descenso.



5>

## EXPORTAN PLÁTANO MEXICANO CON TECNOLOGÍA ECUATORIANA

Forzafrut inicia un proyecto para vender la fruta mexicana en el mercado europeo y aplica tecnología que permite producir más producto en menos terreno.



8>

## EXPORTAN VINOS VÍA SAN ANTONIO

Montdani aprovecha el centro logístico del Puerto de San Antonio en Texas, para distribuirlos en Estados Unidos y México



10>

## LANZA GRUPO HEMAS DISPOSITIVO PARA SEGUIMIENTO DE CARGA

Con la finalidad de prevenir robos y de conocer las condiciones físicas de la mercancía implementan el sistema Hemaspheria, con dispositivos electrónicos en contenedores.



Grupo Hemas

11>

## HISTORIA DE ÉXITO

## SALSAS CASTILLO, CONQUISTA EL MERCADO EXTERIOR

La compañía dedicada a la elaboración de salsas picantes, ha llevado el sabor mexicano a países como Japón, Corea, Italia, Cuba y Estados Unidos.



8>

Caída en ventas obliga al despido de 150 mil personas

# No repunta sector automotriz

El desarrollo del mercado interno es clave para que la industria reduzca su franca dependencia de las exportaciones, que en momentos como el actual la vuelven más vulnerable; ante esto, empresarios del país solicitan disminuir la carga fiscal a los vehículos, impulso a la renovación del parque vehicular y aplicación de un marco normativo.

ENRIQUE TORRES Y DIDIER RAMÍREZ

La pérdida de 150 mil empleos en lo que va del año por una caída del 36% en la venta de autos y 66% en camiones; el descenso en producción de 40 y 42%, respectivamente y de 37% en la exportación de autos ligeros, tienen a la industria automotriz en el mantenimiento correctivo.

El sector de autopartes es el más afectado al reducir 66% su producción, y del total de empleos perdidos, éste contabiliza 142 mil, la mayor parte en las maquiladoras de exportación.

La industria automotriz cuenta con plantas de ensamble en 12 estados y fabricación de autopartes en 26 entidades, además de la red de distribuidores de vehículos compuesta por cerca de mil 400 entidades en todo el país.

Por ello, industriales del sector solicitan apoyo al gobierno para consolidar un mercado interno para dejar de depender de las exportaciones.

En tal sentido, solicitan disminuir la carga fiscal a los vehículos, políticas de impulso a la renovación del parque vehicular y aplicación de un marco normativo, que regule las condiciones físico-mecánicas para la circulación de las unidades.

## Motor económico

La industria automotriz es un motor de la economía, pues genera 17.3% del Producto Interno Bruto (PIB) Manufacturero y 13.4% del empleo en esa rama, con un 21.4% del valor de las exportaciones manufactureras, con más de 45 mil millones de dólares exportados a 100 países y generando más de 17 mil millones de divisas netas, según el Banco de México.

Por años, la industria nacional se ha consolidado como un proveedor natural del mercado externo. En lo que se refiere a la manufactura de vehículos ligeros, el 81% se destina a las exportaciones, en tanto que en camiones pesados se envía 74% de lo que se produce, y por lo que hace a las autopartes el indicador se ubica en 62%. Lo anterior no resultaría contradictorio, sino fuera porque a diferencia de lo que sucede en otras latitudes, en México se ha apostado por los destinos internacionales, descuidando el mercado interno.

La crisis financiera internacional con la consecuente caída en las ventas locales, motivan que esta industria se encuentre trabajando a un ritmo promedio de 60% en su producción, indicó Armando Soto, director general de la consultora Kaso y Asociados, quien adelantó que el sector automotriz en México alcanzará en 2009 una producción de 1.2 millones de unidades, aún y cuando se tiene una capacidad instalada de dos millones.

En tal sentido, Brasil que tiene una eco-

## Esquemas de apoyo a la industria automotriz

Fuente: Elaboración propia con información de los países.

País	Medida de apoyo	Monto total	Subsidio al comprador
México	Programa de deschatarrización	37 mdd	1,100 dólares
China	Apoyo a la renovación	530 mil mdd	5 a 10% menos de impuestos
Alemania	Programa de renovación	7 mil 340 mdd	3,600
Brasil	Programa de renovación	4 mil mdd	50% reducción en contratos financieros
Estados Unidos	Programa destrucción chatarra	2 mil 800 mdd	3,500 a 4,500 dólares

nomía similar, superará con creces el millón de vehículos comercializados en 2009, en tanto, nuestro mercado se ubicará en cerca de 750 mil unidades, lo que representará tener un retroceso en el volumen de ventas de diez años, dijo José Gómez Báez, presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA).

Agregó que en 2005 se comercializaban nueve autos por cada mil habitantes en México, en ese entonces Brasil tenía una relación de ocho por cada mil. Sin embargo, gracias a las medidas de impulso a la industria automotriz en la nación sudamericana, actualmente su promedio es de 15 vehículos por cada mil personas, mientras que en nuestra nación lejos de incrementar se contrajo a ocho.

Por ello, la industria hace un llamado al gobierno federal para implementar una estrategia que favorezca a este sector y que se traduzca a favor de la economía nacional, en caso contrario, en dos o tres años se retomarán los niveles de venta al exterior que se tuvieron en el 2007, coinciden industriales.

## Impulso a la renovación

Lo que tienen claro los representantes de la industria automotriz es que debe eliminarse la dependencia de las exportaciones. Eduardo Solís, presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), dijo que se requieren tomar medidas que permitan llevar a la industria a recuperar el terreno perdido, no de ventas anuales de 1.2 millones de unidades como las alcanzadas en 2005 o 2006, sino de 1.5 millones o más, tomando el comparativo de las ventas *per cápita* que realizan Argentina y Brasil solo por poner dos ejemplos.

Para la industria automotriz está claro que las medidas de apoyo que deben emanar del Gobierno tienen que dirigirse en tres sentidos: disminuir la carga fiscal a los vehículos, políticas de impulso a la renovación y aplicación de un marco normativo.

José Gómez describió que para fortalecer las ventas en el mercado interno, un paso sustancial está en la reducción del cobro de la tenencia a los vehículos,

## Comparativo de vehículos ligeros comercializados en el mercado interno acumulado agosto 2009 (Unidades)

Fuente: AMDA

	2009	2008	% Diferencia
Estados Unidos	7,070,751	9,800,575	-27.90%
Alemania	2,674,600	2,100,089	27.40%
Brasil	1,914,770	2,842,214	3.90%
Italia	1,420,658	1,534,059	-7.40%
Canadá	996,270	1,179,500	-15.50%
España	559,808	882,397	-36.60%
México	471,658	685,747	-31.20%
Argentina	353,031	421,201	-16.20%

situación que puede sustituirse mediante un cobro vía combustible.

Oscar Lara, diputado federal por el Partido Revolucionario Institucional (PRI), expresó que una medida para cubrir los 20 mil millones de pesos que se recaudan por concepto de tenencia, bien se podrían sustituir si se incrementa 3.7 centavos el precio de las gasolinas, lo cual evitaría daños a las finanzas públicas, pero que reduciría los costos de los vehículos.

En el caso de unidades pesadas, Mario Duque, vicepresidente del sector Camiones de AMDA, refirió que se tiene que atender al

comentó que el sector que representa requiere una reforma estructural urgente, que involucre la actualización y relanzamiento del programa de modernización vehicular, con lo que se reduciría a cinco años la edad vehicular en camiones, siempre y cuando se "chatarriren" al menos 40 mil camiones por año en un lustro, para evitar con ello una dependencia de las exportaciones.

Se estima de tres a cuatro años la recuperación de los niveles de mercado de 2008 para la industria tanto productora de ligeros como de camiones, sino se establece a corto plazo una política integral nacional para el sector.

## Camino a seguir

"Países como Brasil o Alemania, han tomado medidas rápidas para impulsar a la industria automotriz local, revirtiendo la tendencia negativa y crecerán; en cambio, en México el pronóstico es que las ventas internas caerán 30% en 2009", aseguró Eduardo Solís.

Los esquemas internacionales son claros. En enero, el gobierno chino puso en marcha el llamado "Plan de reestructuración de la industria automotriz" y un "Plan de estímulos a la venta de vehículos nuevos". El propósito del primero fue consolidar dos o tres fabricantes con capacidad para producir más de dos millones de unidades anuales y otras empresas que puedan producir en una escala de más de un millón. El segundo plan impulsó el recorte de impuestos entre 5 y 10% en la compra de autos. También otorga subsidios a los compradores de las zonas rurales que pueden llegar hasta el 10% del valor del vehículo.

Estas acciones permitieron que las ventas de autos en la nación asiática

incrementaran 81.7% al acumulado a agosto. La comercialización excedió el millón de unidades en dicho periodo por sexto mes consecutivo y se estima que ello favorecerá para que finalice con un volumen de 10 millones al final del año.

En Alemania, entró en vigencia el "Programa de Reactivación Económica", con un paquete de estímulos directo al sector, que se presupuestó en cinco mil millones de euros (unos siete mil 340 millones de dólares), a la industria automotriz. El estado germano desembolsa un subsidio de dos mil 500 euros (tres mil 600 dólares), al propietario que venda un auto con al menos nueve años de antigüedad, para reemplazarlo por otro nuevo que cumpla al menos con la norma Euro 4 de emisiones de gases contaminantes.

Estas acciones permitieron que en la nación europea se matricularan tan sólo en septiembre pasado 316 mil unidades, lo que supone un incremento del 21% en comparación con las cifras del ejercicio pasado, según informó la Asociación de la Industria de Automoción (VDA) en un comunicado.

En América, el modelo más reconocido es el brasileño, en donde el gobierno de Lula da Silva estableció un paquete de estímulos al sector con un presupuesto de cuatro mil mdd. Mediante el programa se redujo a la mitad el impuesto que se aplica sobre todos los contratos financieros, cuando las personas adquieren cualquier tipo de bien, y se aplicó un esquema de reducciones sobre el impuesto a los productos industrializados.

De manera temporal se aprobó una reducción en el impuesto a la renta y disminuyó a la mitad la tasa de las operaciones financieras para personas físicas. Además se incluyó la inyección directa de fondos para garantizar que el crédito destinado a la compra de vehículos nuevos no desapareciera de la oferta de los bancos, según la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (Anfavea).

Finalmente, Estados Unidos, aún y con la crisis a cuestas, estableció el programa federal CARS, también conocido como "Cash for Clunkers" o "dinero por chatarra", por el cual otorgó recursos por dos mil 800 mdd para apoyar a las empresas fabricantes y apoyó con tres mil 500 a cuatro mil 500 dólares al comprador que renovó su vehículo hasta el 23 de agosto pasado.

En México, se destinaron unos 37 mdd para un programa de chatarrización de apoyo a la industria, con 15 mil pesos (unos mil 100 dólares), por el auto a destruir, con lo que al mes de agosto solo se habían chatarrizado mil 273 unidades.

