



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA ANTE LA CRISIS ECONÓMICA: CASO
DEL PROGRAMA DE RENOVACIÓN VEHICULAR 2008-2010

TESIS

PARA OBTENER EL TÍTULO DE:

LICENCIADA EN ECONOMÍA

PRESENTA:

ANA LUZ FLORES MARTÍNEZ

Asesor de tesis:
Maestra Celia Guadalupe Osorno Ruiz



CIUDAD UNIVERSITARIA MÉXICO, D. F. JUNIO 2012.



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Dedicatorias y agradecimientos

A mi papá Edgar

Porque sé que a donde quiera que voy me guías, me proteges y me has ayudado a lograr este gran triunfo.

A mi mamá Cristina

Por todo tu amor, tu esfuerzo, tu apoyo y trabajo, para que llegará a ser la persona que gracias a ti y a tus consejos hoy soy. Gracias por darme la vida

A mi hermana Nancy

Por todo tu apoyo, confianza, por estar siempre presente en los momentos más importantes de mi vida y por ser la mejor hermana que pude haber tenido. Te quiero muchísimo

A mis profesores, mi tutora y sinodales

Por compartir parte de todo su gran conocimiento conmigo, por sus consejos y ayuda para la culminación de este trabajo.

A todos mis amigos.

Por formar parte de esta tesis, de mi carrera universitaria, pero sobre todo parte de mi vida, por creer en mí, por su apoyo y por su cariño.

A la Universidad Nacional Autónoma de México y a la Facultad de Economía

Por darme la oportunidad y los medios necesarios durante mi preparación profesional, la cual hoy se ve concretizada en este trabajo, que es la prueba de lo que he aprendido a lo largo de mi formación académica y es una manera de agradecer y dejar una huella en esta gran institución, agradeciendo la oportunidad de formar parte de la Máxima Casa de Estudios y poder decir con orgullo, alegría y compromiso que “Soy Universitaria”

¡Gracias!

Los quiero mucho.

Ana Luz Flores Martínez

Índice de contenidos

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA ANTE LA CRISIS ECONÓMICA: CASO DEL PROGRAMA DE RENOVACIÓN VEHICULAR 2008-2010

	Pág.
Dedicatorias	I
Justificación	V
Marco teórico	V
Objetivo general	VI
Objetivos particulares	VI
Hipótesis	VI
Introducción	VIII

Capítulo I Crisis económica mundial y en la Industria Automotriz en Estados Unidos

1.1. Origen de la crisis económica en Estados Unidos 2008-2010	1
1.2. Impacto financiero de la crisis económica mundial en México	8
1.3. Crisis en la industria automotriz estadounidense 2008-2010	14

Capítulo II Industria automotriz mexicana 2008-2010

2.1. Antecedentes e Historia de la Industria Automotriz en México	23
2.1.1. Primera fase: Implantación e inicio de operaciones de la industria automotriz 1925-1940	26
2.1.2. Segunda fase. Su expansión dentro del modelo de sustitución de importaciones, 1960-1976	28
2.1.3. Tercera fase. Restructuración y exportación, 1977-2010	30
2.2. Evolución y desarrollo de la industria	34
2.2. 1 Integración y estructura de la Industria automotriz	37
2.2. 1.1 Industria Terminal	38
2.2. 1.2 Industria de autopartes	41
2.3. La importancia de la industria automotriz en México	47
2.3.1. Aportaciones de la Industria Automotriz Mexicana en el PIB	50

2.4. Repercusiones de la crisis económica en la industria automotriz mexicana	55
--	-----------

Capítulo III Programa de Renovación Vehicular

3.1. Programa de Renovación Vehicular	62
3.1.2 Desarrollo del programa	63
3.2. Situación financiera de las principales empresas automotrices en México y su participación en el Programa de Renovación Vehicular	68
3.2.1 General Motors México	69
3.2.2 Chrysler México	72
3.2.3 Ford México	74
3.2.4 Nissan México	75
3.2.5 Volkswagen México	77
3.2.6 Honda de México	78
3.2.7 Toyota México	79
3.3. Esquemas de apoyo en otros países a la industria automotriz	80
3.3.1 Impulso gubernamental a la industria automotriz mexicana	82
3.3.2. Resultados generales del programa	83
Conclusiones	89
Recomendaciones	92
Bibliografía	94
Anexos	97

- **Justificación**

A raíz de la crisis económica que se presentó, en primera instancia en Estados Unidos provocando pérdidas en la crisis automotriz de aquel país, México, debido a la dependencia económica y a su ubicación geográfica con el país norteamericano, también fue afectado, provocando una recesión económica no sólo en sectores como el de servicios o empresarial, sino también en el sector automotriz, pegando en las ventas y producción de automóviles, por lo que el Gobierno Federal, así como las principales empresas automotrices que hay en México, buscan medidas de apoyo para que el sector automotriz sea impulsado con nuevos proyectos para su desarrollo y crecimiento reflejado en la economía mexicana y el desarrollo económico del país.

Por lo que es necesario dar a conocer y describir las repercusiones de la crisis económica a nivel mundial, la importancia de la industria automotriz mexicana, sus antecedentes, las fases, evolución y desarrollo que ha tenido y su estructura, así como también la situación actual por la que atraviesa y las medidas o apoyos que se han dado a este sector de la economía mexicana.

- **Marco teórico**

El enfoque de investigación para la realización de esta tesis es de tipo cuantitativo, y busca describir un fenómeno económico, de tal manera que la revisión literaria y estadística se enfocará a estudios de manera general a lo particular, hablando en principio sobre la crisis económica mundial y particularmente en Estados Unidos, pasando a la crisis automotriz mexicana, la situación histórica y actual de ésta, hasta llegar al punto particular, que es el Programa de Renovación Vehicular, por el carácter del trabajo, consultaremos libros que definan conceptos económicos, páginas de Internet, revistas y artículos periodísticos que nos proporcionen información reciente para el desarrollo del tema.

Para esta investigación la unidad de análisis a describir será la industria automotriz mexicana las fases por las que ha pasado la integración y estructura de ésta y los factores que en ella intervienen, tales como: las principales compañías automotrices armadoras instaladas en México, la intervención del Gobierno Federal, y la respuesta de los consumidores ante el Programa de Renovación Vehicular.

- **Objetivo general**

- Describir las repercusiones de la crisis económica en el sector automotriz mexicano de 2008-2010

- Describir la estructura del sector automotriz mexicano

- Descripción del Programa de Renovación Vehicular, implementado por el Gobierno Federal para impulso del sector automotriz, que a raíz de la crisis económica busca acciones para impulsar nuevamente el crecimiento de la industria automotriz.

- **Objetivos particulares**

Describir la importancia de la industria dentro del sector manufacturero dentro de la economía mexicana

Describir el desarrollo de la industria automotriz desde su implantación en México en los años cuarenta y la evolución de ésta a lo largo de más de 50 años.

- **Hipótesis**

Dado que se presenta una recesión económica en el país, y en el sector automotriz, y dada la importancia de la industria dentro de la economía mexicana, se presenta por parte del Gobierno Federal el Programa de Renovación Vehicular, pretendiendo apoyar al sector automotriz de manera económica para una recuperación en la producción y ventas de automóviles, se busca también que los consumidores se acerquen a las agencias y adquieran automóviles nuevos, por lo que mediante la descripción de este programa se pretende explicar y dar a conocer las medidas tomadas por parte del Gobierno Federal para el sector automotriz, así como también las aportaciones de automotrices instaladas en el país, las cuales también participan en este programa y la solución que se espera dar al bajo crecimiento en el sector

• Introducción

A partir del año de 2008 se presenta una fuerte crisis económica a nivel mundial, afectando a diferentes sectores de la economía, tales como el financiero, producción, consumo, etc. Esta crisis económica se origina en países que son potencia mundial como Estados Unidos, afectado en las ramas de la producción en el sector automotriz, debido a la crisis en las Tres Grandes empresas armadoras de autos, General Motors, Chrysler y Ford, las cuales son parte fundamental y representativa de la economía de Estados Unidos, la crisis ha provocado la disminución en la producción de autos, y que las empresas estén en números rojos

A la caída de la demanda de autos nuevos se le suma el problema de liquidez que tienen las financieras automotrices, resultado de la crisis financiera y de la desconfianza en el sector; la industria automotriz está padeciendo una de las peores crisis de los últimos 50 años a nivel mundial, éste es el tema que abarca el primer capítulo de la investigación detallando el origen, impacto y causas de la crisis automotriz y de los recursos que se utilizan para apoyar la recuperación del sector automotriz estadounidense.

En México la crisis en el sector automotriz no podría ser la excepción debido a que nuestra economía depende fuertemente del país donde se ha originado ésta crisis, además de que la industria automotriz tiene importancia fundamental dentro de la economía mexicana por las siguientes razones.

- Después del sector petrolero ésta es la segunda rama más importante dentro de la balanza comercial y el producto interno bruto
- La industria cuenta con plantas de ensamble de vehículos en 12 estados de la República, con plantas de fabricación de partes y componentes en 26 estados y una red de más de 1400 distribuidores autorizados en las principales ciudades de todo el país

- Genera cerca de un millón de empleos directos formales
- Representa el 16% del PIB manufacturero¹
- El sector automotor representa el 21.5 % del total exportado por nuestro país, con más de 45,000 millones de dólares exportados a más de 100 países y generando más de 10,000 millones de dólares de divisas netas²

En el desarrollo del segundo capítulo de la tesis se habla sobre la importancia de la industria automotriz mexicana, sus antecedentes e historia, después de cómo está dividida y conformada y la evolución y desarrollo que ha tenido a lo largo de la historia en México hasta 2010, donde la situación económica es difícil y se ve reflejado en el crecimiento económico para México.

El Gobierno Federal ha puesto en marcha el Programa de Renovación Vehicular, que trata de un mecanismo mediante el cual los propietarios de vehículos con diez años o más de antigüedad podrán obtener un subsidio de 15 mil pesos por parte del Gobierno Federal en la compra de uno nuevo en el país y con costo de hasta 215 mil pesos antes de impuestos. El programa inició el 6 de agosto de 2009, una vez aprobadas conforme al Prodiat³ las empresas participantes.

Con todo esto se busca sustituir el parque vehicular ineficiente y contaminante, para dar paso a una nueva generación de coches más amigables con el medio ambiente y con tecnología más innovadora.

En el último capítulo se habla sobre los detalles del programa, desarrollo, procesos y resultados a los que se llegaron durante la aplicación de la primera fase del programa; dando paso por último a las conclusiones donde se arrojan los resultados de la investigación y la comprobación de la hipótesis.

Con los resultados sabremos entonces si la hipótesis planteada al inicio de la investigación ha sido aprobada satisfactoriamente o ha sido rechazada por no cumplir con los objetivos.

¹ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, La industria automotriz en México México, INEGI 2000 www.inegi.com.mx

² Banco de México, Informe Anual, www.banxico.org.mx

³ PRODIAT: Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA ANTE LA CRISIS ECONÓMICA: CASO DEL PROGRAMA DE RENOVACIÓN VEHICULAR 2008-2010

Capítulo I Crisis económica mundial y en la Industria Automotriz en Estados Unidos

1.1 Origen de la crisis en estados Unidos 2008-2010

El objetivo de este capítulo es dar a conocer las principales causas de la crisis económica mundial desde el 2008, originada en Estados Unidos y que al parecer es la peor recesión mundial vista desde la Gran Depresión que se inició a finales de 1929.

Sabemos que una crisis económica es un periodo de escasez de producción, comercialización y consumo de productos y servicios y cuando existe una recesión económica, todas estas actividades sufren una contracción, desde el punto de vista de que la economía es cíclica, y tiene etapas de expansión y de contracción debido a las fluctuaciones de los ciclos económicos. La actividad económica tiene esencialmente por objeto la satisfacción de las necesidades ilimitadas de los hombres con los recursos limitados de que disponen de materia de mano de obra, recursos naturales escasos y equipos para satisfacer sus necesidades.

Podemos decir también que en una crisis económica se presentan dos trimestres consecutivos de decrecimiento económico, que se ha producido en la mayor parte de economías desarrolladas. En esta crisis se ha presentado una inestabilidad de precios, en el sentido de que vemos la inestabilidad en un desajuste entre la demanda y la oferta agregada.

El colapso de los meses finales de 2008 y del primer semestre de 2009, se debió a la crisis en la eficiencia del capital fijo para operar como capital constante, en un período en donde su papel de soporte material del proceso de trabajo y de la creación de valor, choca con las caídas profundas de la demanda. Esto no se trata del agotamiento del capital fijo en términos de su operación cotidiana, se trata de que la crisis actuará depreciándolo y con ello

tuvo una influencia decisiva el hecho de que las corporaciones habían comprometido utilidades esperadas a cambio de préstamos para ampliar o modernizar ese capital fijo. Esto pasa por la razón de que las empresas fueron incapaces de crear ganancias.¹

El capital dinero de préstamo, en las fases de *boom*, no dudó en participar en el negocio, comprometiendo para ellos enormes volúmenes de capital. Fue así como la crisis del capital financiero, con sus clásicos comportamientos especulativos y de corto plazo, como lo dice Marx en su obra: “El capital ficticio se combinó con las expectativas de altas utilidades en el ámbito del capital real y el resultado ha sido la bancarrota del consorcio símbolo del capitalismo norteamericano global.”²

En este punto tenemos que recordar que en la construcción teórica más sólida que se ha hecho acerca de las crisis capitalistas, se advierte que si bien, después de la *crisis catastrófica* puede seguir un nuevo *estado de reposo*, eso no significa que las esperadas fases de *reanimación y de prosperidad* estén a la vuelta de la esquina.³ Por supuesto, las campañas mediáticas no atienden este hecho, buscan construir un piso para restaurar la *confianza* del consumidor y de los inversionistas, que sirva de base para restablecer el movimiento del ciclo.

“Según el Nacional Bureau of Economic Research (NBER), una autoridad reconocida en la materia, la recesión es una caída significativa y generalizada del conjunto de la economía y no sólo ubicada en un sector de la actividad. Por lo general, se aprecia en la evolución de las series estadísticas de la producción, el empleo, el ingreso real, entre otros indicadores”.⁴

¹ Juárez Núñez Huberto, La crisis de la industria del automóvil y el fin de una época. p.42

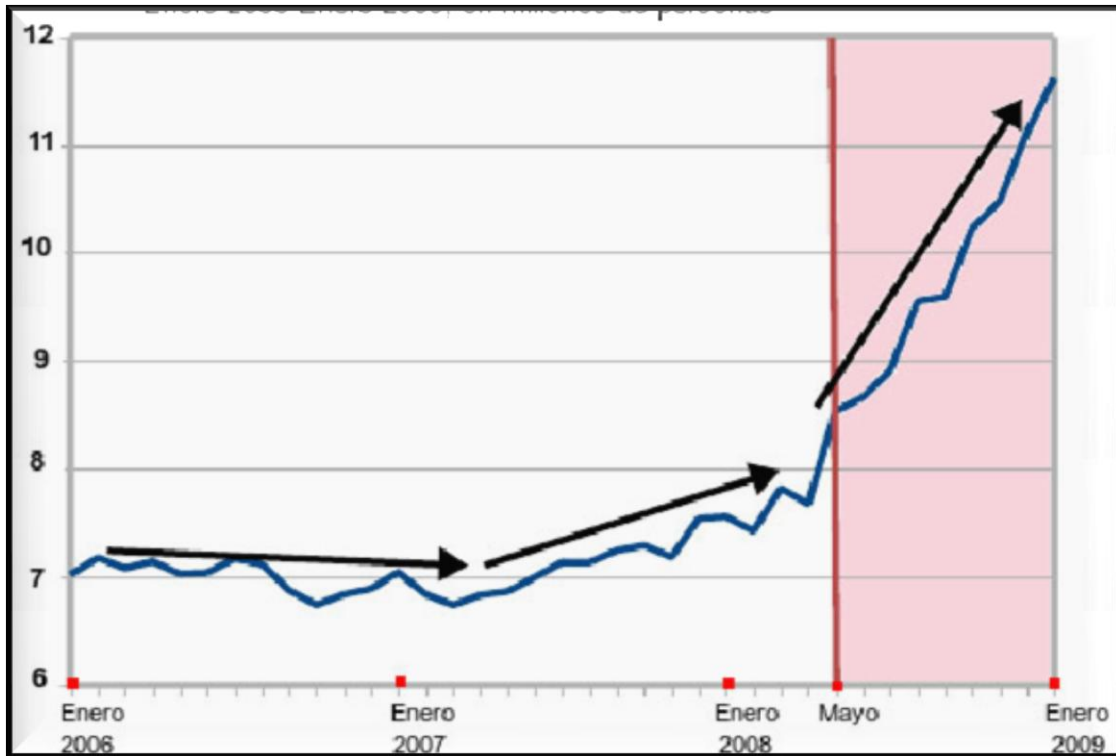
² *Ibíd.*, p. 42

³ Marx Carlos, El Capital, 1975 (tomo III) pp. 465.

⁴ Tello Carlos, “Reflexiones sobre la crisis económica”, opinión columna invitada, consultado el 2 de mayo de 2010. www.cnnexpansion.com

Gráfica No.1

Desocupación oficial en los Estados Unidos Enero 2006-Enero2009 (Millones de personas)

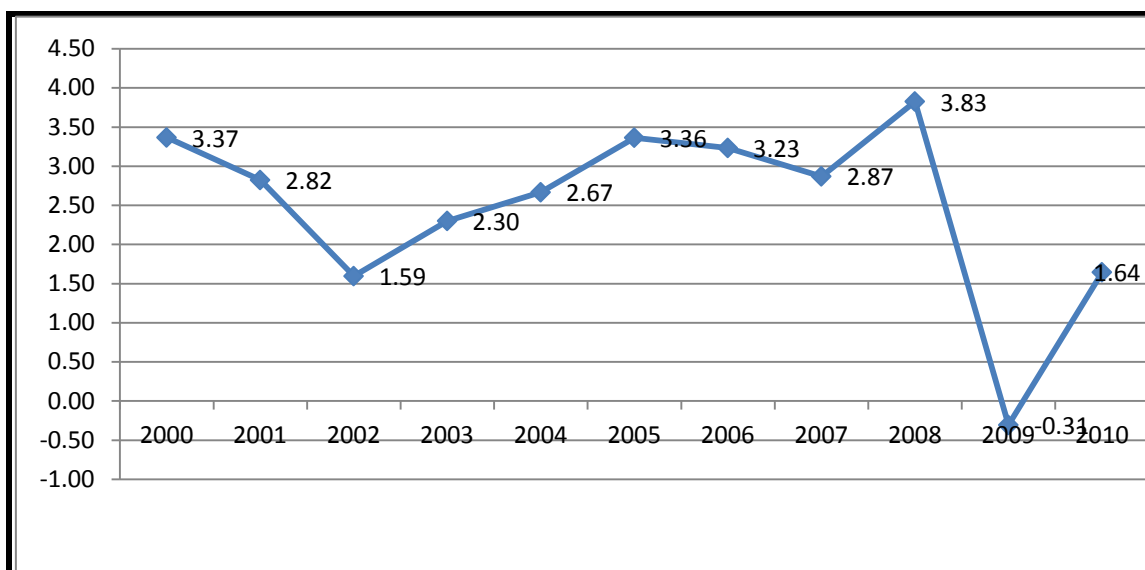


Fuente: U.S. Bureau of Labor Statistics.

Para dar a conocer estadística y gráficamente la crisis por la cual atravesó Estados Unidos se muestran gráficas como la anterior en donde se puede observar el aumento del desempleo en Estados Unidos, a partir de mayo de 2008 comienza a repuntar marcando más de nueve millones de personas desempleadas, esto sin considerar el desempleo con el que ya se contaba, ya para el primer mes del año 2009 vemos como la cifra aumenta a casi 12 millones de personas lo cual nos indica la gravedad de la situación económica.

El sector financiero ha sido uno de los sectores más afectados dentro de esta crisis en el que se ha producido una gran incertidumbre en los mercados financieros, debido a la crisis hipotecaria y crediticia provocando alza en la inflación y las tasas de interés.

Gráfica No. 2
Inflación Estados Unidos 2000-2010
(Porcentaje)



Fuente: Elaborada con datos de U.S. Bureau of Labor Statistics

En la gráfica anterior vemos como la inflación anual estadounidense cae en el año de 2009 a -0.31%, alcanzando el nivel más bajo que se ha visto, lo que nos indica de acuerdo al concepto de la inflación que la volatilidad fue elevada y que en este periodo se presentó un periodo de inestabilidad de los precios debido a la crisis.

La recesión en el sector financiero también se presenta en el mercado hipotecario de los Estados Unidos mediante las hipotecas *subprime*⁵ directamente, e indirectamente en los fondos de mercado y bancos. Ya que los bancos e instituciones financieras comienzan a otorgar hipotecas y se alcanza un pico en la tasa de crecimiento del precio de las casas, estas hipotecas se daban sin enganche y con tasas de interés muy bajas durante los dos primeros años de vida del crédito, además, de que las hipotecas se daban sin escrutinio sobre los antecedentes financieros de las personas. Lo cual provocó una gran falta de liquidez en los activos financieros de los bancos, por lo que se buscó atraer dinero de diversas instituciones financieras así como del gobierno para poder solventar esta inestabilidad y poder proporcionar liquidez al sistema

⁵ Subprime: clasificación para las hipotecas de alto riesgo.

bancario, pero el resultado no fue el esperado ya que se comenzó a generar una mayor burbuja inflacionaria que al explotar, hace que se contraiga la demanda, provocando altas tasas hipotecarias y el aumento en los embargos hicieron que se intensificará la caída en el precio por un exceso de oferta, desencadenando una crisis bancaria con la quiebra de bancos que provoca que la crisis bancaria desencadene una crisis financiera.

Para el 15 de septiembre de 2008, los problemas para Estados Unidos se agravaron con la bancarrota de diversas entidades financieras relacionadas con el mercado de las hipotecas inmobiliarias, como el banco de inversión Lehman Brothers, la operación de compra de Merrill Lynch, las compañías hipotecarias Fannie Mae y Freddie Mac y la aseguradora AIG, por lo que el gobierno norteamericano intervino inyectando cientos de miles de millones de euros para salvar algunas de estas entidades.⁶

- Los empresarios y productores resultaron afectados con disminución en sus ventas y poca capacidad para invertir lo cual provocó el cierre de muchas empresas y el despido de muchos trabajadores.
- El consumo en la población se vio afectado por los altos precios de las materias primas, provocando una baja en la demanda y oferta de bienes y servicios.

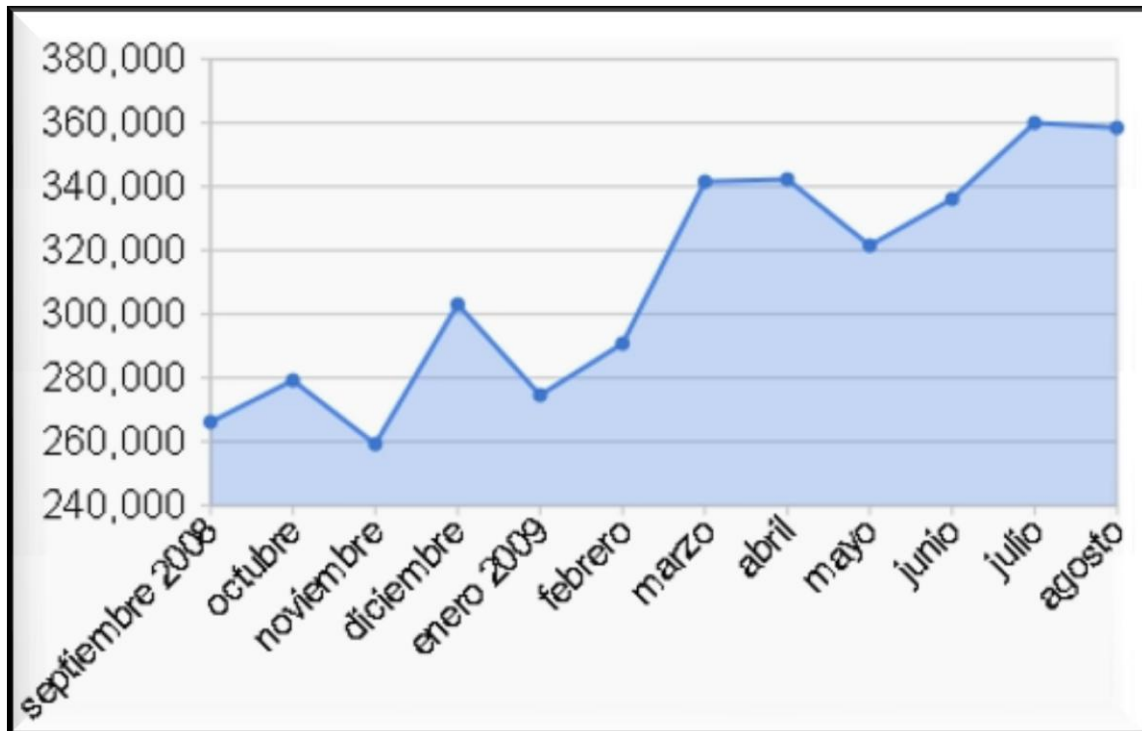
En la siguiente gráfica se aprecia el aumento del número de casas en remate en donde los estados más representativos son Florida y Nevada, estos datos nos indican la falta de liquidez por parte de los propietarios que no pueden pagar sus créditos y se ven en la necesidad de rematar sus propiedades.⁷

⁶ Volokin Gregori, "Wall Street cae tras la quiebra de Lehman Brothers y la venta de Merrill Lynch", en El Economista, México, núm. 1351, 15 de septiembre de 2008, mercados y cotizaciones, P. 58.

⁷ Núñez Julia, Primer Lugar para Casas en Remate en Florida y Nevada, consultado el 15 de noviembre de 2010. www.casasenremate.com

Gráfica No. 3

Número de casas en remate en Florida y Nevada 2008-2009



Fuente: Casas en remate

Por lo que se necesitan políticas enfocadas a restaurar el sector financiero de los bancos, medidas fiscales nuevas, las cuales tengan el objetivo de un mejor desarrollo global que pueda ser sostenible y puedan ponerse en marcha reformas más intensas y mejores para el sistema financiera mundial con un nuevo marco para la gobernación económica global, aunque no se trata sólo de una crisis financiera ya que esta recesión afectó todos los rubros de la economía, siendo las clases media y bajas las más afectadas por la crisis.

Tanto los gobiernos como la sociedad deben actuar y encontrar medidas y alternativas útiles que puedan ayudar a frenar el desplome de la actividad económica así como reducir y amortiguar el impacto que tendrá la crisis sobre el empleo y la planta productiva, que además de profunda será prolongada, ocasionando muchos despidos en las grandes empresas internacionales.

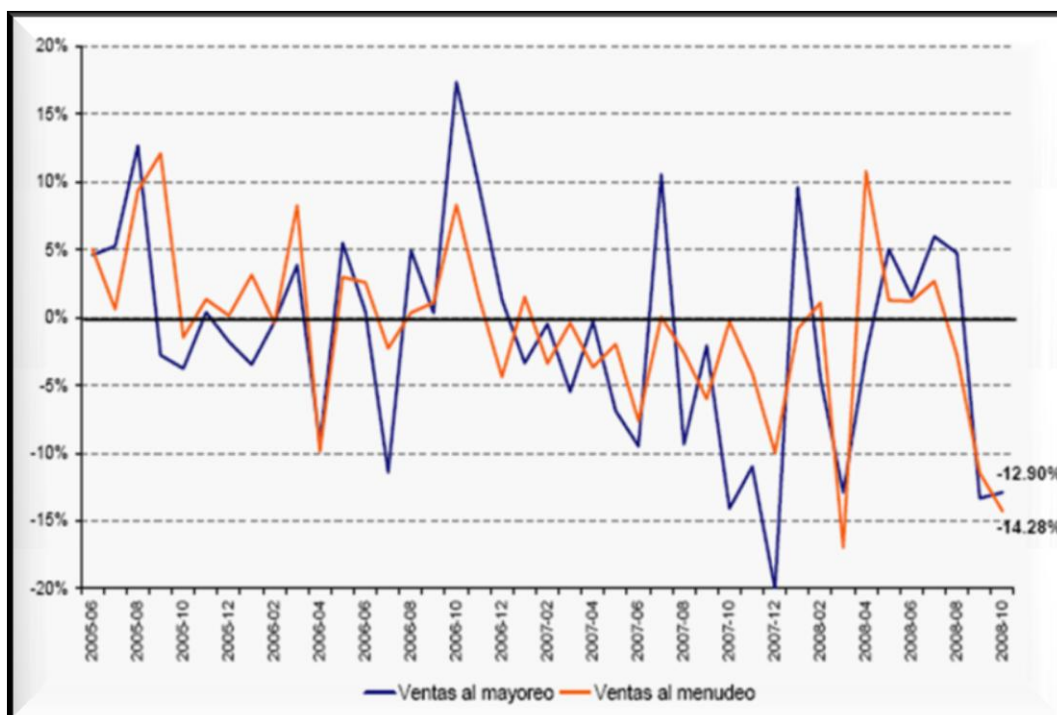
En materia tributaria son urgentes nuevos programas y estímulos que reduzcan el peso de los impuestos sobre las personas que menos tienen y las empresas

las cuales muchas de las veces no pagan los impuestos que pertenecen, haciendo que sus utilidades sean altas y poner en marcha programas para proteger a los grupos de la sociedad más vulnerables, programas entre obreros y empresas para preservar las fuentes de empleo, ajustar la producción y realizar programas de infraestructura, de apoyo a la industria de la construcción y rescates a empresas clave en las diferentes economías como por ejemplo el sector automotriz, el cual viene de la mano de la crisis financiera y productiva, haciendo énfasis de este sector ya que la industria automotriz estadounidense es la principal productora a nivel mundial de automóviles.

En la gráfica siguiente podemos observar como a mediados de 2007 comienza un declive en la venta de automóviles tanto a mayoreo y menudeo hasta que alcanza un pico en el último mes de ese año, en 2008 se observa una gran variación en las ventas hasta llegar al tope a finales de 2008 alcanzando un porcentaje de -14.28% en la venta de automóviles reflejando la gravedad del sector y la importancia del rescate por parte del gobierno estadounidense para poder hacer frente a la recesión

Gráfica No. 4

Ventas totales de automóviles en Estados Unidos 2005-2008 (Variación anual)



Fuente: tomada de www.filtrofinanciero.com

1.2. Impacto financiero de la crisis económica mundial en México

A raíz de la crisis económica que afectó a Estados Unidos en el último trimestre de 2008 y que tuvo como antecedente la crisis inmobiliaria de Estados Unidos, impactando a las economías mundiales,⁸ también vemos que la crisis generó el desplome del sector financiero de las bolsas de valores mundiales, la depreciación de las monedas, la caída del precio del petróleo, además de un aumento del desempleo como salida a la falta de liquidez en las empresas. Se presenta un panorama caracterizado por la crisis del sector financiero manufacturero y de las exportaciones, lo cual implicó consecuencias para el sector manufacturero y automotriz, ante este escenario se han buscado

⁸ Aguilar García Javier, Guadalupe Mendiola González y Mariana Rojas Bautista, La crisis económica actual y el impacto sobre los trabajadores en México, consultado en enero de 2009 <http://ierd.prd.org.mx/coy149-150/JAG1.htm>

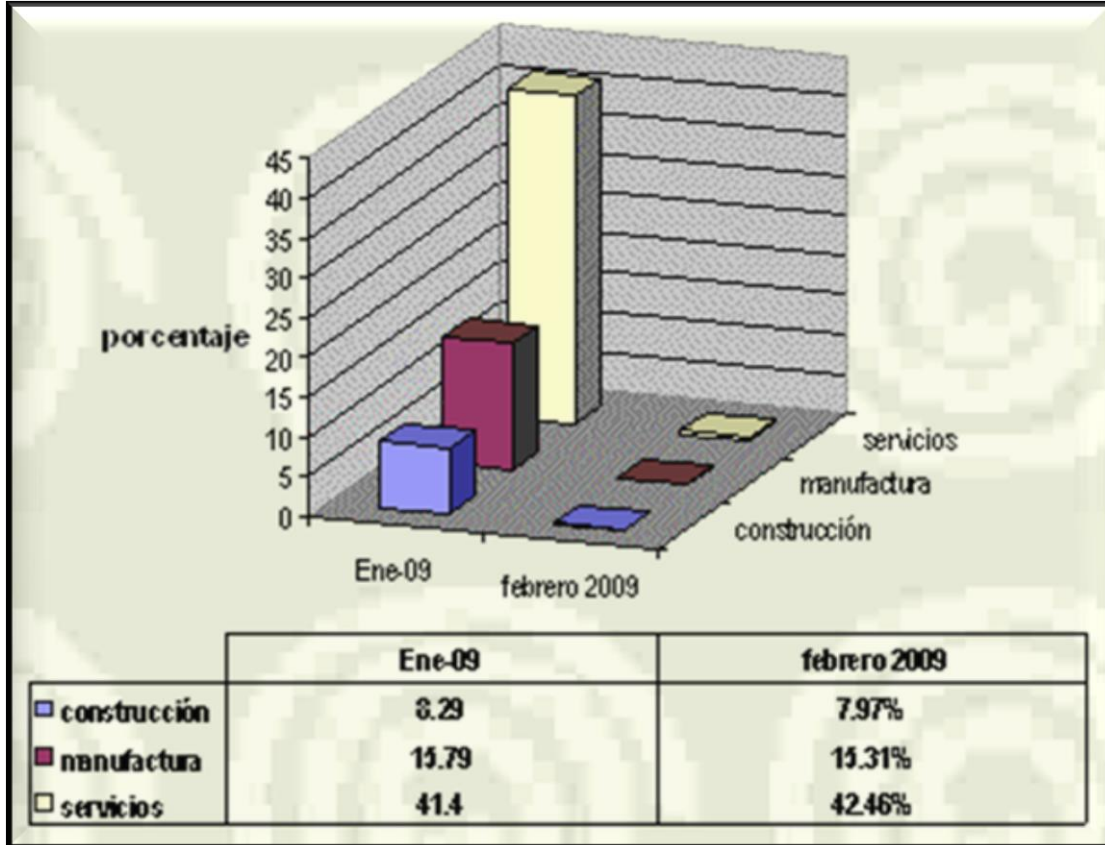
medidas que puedan ayudar a recuperar los sectores más importantes de la economía y poder reactivar la economía evitando llegar a tocar fondo.

La teoría económica nos habla sobre la ley de la oferta y de la demanda, que supone la reactivación de los mercados y una tendencia hacia la distribución de la riqueza, tomando como base esta teoría la política económica mexicana se abrió a las exportaciones y generó una economía sustentada en una serie de políticas económicas encaminadas a generar nuevos empleos por medio de la inversión privada nacional y extranjera en diferentes sectores. La finalidad de este periodo era modificar el marco jurídico e introducir una serie de medidas que flexibilizaran el mercado de trabajo, con la intención de poner en marcha políticas laborales que consistían en la reducción de la planta de trabajadores, la reducción de salarios y por consecuencia la disminución del poder adquisitivo de los mismos, de esta modo la crisis que se presenta en 2008, ha acentuado un panorama poco alentador para trabajadores e incluso para ciertos grupos de empresarios que han visto caer sus empresas y fortunas, demostrando que las políticas aplicadas para el desarrollo y crecimiento de la economía no ha dado los resultados esperados de acuerdo a los métodos aplicados.

En la siguiente gráfica vemos los sectores más afectados por esta crisis: construcción, manufactura y el de los servicios, siendo éste el más afectado, registrando pérdidas de empleo por la falta de liquidez monetaria para poder adquirir bienes y servicios provocando el cierre de empresas dedicadas a este sector.

Gráfica No. 5

Sectores económicos más afectados en México por la crisis enero y febrero de 2009 (Porcentaje)



Fuente: tomado de: La crisis económica actual y el impacto sobre los trabajadores en México, Javier Aguilar García, El Financiero, 25 de marzo de 2009

A partir del segundo semestre del 2009 se presenta un panorama difícil para la economía mexicana, comenzando el año las expectativas oficiales pronosticaban un crecimiento escaso de la economía mexicana a lo largo de 2009, pero ya en la práctica éstas se quedaron cortas ya que las cifras oficiales fueron más grandes que lo que se esperaba.

La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) nos proporciona algunas de estas expectativas que se presentan a raíz del comienzo de la crisis financiera en nuestro país.

Cuadro No.1

MERCADO INTERNO DE MÉXICO

La crisis financiera internacional llega en el momento menos oportuno:

- Mercado interno estancado desde 2006.
- Caída constante de la confianza del consumidor.
- Saturación en la capacidad de endeudamiento en una economía que no incorpora nuevos consumidores.
- Disminución, encarecimiento y restricción del crédito para la adquisición de vehículos.
- Más de 4.4 millones de vehículos usados importados desde 2005

Fuente: El sector automotriz en México ante la crisis financiera y económica internacional, AMIA, marzo 18 de 2009, p.3.

Sin embargo, al pasar los meses las expectativas fueron tomando derroteros más pesimistas y en ocasiones contradictorios.

- Desde 2008 el peso mexicano entró en una serie de devaluaciones frente al dólar estadounidense que lo llevaron a perder alrededor del 25% de su valor hacia 2009.
- En 2006 año de inicio del gobierno de Felipe Calderón el dólar se compraba en \$10,77 MXN, en enero de 2009 se compraba en las ventanillas bancarias al precio de 14,48 pesos por dólar.⁹

Entre las medidas que se tomaron para contener la devaluación del peso se aplicó la subasta de una parte de la reserva de divisas internacionales, lo que llevó al país a gastar más de 20 mil millones de dólares estadounidenses sin lograr los resultados esperados.¹⁰

La Comisión Económica para América Latina (CEPAL) apuntó en su reporte anual que México sería el país más afectado por la crisis económica en la

⁹ Rodríguez J. Israel "Histórica de la devaluación del peso", en La Jornada, México, núm. 5, 31 de enero de 2009, economía, pp.30

¹⁰ González Amador Roberto, "La devaluación del peso ya costó 20 mil 62 mdd en reservas," en La Jornada, México, núm.7, 4 de febrero de 2009, Economía, pp. 32

región al presentar una contracción de -6.3% en su producto interno bruto (PIB).

Cuadro No.2

AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: TASAS DE VARIACIÓN ANUAL DEL PRODUCTO INTERNO BRUTO 2001-2010									
<i>Porcentajes</i>									
Países	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Argentina	-10.9	8.8	9.0	9.2	8.5	8.7	6.8	0.9	9.2
Brasil	2.7	1.1	5.7	3.2	4.0	6.1	5.2	-0.3	7.5
Chile	2.2	3.9	6.0	5.6	4.6	4.6	3.7	-1.7	5.2
Colombia	2.5	3.9	5.3	4.7	6.7	6.9	3.5	1.5	4.3
Costa Rica	2.9	6.4	4.3	5.9	8.8	7.9	2.7	-1.3	4.2
Cuba	1.4	3.8	5.8	11.2	12.1	7.3	4.1	1.4	2.1
Ecuador	3.4	3.3	8.8	5.7	4.8	2.0	7.2	0.4	3.6
Haití	-0.3	0.4	-3.5	1.8	2.3	3.3	0.8	2.9	-5.1
Honduras	3.8	4.5	6.2	6.1	6.6	6.2	4.2	-2.1	2.8
Jamaica	1.0	3.5	1.4	1.0	2.7	1.4	-0.6	-3.0	-1.3
México	0.8	1.4	4.1	3.3	5.1	3.4	1.2	-6.3	5.6
Nicaragua	0.8	2.5	5.3	4.3	4.2	3.6	2.8	-1.5	4.5
Panamá	2.2	4.2	7.5	7.2	8.5	12.1	10.1	3.9	7.6
Paraguay	0.0	3.8	4.1	2.9	4.3	6.8	5.8	-3.8	15.0
Perú	5.0	4.0	5.0	6.8	7.7	8.9	9.8	0.9	8.8
Venezuela	-8.9	-7.8	18.3	10.3	9.9	8.8	5.3	-3.2	-1.5
América Latina y el Caribe	0.5	1.8	5.8	4.6	5.6	5.6	4.0	-2.0	5.9
América Latina	0.4	1.7	5.9	4.6	5.6	5.7	4.0	-2.0	6.0
El Caribe	3.5	6.1	3.7	3.6	7.6	3.2	1.0	-3.1	0.2

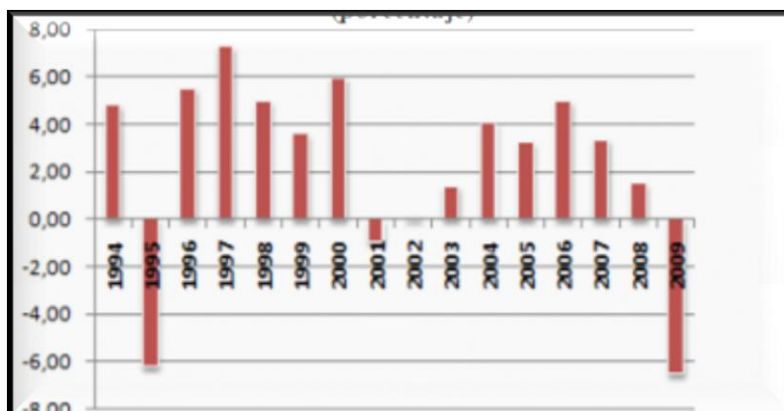
Fuente: Elaboración con datos de la CEPAL.

En el cuadro anterior la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) nos da a conocer un reporte anual, elaborado sobre el producto Interno Bruto Total,

se presentan las tasas de variación del PIB, para México la variación fue de -6.3% siendo la más baja observada de 2002 a 2010, para el año de 2010 el porcentaje refleja un crecimiento de 5.6% comparado con el del año anterior, vemos que la brecha es amplia, y que en 2009 México sufre una desaceleración económica, debido a la crisis que se presenta en el país.

En julio de 2009 el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) presentó un informe que revela que de 2006 a 2008 la desigualdad económica en el país ha crecido, lo que quiere decir que el decil del nivel socioeconómico más alto de la población aumentó sus ingresos, mientras que los cuatro deciles más bajos vieron reducir su participación de la riqueza nacional.

Gráfica No.6
Tasa de crecimiento PIB México 1993-2009
(Porcentaje)



Fuente: Luis Ángel Monroy con datos del INEGI Base 2003

En la gráfica anterior se muestra el Producto Interno Bruto de los últimos dieciséis años para el tema de estudio nos enfocaremos a partir de 2008, año en el cual vemos que disminuye notoriamente a comparación de los años anteriores y es en 2009 donde se ve un PIB negativo debido a la crisis a causa de la inestabilidad del peso y a las políticas económicas aplicadas erróneamente a nuestra economía además de que al entrar Estados Unidos en recesión nos lleva también a la misma situación.

1.3. Crisis en la industria automotriz estadounidense 2008-2010

La crisis en la industria automotriz de 2008-2010 es una crisis financiera global en la industria automotriz que comenzó durante la segunda mitad de 2008.

La invención del automóvil en el último cuarto del siglo XIX fue un hecho histórico en la transición del capitalismo a su fase imperialista, la convergencia de dos tecnologías, una milenaria y la otra derivada de la primera revolución industrial fueron la base para un descubrimiento y admiración de los primeros automotores en EU, bajo el sistema de la *producción en masa*, lo que permitió que se redujera el tiempo de producción logrando un precio accesible a las grandes masas de los consumidores.

En su mayor parte, la crisis se debió a las malas políticas de los Tres Grandes fabricantes de automóviles estadounidenses, ya que las compañías asiáticas que fabrican automóviles en los Estados Unidos no están experimentando problemas similares.

La industria del automóvil reconvertida es al final de la década de los noventa la industria manufacturera más importante en escala internacional, después de ese periodo, en 2008 se modifica la perspectiva de éste importante sector ya que la situación se volvió crítica debido a la crisis financiera global y la consiguiente contracción del crédito que ejerció presión sobre los precios de las materias primas, aumentando todos los costos para la elaboración de automóviles, provocando caídas en la fabricación y en las ventas.

A partir de 2009, los fabricantes han recurrido a nuevas estrategias las cuales se enfocan en el marketing y nuevas estrategias de descuentos o posibilidades de financiamiento para que sus consumidores se animen a comprar automóviles, ya que la mayoría de las empresas vendedoras de autos han comenzado a tener dos dígitos de porcentaje de declive en sus ventas.¹¹

Un artículo del 22 de diciembre de 2008 del New York Times afirmaba que:

¹¹ Crisis de la industria automotriz de 2008-2009, en New York Times, Estados Unidos, enero de 2009, www.nytimes.com

"Para la mayor parte, los así llamados auto-transplantes de compañías automotrices extranjeras con operaciones importantes en los Estados Unidos tienen bolsillos profundos y amplio crédito, y no están enfrentando una bancarrota potencial, como General Motors y Chrysler".¹²

El sector automotor fue debilitado, en primer lugar, por el alza sustancial de los precios del combustible para automóviles, relacionada a la subida del precio del petróleo desde 2004, donde los principales fabricantes de automóviles los "Tres Grandes" General Motors, Ford y Chrysler se vieron afectados.¹³

Gráfica No.7
Precios del petróleo 2006-2008
(Dólares por barril)



Fuente: Observatorio Ciudadano de la Energía A.C.

Como vemos en la gráfica, a partir del segundo trimestre del 2006 se da un repunte en el precio del petróleo, alcanzando su máxima costo en 2008, cuando se comienza a presentar la crisis económica.

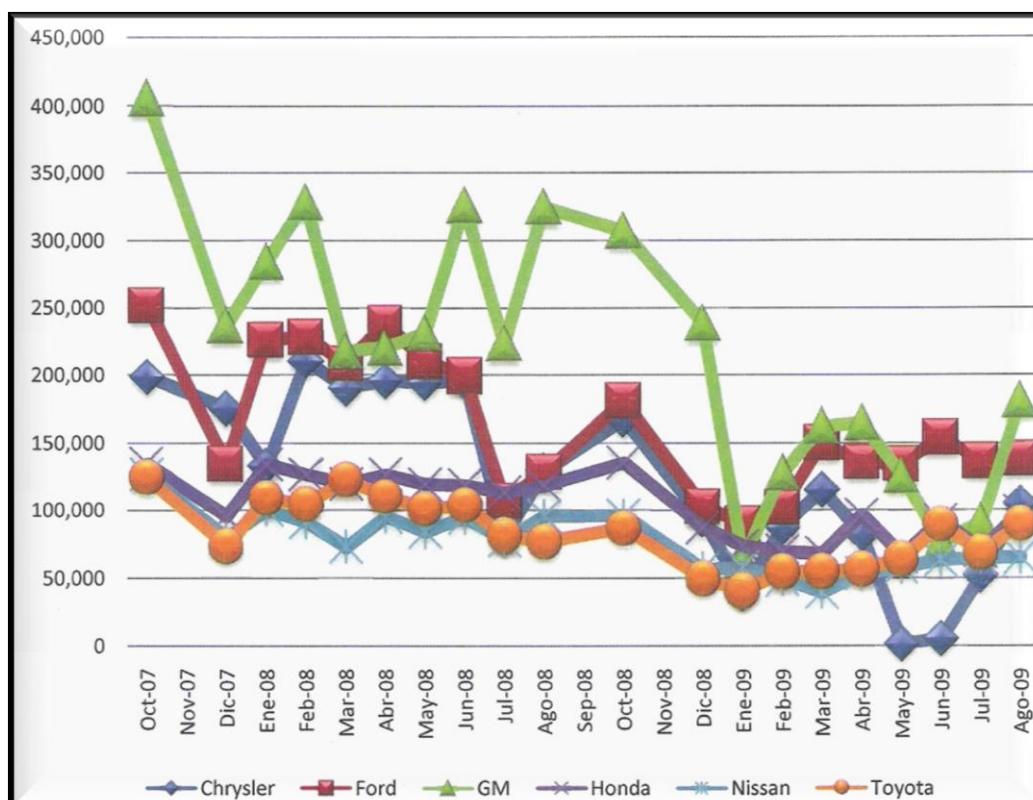
¹² Clifford Klaus, "Se reducen autofabricantes extranjeros en Estados Unidos", en New York Times, Estados Unidos, 29 marzo 2009. www.nytimes.com

¹³ ídem.

En el último trimestre de 2008 se agudiza la disminución de la producción y ventas de los principales fabricantes de automóviles, debido a la inestabilidad de los mercados y la desconfianza del consumidor para la adquisición de bienes provocando el colapso de las plantas ensambladoras prolongándose hasta mediados de 2009.

Gráfica No.8

**Evolución de la crisis en América del Norte octubre de 2007- agosto 2008
(Producción mensual en unidades)**



Fuente: La crisis de la industria del automóvil y el fin de una época. Juárez Núñez Huberto.

En la gráfica podemos observar a los seis grandes fabricantes de la región, y en particular las Tres Grandes norteamericanas donde se destaca la mayor pérdida de Chrysler y el repunte de GM gracias al rescate del gobierno.

La cuota de mercado de los "Tres Grandes" (General Motors, Ford y Chrysler) estadounidenses declinó de 70% en 1998 a 53% en 2008.¹⁴

¹⁴ "Detroit's Downfall", CNN, consultado el 29 de marzo de 2009

<http://money.cnn.com/news/specials/detroitcrisis>

Las compañías perdieron su cuota de mercado a favor de las importaciones y "transplantes" (automóviles fabricados en fábricas estadounidenses propiedad de fabricantes extranjeros). Debiendo enfrentar pérdidas financieras constantes, los Tres Grandes han cerrado muchas fábricas y reducido drásticamente el empleo, especialmente en Michigan.

El colapso de General Motors se inicia en el mes de octubre de 2008 y se convierte en banca rota el primero de junio de 2009 con la declaración de números rojos ante un juez de New York, amparándose con el capítulo 11 de la Ley de Quiebras, que nos indica que General Motors no cuenta con la liquidez necesaria para hacer frente a sus deudas y suspensión de pagos. GM acumuló en los últimos cuatro años pérdidas por 82,137 millones de dólares y frente a la caída estrepitosa de sus ventas, sus obligaciones de corto plazo se volvieron impagables.¹⁵

General Motors transfirió a muchos de sus empleados a ciertas divisiones y compañías independientes, incluyendo American Axle en 1994 y Delphi en 1999. Las empresas filiales y otros fabricantes de autopartes han compartido el declive de Detroit, así como las plantas en Canadá propiedad de las empresas estadounidenses.

Se estima que General Motors ha perdido \$51 mil millones en los tres años anteriores a la crisis financiera de 2008.¹⁶

Los Tres Grandes se distinguen no solo por su tamaño y ubicación geográfica, sino también por su modelo de negocios. La mayoría de sus operaciones están sindicalizadas (United Auto Workers y Canadian Auto Workers), lo que resulta en mayores costos laborales que otras multinacionales fabricantes de automóviles, incluyendo aquellas con plantas en América del Norte, que han logrado mantener a raya a los sindicatos.

¹⁵ Juárez Núñez Huberto, Opt. cit.; p.3

¹⁶ Taylor Alex, "What's ahead for GM?", CNN, 24 de noviembre de 2008, Consultado el 29 de marzo de 2009 http://money.cnn.com/news/companies/taylor_gm.fortune

Para mejorar sus beneficios, los fabricantes de automóviles de Detroit hicieron tratos con los sindicatos para reducir sueldos, mientras hacían compromisos en temas de pensiones y seguridad social. Por ejemplo, General Motors asumió el costo total de financiar primas de seguros de salud a sus empleados, deudos y jubilados, pues Estados Unidos no cuentan con un sistema universal de salud. Con la mayoría de estos planes faltos de fondos a fines de la década de 1990, las compañías han intentado proveer paquetes de retiro a sus empleados mayores y han hecho acuerdos con el sindicato para transferir las obligaciones de las pensiones a un fondo independiente.

Una de las características de esta crisis es que Los Tres Grandes se han dado cuenta que ahora los autos compactos tienen mejor aceptación en el mercado y que los consumidores prefieren éstos que las grandes camionetas y que es necesario comenzar a cambiar los modelos clásicos por unos más pequeños y prácticos.

Un informe de 2008 estimó que un fabricante de automóviles necesitaba vender 10 automóviles pequeños para alcanzar el mismo beneficio que un vehículo grande, y que tenían que producir automóviles pequeños y medianos de forma rentable para tener éxito, algo que los Tres Grandes de Detroit no han hecho aún.¹⁷

Las ventas de SUV¹⁸ alcanzaron su pico en 1999, pero no han vuelto a ese nivel desde entonces, debido a los altos precios de la gasolina. Los Tres Grandes han sufrido de una percepción de inferior calidad y confiabilidad de sus autos comparados con sus contrapartes japonesas, lo que ha sido difícil de superar. También han sido lentos en introducir nuevos vehículos en el mercado, mientras que los japoneses son considerados líderes en la producción de automóviles más pequeños y con mejor eficiencia en cuanto a combustible.

¹⁷ Priddle Alisa, "Chevrolet Volt and Aveo, Pontiac G3 Among Small Cars That Need Big Profits Car News" Car And Driver, Junio de 2008, Consultado el 12 de enero de 2009 www.caranddriver.com

¹⁸ Suv's es un acrónimo en inglés de Sport Utility Vehicle es decir Vehículo Deportivo Utilitario, combinan los elementos de los todo-terrenos con los automóviles de turismo.

La crisis de las hipotecas subprime y los altos precios del petróleo en 2008 tuvieron como consecuencia el desplome de la popularidad de las camionetas y SUVs más vendidas, forzando a los fabricantes a continuar ofreciendo fuertes incentivos para ayudar a eliminar el exceso de stock.¹⁹

La caída en las ventas y en la cuota de mercado han tenido como resultado que las plantas de los Tres Grandes operen por debajo de su capacidad instalada, las plantas de GM estaban al 85% de su capacidad en noviembre de 2005, bastante menos que las plantas de sus competidores asiáticos, lo que a su vez llevó a cortes en la producción, cierre de fábricas y despidos y a depender fuertemente de incentivos considerables y préstamos subsidiados para vender vehículos, lo que era crucial para mantener a las plantas funcionando, ya que éstas dirigen una parte significativa de la economía de Michigan.

Estas estrategias promocionales, incluyen rebajas, precios especiales para empleados y financiamiento completo, que han levantado las ventas, pero también han recortado los beneficios y tales promociones drenan las reservas de efectivo de los fabricantes de automóviles en el corto plazo, mientras que en el largo plazo la compañía sufre la estima de vender vehículos por debajo de su precio, los fabricantes han recortado los incentivos y aumentado los precios, al mismo tiempo que disminuyen la producción.

La venta de automóviles fabricados por General Motors registró un descenso del 41% en el mes de noviembre de 2009, tras experimentar una caída similar en el mes de octubre de ese mismo año. Ante tales cifras no es de extrañar que el vicepresidente de Ventas de GM en Norteamérica, Mark LaNeve, calificara esta etapa como: "la peor desde la II Guerra Mundial, nunca había visto nada como esto en nuestro sector", afirmó, mientras que Chrysler vendió en noviembre casi un 50% menos de vehículos que en el mismo mes del 2007. Asimismo Ford perdió un 31%. Precisamente, estas tres compañías han solicitado ayuda al gobierno para evitar la quiebra. Los Tres Grandes de Detroit

¹⁹ Op.cit.

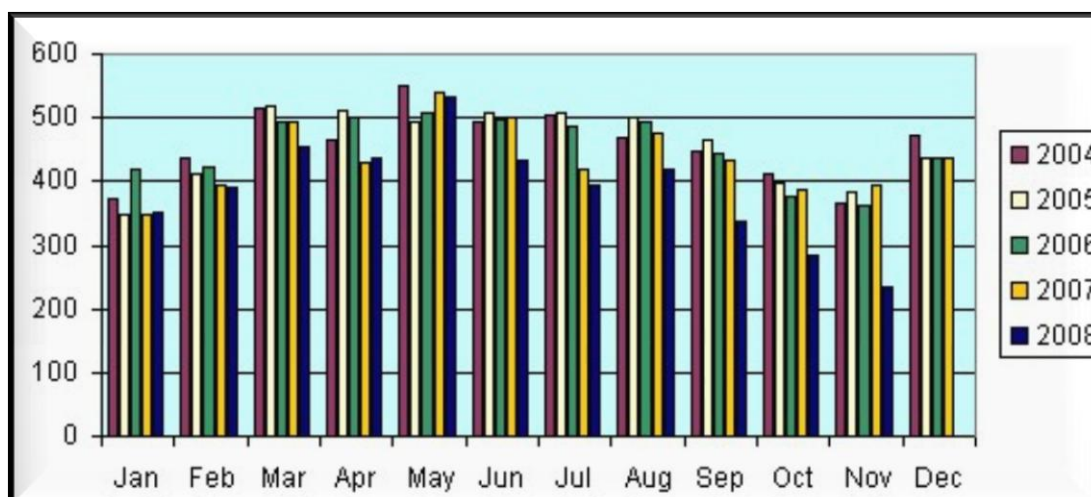
presentaron ante el Congreso sus respectivos planes de viabilidad para acceder al rescate financiero del gobierno.

Los fabricantes de Estados Unidos para tratar de vender un automóvil ofrecen financiación gratuita (interés del 0%) y hasta otro vehículo de regalo, por un simbólico dólar, para dar salida al abultado *stock* de coches. Las ventas se hundieron un 40% interanual en noviembre de 2009.²⁰

En la gráfica vemos como en 2008 en el mes de noviembre se aprecia una considerable disminución del 40% de la venta de autos. A lo que los fabricantes ofrecen financiamientos y promociones para poder hacer que el consumidor adquiera nuevos automóviles.

Gráfica No.9

**Ventas Internas de automóviles 2004-2009 Estados Unidos
(Miles de unidades)**



Fuente: www.econbrowser.com.

En 2008, con los altos precios del petróleo y una economía estadounidense en declive debido a la Crisis de las hipotecas subprime, los Tres Grandes están

²⁰ “Los concesionarios de Estados Unidos ofrecen coches por 1 dólar, interés al 0% y ofertas 2x1”, en *Economía*, publicada 04 de diciembre de 2008, consultada el 15 de junio de 2010 www.libertaddigital.com

replanteando su estrategia, convirtiendo las plantas de camionetas ligeras para fabricar automóviles más pequeños.

El 30 de septiembre de 2008, el primer paquete de préstamos a los fabricantes de automóviles fue firmado con un valor total de \$25 mil millones de dólares. La ley reserva \$7.5 mil millones de dólares en fondos de contribuyentes, necesitados para garantizar \$25 mil millones de dólares en préstamos con baja tasa de interés para ayudar a los fabricantes estadounidenses a producir automóviles y camionetas más eficientes con respecto al combustible.

La crisis ha llevado a advertencias de desempleo masivo y recesión económica y los demócratas en el Congreso, apoyados por el presidente Barack Obama, han solicitado un "préstamo puente" para asistir a los Tres Grandes.

El 3 de octubre de 2008, Obama dijo que quería que el Congreso duplicara sus préstamos garantizados a la industria automotriz estadounidense de \$25 mil millones de dólares a \$50 mil millones de dólares. Steven Rattner lidera junto con alrededor de 20 personas el rescate de GM y Chrysler y debe hacer reestructuraciones industriales, él y su equipo han influido en las decisiones de Obama como la de despedir al presidente ejecutivo de GM y amenazar a las dos automotrices con la bancarrota.²¹

El departamento de Tesoro de Estados Unidos anunció el préstamo de \$5 000 millones de dólares para ayudar a las proveedoras de autopartes del país. El financiamiento será parte del rescate financiero que se le dio a Chrysler y a GM \$700 mil millones de dólares aunque sendas compañías tomarán las decisiones.

El desempeño en 2009 de Ford registró en el primer trimestre unos ingresos de \$24.800 millones de dólares, una caída del 37% comparado con el mismo período de 2008 debido a un menor volumen de ventas y un tipo de cambio desfavorable. También una pérdida neta de \$1,400 millones de dólares, o 60 centavos por acción. La pérdida por operaciones continuas fue de \$1.800 millones de dólares, o 75 centavos por acción, pese a eso, el primer trimestre

²¹ "Obama Expands Economic Plans", New York Times, 13 de octubre de 2008. consultado el 6 de abril de 2009. www.nytimes.com

de 2009 fue positivo y las acciones subieron. Ford anunció que colocó a Volvo "en posesión para venta". Ford se ha concentrado en el Ford Focus para lograr ganancias.²²

En Chrysler, los acreedores acordaron reducir su deuda asegurada a \$3.750 millones de dólares, además de que el gobierno condonó \$4,000 millones de dólares en préstamos y le dará \$6,000 millones de dólares y a negociado un acuerdo con el sindicato automotor para reducir los costos de la empresa en jubilaciones y cobertura médica.²³

El 30 de abril, Fiat logró una alianza con Chrysler LLC: Fiat tendrá una participación de 20% en Chrysler, mientras que Fiat proveerá a Chrysler la tecnología para producir modelos pequeños y económicos, y acceso a la red de concesionarios en Europa y Latinoamérica; asimismo, el sindicato United Auto Workers (UAW) tendrá un 55% de la empresa resultante.

Sabemos que la crisis originada en Estados Unidos y que de igual manera ha pegado a México, ha sido una crisis originada en el sector financiero lo cual ha ocasionado elevadas tasas de interés, inflación y falta de liquidez en los bancos, que ha presentado una recesión en la adquisición de bienes y servicios por parte de los consumidores lo que ha llevado a la disminución de la producción por falta de oferta y demanda, la industria automotriz ha experimentado caídas en la venta de automóviles, sin poder evitar pérdidas financieras y despido de empleados por el cierre de fabricas y dejado de fabricar algunos modelos de automóviles, como por ejemplo las camionetas, por el alto costo de mantenimiento de éstas, actualmente este sector se ha recuperado, en parte gracias a la ayuda que el gobierno le ha otorgado y a la planificación de medidas de financiamiento y promociones que han dado al consumidor para recuperarse de esta crisis.

²² Dolan Matthew, "Ford altera su modelo de negocios y se concentra en los autos pequeños", WSJ. 6 de mayo de 2009, Consultado el 8 de mayo de 2009 <http://online.wsj.com/public/article/>

²³ "Mayor flexibilidad de acreedores de Chrysler favorece a Fiat", The Wall Street Journal, Consultado el 29 de abril de 2009, <http://online.wsj.com/public/article>

Capítulo II Industria Automotriz Mexicana 2008-2010

2.1. Antecedentes e Historia de la Industria Automotriz en México

El propósito de este capítulo es dar a conocer el desarrollo de la industria automotriz en México, siendo un sector de gran importancia en la economía de México, genera gran cantidad de empleos y también aporta gran cantidad de remuneraciones, y se encuentra a lado del principal país productor de automóviles en el mundo (Estados Unidos), que ha sido afectado por la crisis económica y por consecuencia en México la producción de automóviles y las ventas se han contraído notablemente con una caída promedio en las ventas de 20% de septiembre de 2008 a enero de 2009.²⁴

La historia de la industria automotriz en México es un proceso que nos ha llevado hasta la globalización, ya que este sector ha sido un importante pilar para el desarrollo de la industria y de la economía mexicana. Para entender mejor la importancia de la crisis en el sector automotriz en México, basta saber que ésta es la segunda más importante después del sector petrolero y que en materia laboral genera más de 100 mil empleos directos, que al sumarse con los proveedores, alcanza más de un millón de puestos de trabajo en México.

México ocupa la posición número 9 a nivel mundial como productor de vehículos y es el sexto exportador más importante del mundo de este tipo de bienes. Este sector aporta el 3.0% del Producto Interno Bruto (PIB) total y el 17.2% del PIB Manufacturero. El empleo directo que genera representa el 16.4% del total manufacturero.

El valor de las exportaciones automotrices por más de 60 mil millones de dólares anuales representa el 22.4% de las exportaciones totales, es la principal fuente de divisas en el país, superando las remesas de los migrantes mexicanos que trabajan en el exterior y el valor de las exportaciones petroleras.

²⁴ Con base en la OCDE, Economic Outlook, No.86, noviembre de 2009, p.88.

México es el principal proveedor de las importaciones automotrices de EUA, con una participación de 26.3%²⁵

Dentro del proceso de restructuración cabe destacar la importancia que históricamente ha tenido en la industria el sector automotriz, considerado en todo el mundo desde los primeros decenios del presente siglo como un sector piloto, “ámbito tradicional donde la revolución de los procesos organizacionales y productivos toman su primer impulso para después difundirse a las demás actividades económicas”²⁶

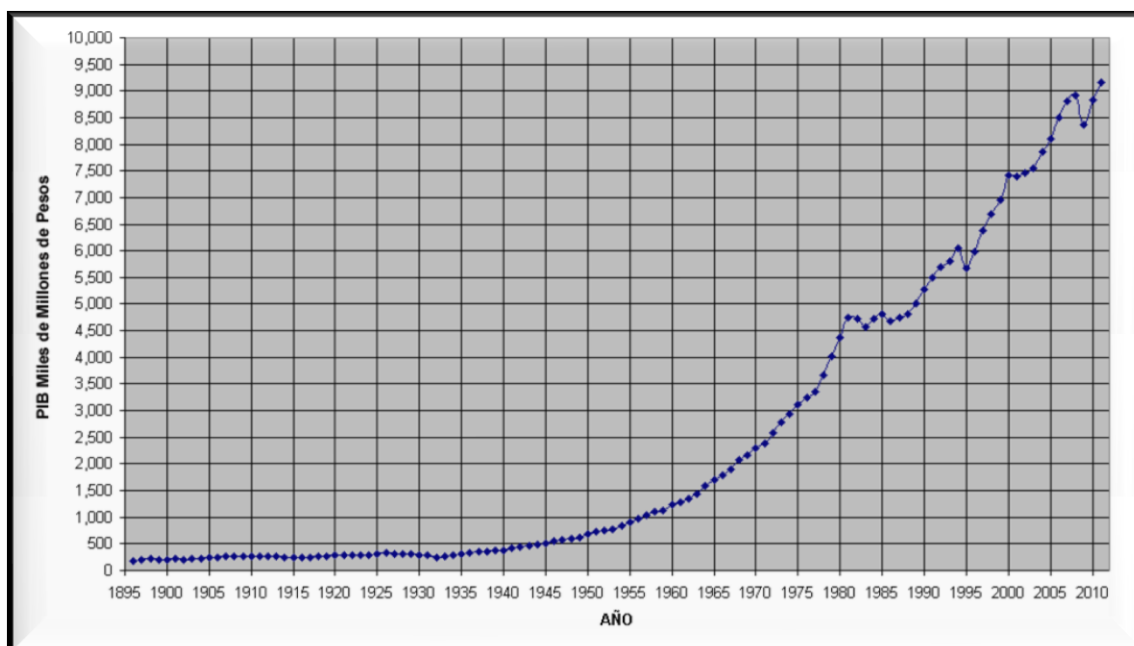
Una de las principales transformaciones que el nuevo modelo productivo ha generado en el ámbito de las relaciones mundiales de producción ha sido el cambio que han experimentado algunos países periféricos. El caso de México es un claro ejemplo al pasar de un modelo de sustitución de importaciones, el proteccionismo y el mercado interno, a otro que se caracteriza por una nueva estrategia orientada a mantener relaciones con un mercado exterior bajo una nueva política de apertura comercial.

En el siguiente gráfico se observa el crecimiento del PIB a partir de 1940, donde comienza el proceso de industrialización.

²⁵ Secretaría de Economía, los datos de PIB se refieren al tercer trimestre de 2011 y los de empleo al mes de octubre del mismo año.

²⁶ Viera Antonio, “El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos históricos-económicos de su conformación territorial”, UNAM México Pág.1

Gráfica No.10
PIB absoluto de México
(Base 2003)



Fuente: Banco de Información Económica del INEGI

En un principio México fue incorporado al desarrollo de la industria automotriz sólo a través de las empresas ensambladoras procedentes de los Estados Unidos, desde el segundo decenio del siglo XX. No fue sino hasta los años sesenta y setenta en que esta industria presentó un considerable desarrollo.

Al igual que en su desarrollo a escala mundial, las fases de crecimiento de la Industria Automotriz Mexicana (IAM) están marcadas por una serie de sucesos y transformaciones que las han caracterizado y que han sido claves de un proceso de evolución sin embargo aunque estas etapas no se corresponden precisamente en el tiempo con las de la evolución de la industria automotriz en el mundo, no cabe duda de que la IAM está sujeta por un lado, al comportamiento que ésta ha tenido en el ámbito internacional y por otro, a las circunstancias que marcaron la evolución del proceso de industrialización en México.²⁷

²⁷ Ídem., p 2.

2.1.1. Primera fase. Implantación e inicio de operaciones de la industria automotriz 1925-1940

A partir de la década de los años cincuenta es cuando comienza la primera fase de la industria automotriz en México, que se caracteriza por su implantación e inicio de sus operaciones.

En el año de 1925, se inicia la primera etapa de la industria automotriz con la apertura de la empresa Ford México, se inició la industrialización del sector automotriz en México, posteriormente en el año de 1935 llegó General Motors y tres años después Chrysler en 1938, todas éstas con la función central de desempeñar el montaje y abastecer el mercado nacional.

Más adelante y con mayor fuerza a partir del Decreto de Apoyo y Fomento a la Industria Automotriz y la elevación del Grado de Integración Nacional²⁸ (GIN) de la rama terminal se indujo una segunda fase sustitutiva en el área de autopartes. El decreto regulaba un 60% de contenido domestico, controles de precios, cuotas a la producción. Los inversionistas extranjeros no tenían restricciones a la producción de automóviles pero tenían un límite de hasta 40% de la propiedad de las productoras.

De este modo, el desarrollo de la industria automotriz en México, en su primera fase, tuvo mucho que ver con la implantación de firmas transnacionales provenientes de países centrales que pronto se adaptaron a la escala del mercado y posteriormente a las condiciones del modelo por sustitución de importaciones.

A partir de 1950 la participación del sector primario es superada por el sector secundario en el Producto Interno Bruto, el sector primario baja su porcentaje de 23.1% a 21.2%, mientras que el sector secundario crece de 21.3% a 24.4%,

²⁸ El Grado de Integración Nacional se refiere al porcentaje de fabricación nacional que debían componer los autos terminados.

esto nos dice que la estructura económica nacional comienza a tener un proceso de industrialización mayor.

Para 1960, 53% de la demanda doméstica de automóviles para pasajeros era suplida por importaciones y cerca del 80% del valor de las partes usadas en la producción nacional era importada. Las exportaciones llegaban apenas a \$200 mil dólares con un déficit sectorial de más de \$119 millones del cual cerca del 85% era con los Estados Unidos.

Otro aspecto importante en este periodo, fue el empleo para 1940 el 32% de la demanda total de empleo estaba concentrada en el Distrito Federal, hasta alcanzar en 1960 el 40% de la demanda, seguido del Estado de México con 15% en la concentración de empleo.

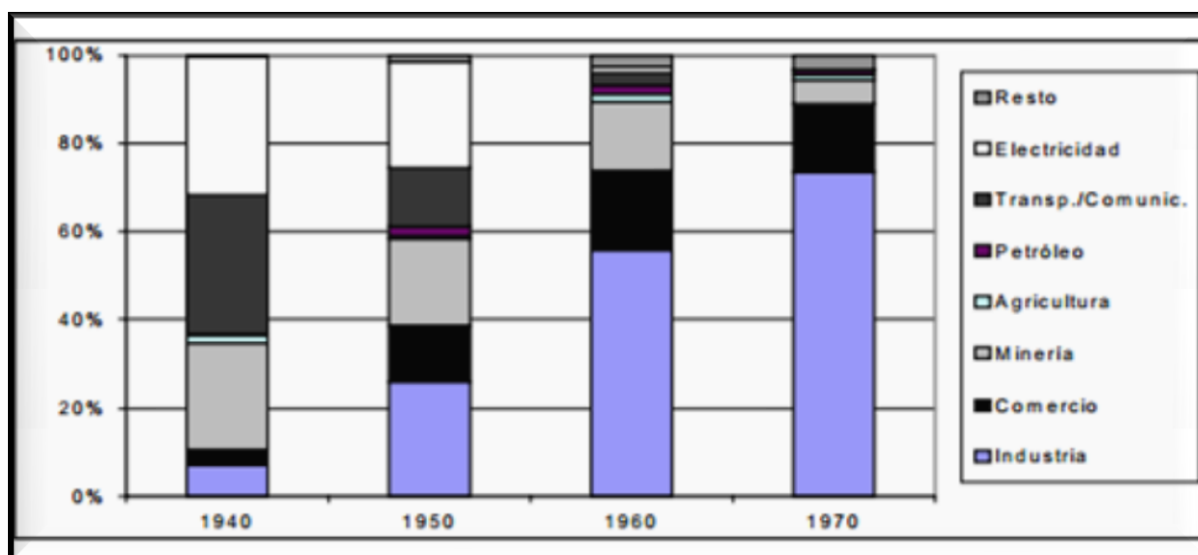
La primera fase de la industria automotriz se basó en la implantación de firmas transnacionales, que se fueron adaptando al modo de producción de la sustitución de importaciones y escalas del mercado, la localización de las empresas armadoras fue en una primera etapa en el Distrito Federal y algunos municipios del Estado de México, como la Volkswagen, que antes de instalarse en Puebla, se ubicaba en Xalostoc, por tal razón era en estas entidades donde también se concentraba el mayor número de empleos.

2.1.2. Segunda fase. Su expansión dentro del modelo de sustitución de importaciones, 1960-1976.

La segunda fase de la industrialización automotriz, o etapa de ensamble, consistió en la sustitución de importaciones de unidades terminadas, durante la década de los sesenta, esta segunda fase buscaba el fortalecimiento del mercado interno, la sustitución de importaciones impulso el crecimiento y la industrialización para poder lograr el crecimiento y equilibrio de este sector.²⁹

Gráfica No.11

Inversión extranjera en México por sector 1940-1970



Fuente: La inversión extranjera en México, Enrique Dussel Peters, CEPAL, <http://www.eclac.org>

En la etapa de sustitución de importaciones como se aprecia en la gráfica anterior, a partir de 1960 la inversión en la industria aumenta, debido a que el sector de la industria comienza a tener mayor importancia, respecto a los demás sectores de la economía, y es en esta etapa cuando precisamente comienza a desarrollarse con más fuerza el sector automotriz. En la gráfica se observa que la IED alcanza más de 70% de la inversión.

²⁹ Sosa Barajas W. Sergio, Análisis Económico, 44, Vol. XX Segundo cuatrimestre de 2005.

Es notorio que durante esta fase existía ya un importante crecimiento de la industria automotriz en México, esto se reconoce tanto en las ampliaciones que todas las empresas hacen en su estructura productiva, así como en la mayor diversificación de las actividades que empieza a implementar la industria automotriz en general y aunque esta fase se caracterizó por la consolidación y expansión de las cinco firmas automotrices transnacionales que llegaron al país, (Ford, General Motors, Chrysler, Volkswagen y Nissan) la localización de sus nuevas plantas no varió, concentrándose igual que en la primera fase en el Distrito Federal, en el Estado de México, Puebla y Morelos.

Gráfica No.12

Producción y empleo en la industria automotriz 1960-1976



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y Secretaria de Programación y Presupuesto (SPP) citados por Dombois.1990.

En la gráfica se observa cómo entre 1960 y 1976 comienza a darse un aumento en la producción de vehículos y empleados siendo el mejor año en 1975 por la consolidación y expansión de las empresas que se encontraban plantadas en México y que generaron fuentes de empleo y producción de más automóviles, logrando un crecimiento en la economía.

A partir de 1966 la producción de la industria comienza a crecer hasta siete veces más, llegando a emplear casi hasta 25,000 trabajadores, se presenta un

incremento en la inversión pública que pasa de 47% al 60% en la inversión total reflejada en el Producto Interno Bruto.

2.1.3 Tercera fase. Reestructuración y exportación, 1977- 2010

La tercera fase consistió en un enfoque orientado hacia la competitividad internacional a través de la protección comercial y promoción de las exportaciones durante los años de 1977 hasta 1989.

En 1970 se dio una racha de prosperidad en la industria automotriz, el valor de la producción creció a una tasa anual promedio de 10.3% entre 1975–1981, la industria automotriz experimento hasta 1981 un auge sin precedentes, en ese año se representa el mayor nivel de producción y de demanda interna hasta antes de la crisis de 1982, la cual provocó devaluación del peso, incremento de del nivel de inflación, pérdida del poder adquisitivo y encarecimiento de las partes importadas, cierre de varias plantas por la contracción de la demanda interna, la producción y el empleo, por lo que el gobierno implemento nuevas medidas para mejorar las condiciones desfavorables que enfrentaba la industria automotriz.³⁰

Después de 1983 el gobierno implemento nuevas políticas de reestructuración con el objetivo de mejorar el funcionamiento de los mercados, destacando lo siguiente:

- Se redujo el porcentaje de contenido nacional mínimo para vehículos destinados al mercado de exportación
- Se obliga a los fabricantes de la industria terminal a exportar un equivalente del 30% del valor de sus importaciones.

Aunque en teoría el modelo se acoplaba a las nuevas necesidades del mercado, en la realidad y ante lo obsoleto de la infraestructura de producción

³⁰ Vicencio Miranda Arturo, "La industria automotriz en México, antecedentes, situación actual y perspectiva", Contaduría y Administración No.221, México, enero-abril de 2007.

se tuvo muy poco avance y para 1975 las exportaciones de la industria automotriz estaban por debajo del 16% de lo que el sector importaba, por lo que la balanza comercial del mismo año entró en crisis, situación característica de los diferentes ramas industriales dado el fenómeno macroeconómico prevaleciente.

El incremento de las exportaciones pasó de 2,938 a 195,999 unidades entre los años de 1975 a 1989, y en 1986 ocuparon el segundo lugar en importancia después del petróleo.

En 1986 las exportaciones fueron de 661,887 millones de dólares y representaron el 17.6% del valor de las exportaciones durante ese año.

Para 1992 se produjeron 778,413 automóviles de los cuales se exportó en 50% es decir, 392,467, representando un monto de 6,400 millones de dólares

Existen tres factores importantes que influyen los cambios en la industria automotriz mundial y por ende mexicana

- 1.- El comportamiento de la demanda de vehículos
- 2.- la regulación gubernamental en los países desarrollados y
- 3.- Los cambios tecnológicos

La producción para la exportación se divide en dos niveles:

- 1.- La producción de unidades terminadas
- 2.- La producción de motores y autopartes

En el año de 1985 se exportaron 58,423 unidades terminadas; en 1987 155,983; en 1990, comprendida entre 1982 a 1992, pasó de 81 a 3973 millones de dólares.³¹

³¹ Juárez Huberto, "Organización y localización en la industria automotriz", Ciudades, año 6, no. 21, enero a marzo, Red Nacional de Investigación Urbana, México pp.20-31

Cuadro No. 3

Producción total de la industria automotriz mexicana 1990-2001

Miles de unidades

Año	Consumo interno	Exportación	Total
1990	542.1	278.1	820.2
1991	624.0	365.1	989.1
1992	690.3	391.3	1081.6
1993	587.2	493.1	1080.3
1994	522.1	575.1	1097.2
1995	159.1	778.6	937.8
1996	250.9	970.8	1221.8
1997	380.9	984.4	1365.3
1998	483.9	978.7	1462.7
1999	469.9	1077.2	1547.1
2000	456.4	1432.9	1889.4
2001	435.3	1382.4	1816.0

Fuente: Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, "La industria automotriz en México 2001"

En el cuadro anterior se observan dos tendencias, de 1990 hasta 1994, el consumo interno es mayor a las exportaciones, pero a partir de 1994 con la entrada del TLCAN esta tendencia es a la inversa, las exportaciones comienzan a crecer incluso hasta el triple del consumo interno como lo podemos ver en el año de 2001

Haciendo un recuento de las fases de la industria automotriz a continuación se presenta un cuadro donde se abarcan las tres principales fases de esta importante industria.

La industria automotriz a lo largo de sus tres fases

- La importación de vehículos inicia en 1925 donde la principal ocupación era el ensamble de partes automotrices.
- A partir de 1962 se comienzan a fabricar partes nacionales como el objetivo principal del gobierno mexicano para poder aumentar el empleo.
- Se aumenta el Grado de Integración Nacional hasta en 60% en 1964

<ul style="list-style-type: none"> • En 1977 se promulga el “Decreto de Apoyo y Fomento a la Industria Automotriz” permitiendo la importación abierta de componentes y fortaleciendo las exportaciones
<ul style="list-style-type: none"> • En 1983 se pretenden racionalizar la industria terminal mediante la reducción de modelos para aumentar las economías de escala y establecer una regulación propicia para que la industria terminal se incorporara al sector de autopartes
<ul style="list-style-type: none"> • En 1985 entra el vigor el GATT con el que se da la apertura de los mercados para incrementar el comercio y las importaciones y las exportaciones.
<ul style="list-style-type: none"> • En 1989 se busca ampliar el desarrollo de la industria nacional en la economía internacional. Se establece una desregulación casi total y la se permite la importación de vehículos nuevos
<ul style="list-style-type: none"> • En 1994 entra en vigor el TLC que permite aún más el intercambio de bienes y servicios de la economía nacional con Estados Unidos.

Independientemente del estilo de política económica keynesiano o neoliberal las ventajas otorgadas a las multinacionales, son enormes, por esta razón se sabe que las filiales mexicanas de las empresas multinacionales vieron en México una plataforma de exportaciones y beneficios para sus empresas, dado que nuestro país se presta a toda clases de ventajas y acciones urgentes que les han permitido ganancias más grandes a diferencia de otros países en los cuales tendrían que pagar más impuestos y mejores salarios, que han servido y se ha visto reforzado en el modelo exportador a partir de 1979. Para 1984 ya es claro el perfil exportador de la industria y, además, el peso creciente de la misma en el conjunto de las exportaciones manufactureras otorgándoles cada vez más un lugar estratégico en el conjunto de la economía nacional.

2.2. Evolución y desarrollo de la industria

El principio de la liberalización comercial 1990–1993 inicia cuando el gobierno del presidente Salinas emitió un nuevo decreto en diciembre de 1989. Después de las primeras tres etapas de la industria automotriz.

En esta etapa era necesario modernizar el sector con un proceso de desregulación económica, y una aceleración en el ritmo de las inversiones, buscando como punto final elevar los niveles de eficiencia, productividad y tecnología en los niveles internacionales.

La nueva reglamentación conocida como Decreto para la Modernización y Promoción de la Industria Automotriz autorizaba la importación de vehículos nuevos por primera vez desde 1962, siempre y cuando la industria terminal mantuviera un saldo positivo en su balanza comercial. Esta situación hizo que más del 15% de los vehículos que se vendieran en México entre 1991 y 1992 fueran importados, cifra que alcanzó un nivel del 20% en 1993.³²

La siguiente fase de la industria automotriz consistió en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte y la liberalización paulatina de la industria automotriz.

Antes de la firma del TLCAN el mercado automotriz estadounidense estaba abierto a las importaciones provenientes de México con tarifas arancelarias sumamente bajas: 2.5% en promedio en automóviles y 3% en autopartes, es con la entrada en vigor del tratado el primer día de enero de 1994, cuando el sector comienza a tener un proceso de transformación mayor alejado del proteccionismo que lo había caracterizado por adecuarse a las necesidades de consumo de un mercado en expansión, que permite un desarrollo más libre y con más facilidades para el intercambio de automóviles como de autopartes para las armadoras extranjeras; los acuerdos sobre el sector automotriz

³² http://www.aduanas-mexico.com.mx/claa/ctar/leyes/ind_auto.htm, consultado en 20 de octubre de 2010

jugaron un papel muy relevante durante las negociaciones del acuerdo global debido a que México representaba tanto como para Estados Unidos y Canadá el sector más grande en cuanto a intercambio económico, estando consientes del beneficio que se podría obtener en México al entrar en vigor los acuerdos planteados.

Dentro de los aspectos más relevantes del Tratado de Libre Comercio de América del Norte se encuentran los siguientes:

• Las tarifas arancelarias a las importaciones fueron reducidas a la mitad
• La tarifa de importación de automóviles y camiones ligeros se redujo de 20 a un 10 %, acordándose eliminarse por completo a partir del año 2004
• Se redujo de 1.75 a 0.8 el factor de compensación de la balanza comercial, con lo cual las compañías manufactureras instaladas en México pudieron acelerar el ritmo de sus importaciones
• El margen de contenido nacional para vehículos fabricados en México se definió bajo el siguiente esquema: 34–36 % en 1993, 29 % en 1998 y 0 % para el 2004

Con la firma del TLCAN el sector automotriz ha sido uno de los más activos, el Producto Interno Bruto (PIB) específico en México subió en promedio en un 8.8% entre 1998 y 1999.

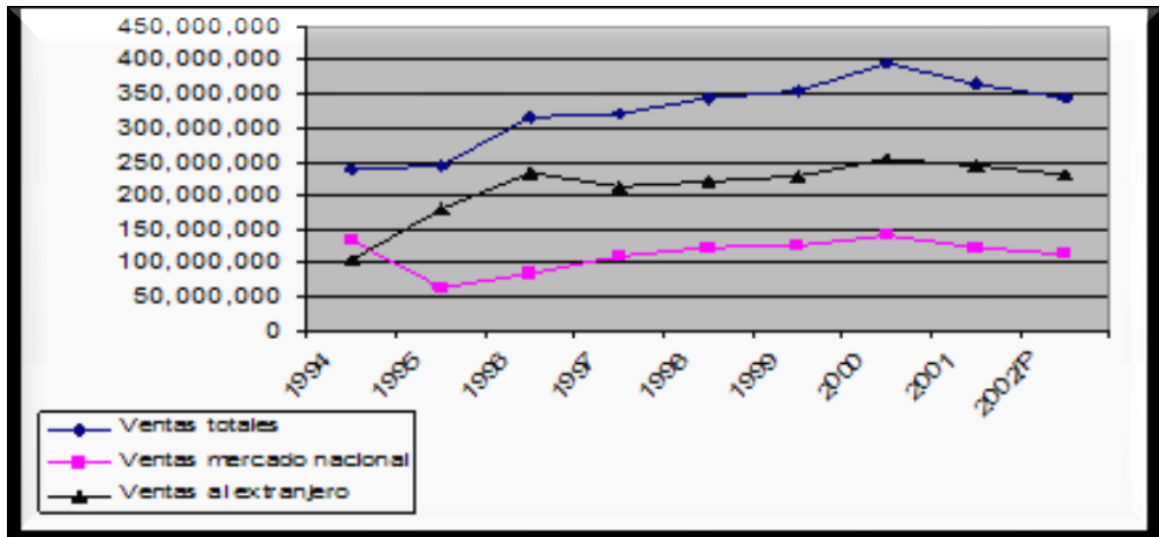
Después de la entrada en vigor del TLCAN el número de productoras establecidas en México creció, al igual que la proporción de vehículos exportados a vehículos vendidos en el mercado interno que se incrementó de 46.4% en 1991 a 68.8% en 1998 a pesar de que las ventas internas tuvieron un crecimiento de 40% en el mismo periodo.³³

La desregulación gradual del sector a partir de 1994 hasta 2004 creó oportunidades de negocios para compañías del exterior y ello obligó a los fabricantes de autopartes instalados en el país a elevar la calidad y reducir los

³³ Fernández Domínguez, Almicar O., "La Industria Automotriz en México y el TLCAN", en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006. en <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/index.htm>

costos de producción de sus productos con el fin de mantener e incrementar sus negocios y cumplir los requerimientos de los mercados de exportación.

Gráfica No.13
Evolución de las ventas
(Miles de pesos de 2001)



Fuente: Amílcar Orlián Fernández Domínguez, La Industria Automotriz en México y el TLCAN, Un análisis de series de tiempo, Universidad Autónoma de Chihuahua.

En la gráfica podemos ver un crecimiento considerable en las exportaciones de la industria automotriz desde que entró en vigor el TLCAN, por las políticas económicas y al crecimiento de Estados Unidos causando el crecimiento de las exportaciones mexicanas en la industria automotriz.

2.2.1 Integración y estructura de la industria automotriz

En un enfoque moderno hacia el fortalecimiento de la competitividad y desarrollo del mercado interno, en diciembre del 2003, la administración del presidente Fox publica el "Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles" en el que, estando consciente el Gobierno Federal de la apertura y la entrada en vigor de las desregulaciones aplicables en esta industria contraídas por México en el contexto internacional, las cuales incluyen las contenidas en el acuerdo de libre comercio con la Comunidad Económica Europea (CEE), además de las ya discutidas enmarcadas dentro del TLCAN reconocen la necesidad de crear nuevos mecanismos que propicien el incremento de la competitividad del sector automotriz, buscando entre otras cosas, el fortalecimiento del mercado interno.³⁴

Este decreto contempla:

- Seguir estimulando la llegada de inversiones para la construcción y ampliación de instalaciones de producción en México.
- Disminución de los costos de las importaciones vía reducción arancelaria.
- Autorización de registro de nuevas compañías productoras en la industria terminal en territorio nacional siempre y cuando su inversión en activos fijos sea al menos de 100 millones de dólares y contemplen la fabricación de 50 mil vehículos anuales como mínimo, con un plazo para el cumplimiento de tres años a partir del inicio de las operaciones.
- Beneficios a la importación de ciertos vehículos con tasa cero en aranceles, alcanzando volúmenes de hasta el equivalente al 10% de la producción del año inmediato anterior.
- Autorización a empresas para la importación de mayores cantidades de vehículos, siempre y cuando presenten compromisos concretos de incrementar la inversión a fin de ampliar su infraestructura de producción en México, programas de capacitación y desarrollo, proveedores locales que transfieran su tecnología a proveedores de primer y segundo nivel.

³⁴ www.economia.gob.mx/files/transparencia/D25.pdf, consultado en octubre de 2009.

La respuesta a esta política industrial para el sector no tardó en concretarse principalmente en la industria terminal, lo cual quedó comprobado con la puesta en marcha de la nueva planta de Toyota en el Noroeste del país, las inversiones de Nissan en la planta de Aguascalientes, de Volkswagen en la planta de Puebla y los anuncios de expansión e inversión de General Motors incluyendo la construcción de una pista de pruebas en el Estado de Michoacán, Daimler Chrysler y Ford en las plantas ubicadas en el norte de México.

En julio de 2004 se llevó a cabo el segundo Congreso Internacional de la Industria de Autopartes en México (CIAM), bajo el lema de "La competitividad" a diferencia de "La apertura comercial del 2004" del primer congreso en 2003. Las conclusiones de este segundo congreso coinciden en la necesidad de fortalecer el mercado interno, incrementar la participación en el mercado mundial y un aumento de la productividad como medio competitivo.³⁵

2.2.1.1 Industria Terminal

La industria terminal se define como una empresa constituida y organizada de conformidad con la legislación mexicana, que está registrada ante la Secretaría de Economía y se dedica en México a la producción o ensamble final de los vehículos automotores.

En cierta medida el mercado interno se ha activado como resultado de los financiamientos que hasta por 36 meses están ofreciendo las compañías armadoras, así como la baja en los precios de venta connotada a partir de los modelos 2002.

Tras la crisis en la industria automotriz en Estados Unidos, las exportaciones mexicanas cayeron debido a la disminución de la demanda de su principal cliente, los síntomas actuales de recuperación siguen ligados a la demanda de

³⁵ www.ciam.com, consultado el 15 de junio de 2010

este mercado en espera de que la recuperación del sector sea rápida y permita retomar nuevamente la demanda anterior que se tenía en este sector.

Las mayores inversiones en México de la industria terminal son de las Tres Grandes norteamericanas, las cuales vienen sufriendo una caída en sus ventas en Estados Unidos ante la gran aceptación que están teniendo los vehículos japoneses en el mismo mercado

Si veamos al mercado estadounidense determinante el crecimiento de las exportaciones, es importante destacar que actualmente este país enfrenta el mayor déficit comercial de su historia, que además a ello han contribuido las importaciones de bienes de consumo duradero, incluidos los vehículos y las autopartes y que si bien tal situación deficitaria del intercambio comercial podría ser sostenible algunos años gracias al ritmo y potencial de la economía estadounidense, existe el riesgo de que a futuro se presente una contracción de la demanda y uno de los mercados que resentiría mayormente esa desaceleración sería el del sector automotriz, ya que sabemos que una gran parte de la economía estadounidense está representada por la industria automotriz.

Se debe señalar que el mercado norteamericano ha mostrado una cierta preferencia en los últimos años por vehículos europeos y asiáticos, fabricados tanto en territorio estadounidense como importados de sus países de origen, por lo que la recuperación de la economía de Estados Unidos, no ha mostrado el mismo efecto en México.

Cuando entra en marcha el programa de política de liberación comercial se apoya la promoción de exportaciones de la industria terminal, vía la desprotección de la ineficiente industria de auto partes, se creyó que tal liberación permitiría aumentar la eficiencia de la industria terminal al bajar sus costos de producción vía importaciones y elevar el nivel de eficiencia de la industria de autopartes, esta política económica tuvo importantes efectos sobre las ventas al exterior de la industria terminal.

El resultado de estas políticas aplicadas en la industria terminal fue la elevación del Grado de Integración Nacional que incidió favorablemente sobre el proceso sustitutivo en el eslabón anterior de la cadena productiva.³⁶

En un principio la industria terminal y la de autopartes pasaron de un proceso de ensamble y poca integración productiva a una fase de mayor integración y evolución tecnológica, junto con este proceso de industrialización del sector se desencadena una serie de cambios, desde la reconfiguración geográfica de la producción hasta la adopción de nuevas tecnologías que impactaron en la organización productiva del trabajo y en todo el sistema de proveedores que abastecen a esta industria.

Desde entonces la industria terminal aparenta funcionar satisfactoriamente en el nuevo modelo mundial y aunque el comportamiento de la producción ha sido ascendente desde la década de los noventa, no mantiene el mismo nivel de crecimiento que otras naciones emergentes, por lo que en 2004 fue desplazado hasta la posición once en cuanto a los países líderes productores de vehículos.

Las empresas de la industria terminal deben continuar estableciendo sistemas de manufactura flexible, que les permita afrontar los cambios en los requerimientos del mercado con la opción de poder fabricar diferentes modelos de vehículos indistintamente.

Por último es importante mencionar que después de la firma del TLCAN, se consolidó la orientación exportadora de la industria terminal y colocó a México en una posición estratégica para las negociaciones con Europa y Japón, pero la apertura comercial resultó también en una contracción de la industria de autopartes hasta llevarla al grado de que sólo la tercera parte de estos son considerados como proveedores del primer nivel, en virtud sobre todo de sus bajos niveles de productividad y calidad que resultan en una pérdida de

³⁶ Sosa Barojas Sergio W, "La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones", *Análisis Económico*, segundo cuatrimestre, año/Vol. XX no. 044, Universidad Autónoma Metropolitana- Azcapotzalco, DF, México, p. 193

competitividad, ante la inclusión por parte de las organizaciones de la industria terminal. El 2005 represento el primer año de recuperación de la producción total de la industria terminal, desde que las exportaciones se fueron a la baja a partir de 2001, esta tendencia positiva se debe en parte a los cambios de estrategias sobre todo de las armadoras norteamericanas que, ante la presión que representa el crecimiento en las ventas de las compañías asiáticas en Estados Unidos, buscan reducir sus costos de producción, por lo que incrementar las exportaciones desde las plantas situadas en Canadá y sobre todo en México se vuelve la primera opción para esta industria.³⁷

2.2.1.2 Industria de autopartes

La industria de auto partes, es una empresa que opera y produce auto partes constituida u organizada de conformidad con la legislación mexicana.³⁸

Este sector ha basado su competitividad en el nivel internacional en el cumplimiento de los requisitos marcados por las compañías armadoras mediante la certificación de sus procesos de producción, distribución y embarque.

Después de la liberalización total de las autopartes dentro del marco del TLCAN no se esperaba un desarrollo para la primera década de este siglo de las organizaciones que lo componen, sino más bien una contracción de las mismas.

Entre 80% y 85% de las autopartes que utiliza México para producción y exportación son importadas, en especial los componentes de segundo y tercer nivel que requieren mayor tecnología y por tanto, la falta de proveedores de

³⁷ Vicencio Miranda Arturo, óp. cit.

³⁸ “Decreto para el Fomento y la Modernización de la Industria Automotriz”, AMIA 31 de mayo de 1995.

nivel es una queja permanente, de ahí que es uno de los sectores a los que se les ha dado prioridad.

El déficit en la balanza comercial del sector autopartes ha sido permanente (a pesar de que las exportaciones crecieron a una tasa promedio anual de 24% entre 1980 y 1989 y de 20% entre 1990 y 1997).

Las razones de este comportamiento se explican en función de que esta industria no había alcanzado el dinamismo que caracteriza a la industria terminal que, por otro lado, fue más favorecida por los cambios en los decretos sobre la materia y la firma del TLCAN en cuanto a facilidades para la importación de partes de componentes.

Las empresas armadoras de vehículos son trasnacionales y su producción no se limita a su país de origen, ya que disponen de instalaciones de fabricación de partes, armados de vehículos, redes de distribución y hasta instituciones financieras que facilitan la venta de unidades nuevas en distintos países.

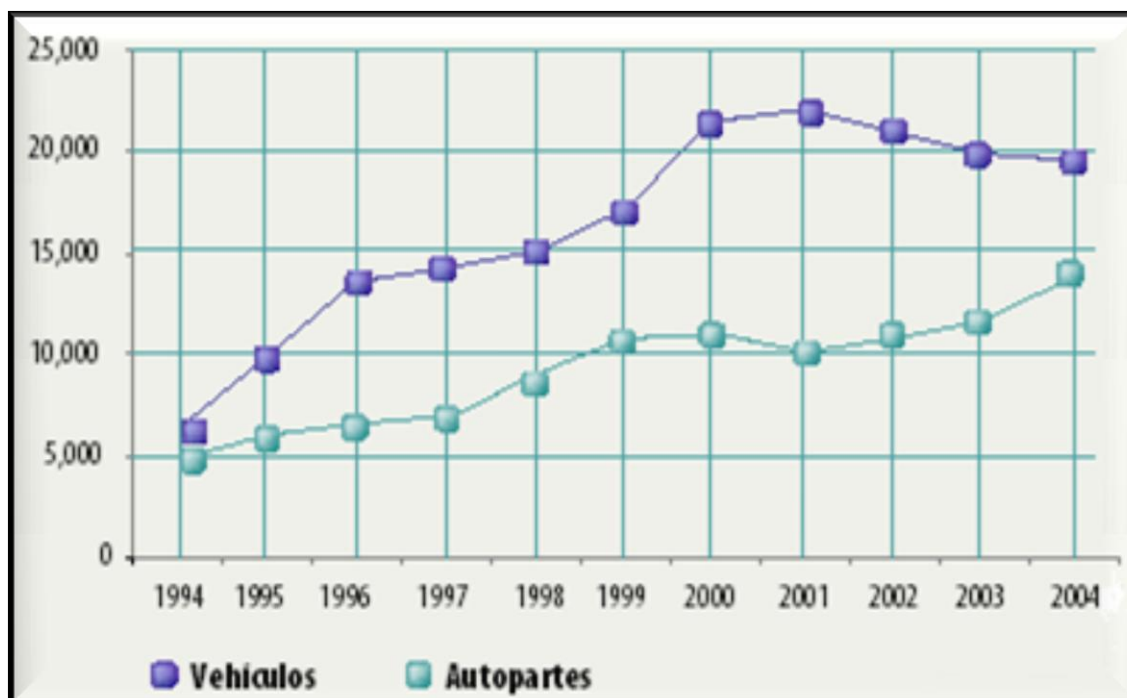
Las empresas multinacionales se asociaron con empresarios nacionales para montar plantas para manufacturas de fundición y maquinado de las partes del motor, por lo que lejos de que ésta industria se presentará como el resultado de un desarrollo tecnológico endógeno, aparece bajo el dominio y la dirección de las compañías trasnacionales a partir de un conjunto de inversiones formadas por la combinación de empresas locales y extranjeras. Las empresas que actualmente se constituyen son la base de proveedores de las empresas ensambladoras de autos que iniciaron su proceso de aprendizaje con la información que les transferían las filiales de las empresas armadoras establecidas en el país y las provenientes de acuerdos de transferencia de tecnología e inversiones con otras empresas multinacionales.

El fuerte aumento de importaciones de 1990 se debió a que México había consolidado su posición de país exportador, no sólo de autopartes como motores y transmisiones, sino de automóviles terminados. De los 820,558 vehículos producidos 276,869 fueron exportados, poco más de una tercera

parte del total. En ese año el déficit de la balanza automotriz bajó del 47.2% de 1980 a sólo 15.4% del saldo deficitario de la balanza comercial del país.³⁹

Gráfica No.14

Producción de autopartes y vehículos terminados 1994.2004



Fuente: Banco de México

Como se puede apreciar en la gráfica, el comportamiento de la industria de autopartes ha permanecido constante sin que la producción caiga, mientras que la producción de automóviles ha ido disminuyendo. A partir de 1994 como ya sabemos por la entrada en vigor del TLCAN se observa un repunte en el sector siendo constante e incrementándose a lo largo de los años, aunque la gráfica nos muestra que este crecimiento no ha sido parejo, ya que el sector de los vehículos terminados ha crecido un poco más respecto al sector de las autopartes y se han visto beneficiados ambos.

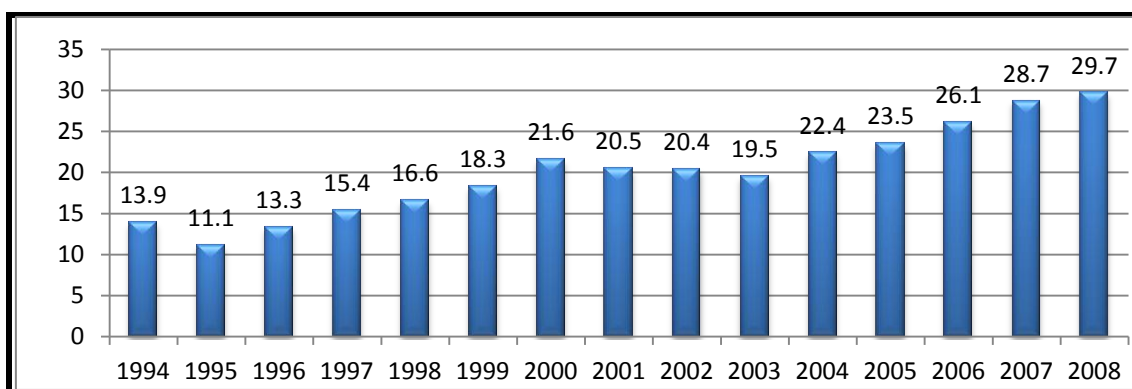
El sector ha tomado una mayor importancia en los últimos años, se han establecido las principales empresas de autopartes de Norteamérica, Europa y

³⁹ "Prospectiva en la Industria de autopartes en México, economía y empresa", consultado el 20 de junio de 2010, www.rincondelvago.com

Asia con la finalidad de garantizar las entregas “justo a tiempo” y facilitar la flexibilidad de la producción requerida por las armadoras.

Durante el 2008, México produjo cerca de 30 mil millones de dólares en autopartes, mismas que tuvieron como destino principal Estados Unidos con el 80% de la producción.

Gráfica No.15
Producción de autopartes
(Miles de millones de dólares)



Fuente: Elaborada con datos del INEGI

A partir de la entrada del TLCAN la producción de autopartes ha crecido y para 2008 se observa el mayor crecimiento, la gráfica muestra que este sector no ha dejado de crecer

La industria de autopartes vio un auge en la década de los noventa, con un acelerado crecimiento que la llevó a alcanzar un valor de producción superior a los 20 mil millones de dólares en el año 2000. En el 2007 alcanzó un máximo con un monto de 24.7 mil millones de dólares y al igual que la industria terminal, se vio seriamente afectada por la crisis de 2009, aunque se ha recuperado rápidamente.

Entre las principales especialidades por región en producción de autopartes en nuestro país se encuentran las siguientes:

- Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Durango): fabricantes de sistemas de aire acondicionado y calefacción, componentes de interiores, accesorios y sistemas eléctricos para automóviles, entre otros.

- Noreste (Coahuila, Chihuahua, Nuevo León y Tamaulipas): fabricación de climas, sistemas automotrices, partes plásticas, partes para el sistema eléctrico, partes para motor y maquinados. Éste es el cluster automotriz más importante de México.
- Centro (Aguascalientes, San Luis Potosí, Querétaro, Jalisco y Guanajuato): plantas de autopartes, cuyos principales productos son estampados, componentes eléctricos, frenos y sus partes, productos de hule, partes para motor y transmisión para automóviles.
- Sureste (Estado de México, D.F., Morelos, Veracruz, Tlaxcala, Yucatán, Puebla e Hidalgo): plantas de autopartes, en las que destaca la producción de accesorios (tales como asientos, aire acondicionado, gatos hidráulicos tipo botella), componentes de interiores, partes para motor, sistemas eléctricos, estampados, suspensión y partes para automóviles.⁴⁰

⁴⁰ “Monografía de la industria automotriz”, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología Secretaría de Economía, febrero 2012

INDUSTRIA DE AUTOPARTES	
Amenazas	Oportunidades
Apertura comercial: La industria terminal prefiere la importación de autopartes aún cuando se han mejorado diversos productos mexicanos tales como la calidad, el precio y puntualidad en tiempos de entrega, pero sigue habiendo una necesidad de mayores esfuerzos para competir exitosamente.	La mano de obra de esta industria es un campo fértil para su desarrollo en México: costo bajo contra la alta productividad, como los motores y sus partes.
Preferencia de la industria terminal por la compra de autopartes extranjeras debido a las alianzas estratégicas que tienen sus matrices en el extranjero con los proveedores de esos países.	Cadenas de producción o vínculos de las empresas de autopartes a partir de sus proveedores parecen contar con grandes posibilidades de desarrollo, particularmente a través de alianzas estratégicas.
Disminución de la producción de vehículos para el mercado interno.	Las empresas radicadas en México pueden alcanzar niveles internacionales de la más alta productividad por la selección del personal antes de la contratación, y una capacitación adecuada a sus necesidades.
Considerable repercusión de la importación de vehículos extranjeros nuevos en el mercado nacional y sobre la industria nacional de autopartes.	La devaluación del peso representa una oportunidad para que la industria mexicana de autopartes compita con sus homólogos extranjeros, dentro y fuera del país. Los precios de sus productos deberán ser ahora más atractivos que antes.
Apertura comercial + Crecimiento de la exportación vehicular = Atracción de nuevas empresas de autopartes extranjeras a México. Por lo tanto, algunas de las empresas existentes son desplazadas.	

<p>La tecnología de la industria de autopartes en México depende considerablemente de las compañías extranjeras, principalmente de Estados Unidos. Por esto percibe que los productos de empresas extranjeras tienen que ser superiores a aquellas de capital nacional.</p>	
---	--

2.3. La importancia de la industria automotriz en México.

Como se señaló anteriormente en la revisión de las diferentes fases que han caracterizado el desarrollo de la industria automotriz en México, y pese a que desde 1925 ya se fabricaban automóviles en el país, es a partir de 1962 con la aparición del primer Decreto Automotriz cuando inicia sobre bases más firmes el desarrollo automotriz en México, sin embargo, y a pesar de que México cuenta con más de cuatro décadas de experiencia en este sector, su industrialización no ha llegado a alcanzar los niveles de otros países, como Corea que inició su industria automotriz once años después que México y para fines de los años ochenta producía el doble de vehículos que México.

La industria automotriz a nivel mundial, se considera como uno de los sectores manufactureros más dinámicos debido a la derrama económica y a su integración con otras ramas industriales.

En el siguiente cuadro comparativo podemos ver la variación que ha tenido la industria automotriz en diferentes conceptos entre los años de 2008 y 2009 de acuerdo a las proyecciones que se tenían esperadas para estos años.

Cuadro No.4

México: Cifras de la Industria Automotriz, 2008-2009			
(unidades)			
C O N C E P T O	2008 ^{1/}	2009 ^{1/}	var. %
Venta al público	263,957	195,484	-25.9
nacionales	96,651	83,072	-14.0
importados	167,306	112,412	-32.8
Venta a distribuidores	260,574	169,779	-34.8
Exportación	388,322	230,725	-40.6
Producción total	491,891	291,800	-40.7
Mercado interno	96,027	59,108	-38.4
Mercado exportación	395,864	232,692	-41.2

1/ Volumen acumulado de enero a marzo.

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA)

México puede incrementar de manera importante el valor de la industria automotriz, tanto terminal como de autopartes si se potencializa el crecimiento por las siguientes razones:⁴¹

Principales razones de potencial de crecimiento en la Industria terminal en México

- Empresas de la industria terminal se encuentran evaluando a México para incrementar su producción y alcanzar aproximadamente los tres millones de vehículos hacia el 2015
- Los productores “tradicionales” de la región, buscan fortalecer su estructura de costos, planeando moverse fuera de Estados Unidos
- Los productores “no tradicionales” buscan incrementar su inversión en la región, y evaluarán a México como una de las posibles opciones
- De igual manera, existe espacio para casi duplicar la producción de vehículos comerciales en el país

⁴¹ “Estudio de prospectiva tecnológica de la industria automotriz en México”, 11 enero 2007, Secretaría de Economía, www.se.gob.mx

-Mediante la atracción de OEMs por sus siglas en inglés (fabricante de equipos originales) que no se encuentran actualmente en el país

-Mediante la atracción de una mayor inversión de aquellas empresas ya en México.

Principales razones de potencial de crecimiento en la Industria de autopartes en México

- México tiene la capacidad de atraer, en el corto plazo, inversión de empresas de autopartes que hoy se encuentran en países como Estados Unidos, Canadá y Japón
- Tren motriz, chasis y exteriores de Estados Unidos Japón y Canadá.
- Carrocerías de los Estados Unidos y Canadá
- Electrónica de Estados Unidos y Japón
- Interiores de Estados Unidos
- En especial, México debe atraer:
- Empresas de autopartes asiáticas
- Proveedores de vehículos comerciales
- Proveedores que al entrar al mercado, busquen incrementar su competitividad de costos
- Empresas de tecnología de punta que puedan impulsar el desarrollo tecnológico en México
- Adicionalmente existe espacio para que los proveedores que ya se encuentran en México, incrementen su planta productiva en el país.

2.3.1. Aportaciones de la industria automotriz mexicana en el PIB

El sector de la industria automotriz compuesto tanto por la industria terminal como por la industria de autopartes sin lugar a dudas tiene un papel relevante dentro de la economía nacional actual; según el Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática⁴² (INEGI) así como la Secretaría de Economía⁴³ (SE), 2005, algunos de los indicadores más representativos son los siguientes:

• Genera el 1.6% de todo el empleo nacional 488,900 empleos directos
• El 18% del empleo del sector manufacturero
• Aporta alrededor del 2.5% del PIB nacional
• El 17.3% del PIB del sector manufacturero
• El 19% del total de las exportaciones ocupando sólo el segundo lugar sólo por debajo de las exportaciones de petróleo
• El 21 % del total de las exportaciones de manufactura
• El 11% del total de las importaciones
• Mercado de equipo original estimado en 26 billones de dólares
• Monto de las exportaciones 32.5 billones de dólares
• Monto de las importaciones 23 billones de dólares
• 21.4% del valor total de las exportaciones con más de 45,000 millones de dólares exportados a más de 100 países y generando más de 16,000 millones de dólares de divisas netas en 2008 (Fuente: Banxico)
• Cuenta con plantas de ensamble de vehículos en 12 estados de la República, con plantas de fabricación de partes y componentes en 26 estados y una red de más de 1400 distribuidores autorizados en las principales ciudades de todo el país
• Invirtió en México en el periodo 2000-2006 más de 20,000 millones de dólares en nuevas plantas y expansiones de la industria terminal y de autopartes. En

⁴² Instituto Nacional De Estadística, Geografía e Informática (2005), La industria automotriz en México,

⁴³ Secretaria de Economía, 2006.

2007 y 2008 se anunciaron inversiones adicionales de la industria terminal por 6,000 millones de dólares
<ul style="list-style-type: none"> • En 2007, fue la que más invirtió en investigación y desarrollo en México, con más de 3,500 millones de pesos
<ul style="list-style-type: none"> • Cerca de un millón de empleos incluyendo a todo el Sector

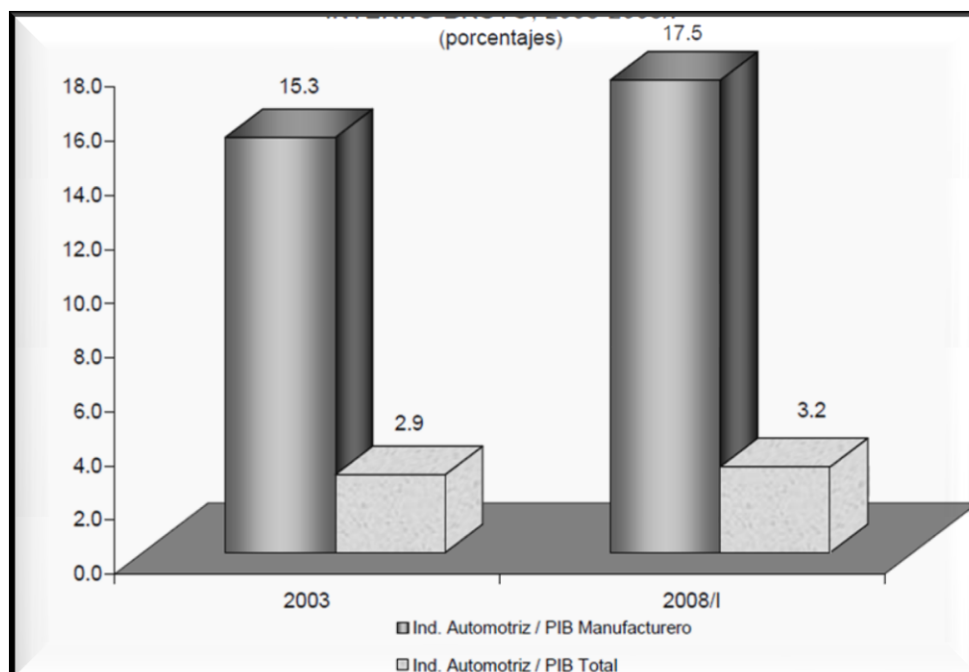
Estos números no son más que el resultado del cambio estructural desde el cual ha evolucionado ésta industria y que hoy en día la hacen ser un sector exportador por excelencia al ser de las áreas más beneficiadas con la firma del TLCAN y cuya infraestructura la coloca como la undécima potencia en el nivel mundial.

En aspecto importante de la macroeconomía para el sector automotriz es el esperado crecimiento de la demanda interna con el fin de seguir el modelo de los mercados canadiense y estadounidense, cuya estructura automotriz y parque vehicular son considerables, por ello una parte relevante de la estrategia global debe ser incentivar el consumo doméstico, contraído durante la década de los ochenta y noventa principalmente por las crisis económicas concurrentes.

En la siguiente gráfica podemos apreciar la importancia de la industria automotriz dentro del PIB de nuestro país ya que como podemos ver representó en 2003 el 2.9% del PIB total de México y para 2008 representó el 3.2% mientras que en general dentro de la industria manufacturera aporta el 17.5 % del PIB

Gráfica No.16

Participación de la industria automotriz en el PIB 2003-2008 (Porcentajes)



Fuente: Elaborado por el Centro de Estudios de las Finanzas Públicas de la H. Cámara de Diputados con datos del INEGI.

- **PIB y Empleo**

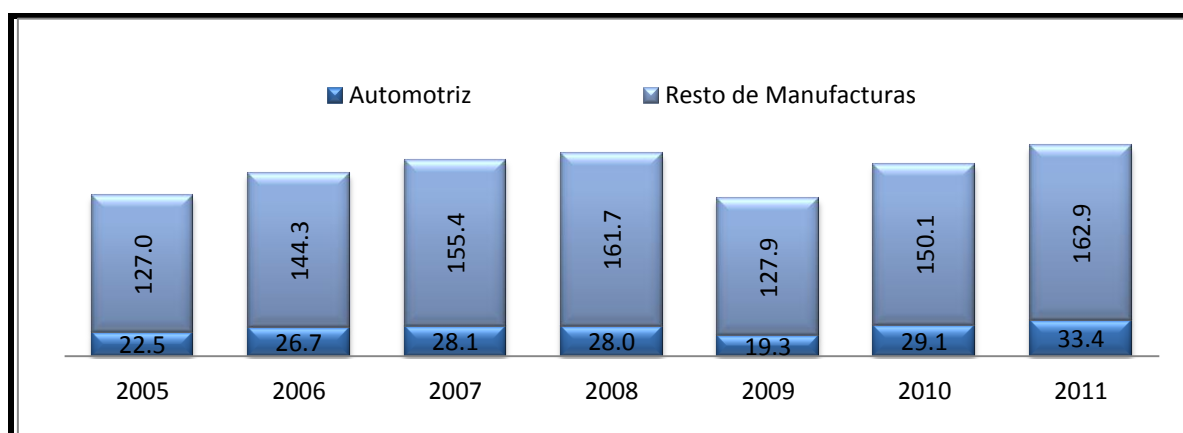
Durante los años de 2008 a 2010 podemos ver en las gráficas no. 17 y no.18, que la industria automotriz representó casi el 30% del PIB manufacturero del país, respecto al empleo, la industria automotriz representó más del 40%, y aunque cayó en 2009 por la afectación de la crisis, en el siguiente año vuelve a repuntar casi de igual manera que en 2008, lo que nos habla de la importancia dentro de la manufactura y sobre todo en el PIB de México.⁴⁴

⁴⁴ "Monografía de la industria automotriz", Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología Secretaría de Economía, febrero 2012

Gráfica No.17

PIB Manufacturero y Equipo de Transporte 2005-2011

(Miles de Millones de Dólares)

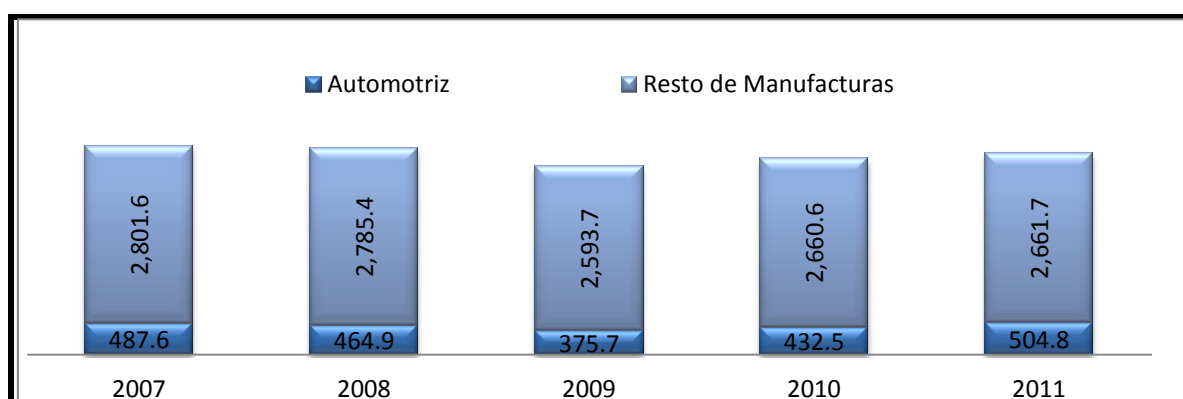


Fuente: Elaborada con información de INEGI

Gráfica No.18

Empleo Manufacturero y Automotriz 2007-2011

(Miles de Personas)



Fuente: Elaborada con información de INEGI

El sector automotriz es también relevante debido a su integración con otras ramas industriales, lo que implica una importante generación de empleos indirectos.

Durante 2011, este sector empleó a más de 504 mil personas, asimismo, la industria genera un número importante de empleos vinculados a actividades como la comercialización y servicios post-venta para el mercado doméstico.

Empleos Directos en el Sector Automotriz

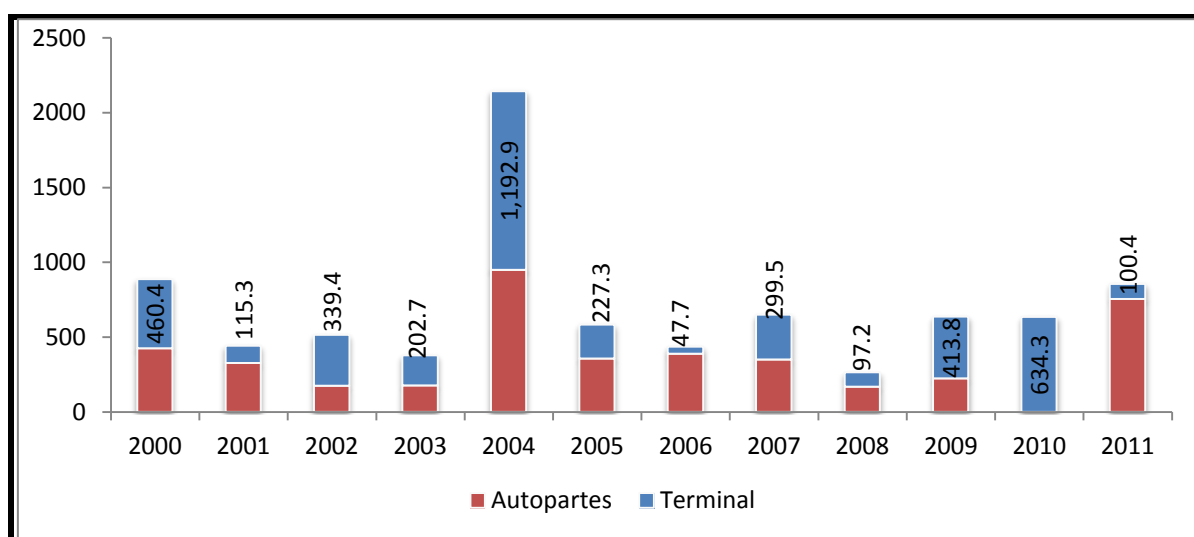


Fuente: INEGI Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera y AMDA 2011

La industria automotriz tanto terminal de vehículos como de autopartes ha sido una importante receptora de inversión extranjera, derivado de las condiciones competitivas de México como destino de inversión. En la siguiente gráfica podemos ver que a partir de la crisis que sufre la industria, la inversión extranjera directa se enfoca a la industria terminal, quizás debido a que se necesitaba elevar las ventas y exportar mayores cantidades de vehículos

Gráfica No.19

Inversión Extranjera Directa, 2000-2011
(Millones de dólares)



Fuente: Secretaría de Economía, Dirección General de Inversión extranjera (DGIE)

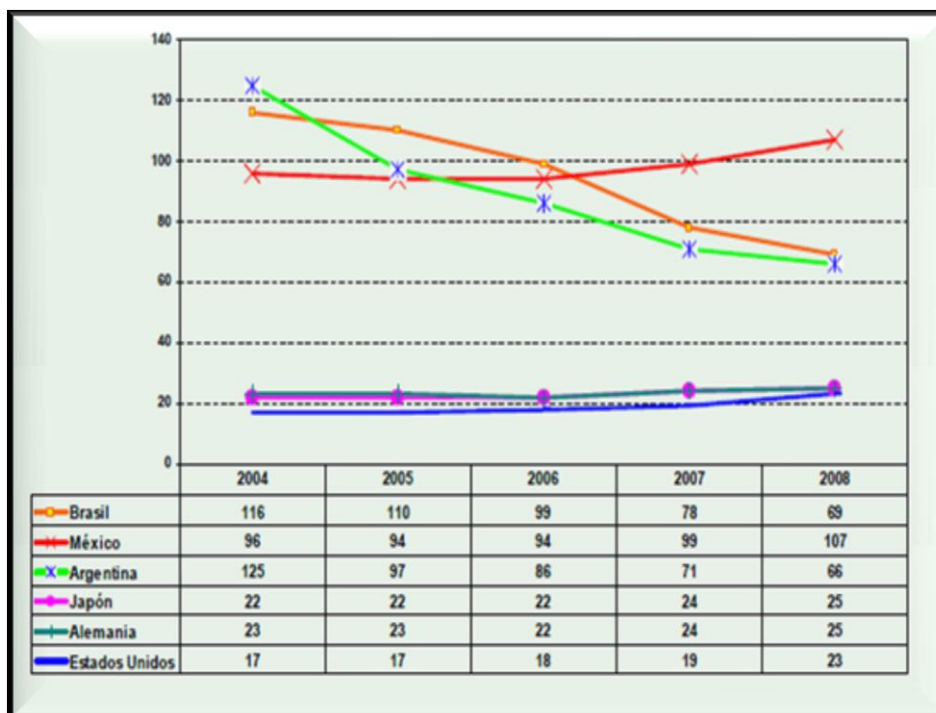
2.4. Repercusiones de la crisis económica en la industria automotriz mexicana

La crisis financiera internacional en 2008 aceleró la contracción que venía enfrentando el mercado mundial de la industria automotriz, generando una nueva etapa recesiva en la que la producción mundial en 2008 tuvo una caída de 4.1 por ciento respecto a 2007.

En la siguiente gráfica podemos apreciar que de acuerdo a los datos que nos proporciona la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, vemos que el país que presenta una mayor disminución en el número de personas por vehículo vendido es Brasil seguido de Argentina, mientras que México se reportó dentro del rango desde 2004 a 2008, representando un incremento, igual que los otros países que se mantienen dentro de los valores como Japón, Alemania y Estados Unidos.

Gráfica No.20

Número de personas por vehículo nuevo vendido 2004-2008



Fuente: AMIA, El sector automotriz en México ante la crisis financiera y económica internacional, marzo 18 de 2009, Pág. 6

Las tres principales empresas automotrices de Estados Unidos (GM, Ford y Chrysler), absorben el 80 por ciento del empleo en la industria automotriz de

ese país. El empleo en ese sector ha venido descendiendo desde 2001, presentado tasas anuales negativas y únicamente en febrero de 2009 se perdieron 83.4 mil empleos respecto a diciembre de 2008.

La concentración de la producción de automóviles en tan sólo dos empresas, que representan el 25 por ciento de la producción total mundial, genera mayor vulnerabilidad en las zonas geográficas en las que se encuentran las filiales, que están presentando, principalmente cierres de plantas y pérdida de empleos.

Dichas empresas, excepto Ford, solicitaron apoyos financieros al Gobierno Federal de Estados Unidos para solventar su situación. Sin embargo, después de que se otorgaron 13.4 mmdd para GM y 4 mmdd para Chrysler, éste ha sugerido que se apeguen a la Ley de Quiebras para dar solución a su situación y evitar el despido masivo de empleados, dando de plazo hasta mayo de 2009 para Chrysler y el 1º de junio de 2009 para GM.

Aunque la situación financiera de las filiales en México fue menos gravosa que las matrices en Estados Unidos, éstas sufrieron cambios estructurales, reorganización de sistemas de producción y cambios corporativos en las filiales, se sabe que se presentaron paros técnicos y se recortó personal.

En México, la industria automotriz recibe principalmente apoyos a la exportación. Nafinsa otorgó 9.5 mil millones de pesos para dar liquidez temporal a las principales empresas financieras del sector, con lo que se espera que dichas firmas cuenten con un margen de tiempo para reestructurar sus deudas y resolver compromisos apremiantes.⁴⁵

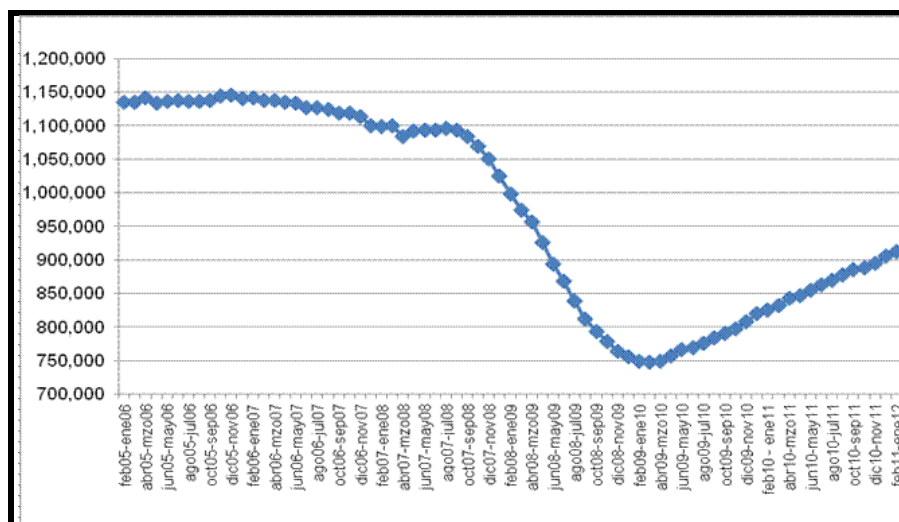
En la siguiente gráfica observamos como a partir del año 2008 comienza un declive en la venta anual de automóviles y a partir de este año las pérdidas se

⁴⁵ Centro de Estudios de las Finanzas Públicas H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Situación Actual del Sector Automotor en México, 2000-2009/I, Mayo 2009, Diputado Mario Alberto Salazar Madera Presidente, Dr. Héctor Juan Villarreal Páez Director General pp.26

vuelven cada vez más amplias hasta llegar al pico en 2010 como se observa, debido a la crisis económica y productiva que se vivió en todo el mundo.

Gráfica No.21

VENTA ANUALIZADA EN EL MERCADO INTERNO MEXICANO 2006-2012



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz 2012

En México aunque la situación de las armadoras se diferenció de la emergencia que registraron sus matrices en Estados Unidos, lo cierto es que también encendieron los focos rojos, frente a la caída en las ventas en el mercado interno.

En México los industriales automotrices pidieron 10 mil millones de pesos para apoyar a las agencias financieras y evitar que terminaran en la crisis de la liquidez, pero también piden deducibilidad fiscal y control y regulación del parque vehicular que ingreso de Estados Unidos a partir de enero del 2009.

La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), que preside Eduardo Solís, y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automóviles (AMDA), que encabeza Jorge Gómez Báez, dan a conocer que el sector automotriz presenta signos alarmantes.

En el diagnóstico de la situación que vivió la industria automotriz, se identificaron dos causas fundamentales.

- La primera es la debilidad del mercado mexicano, derivada de la marcada desaceleración económica que en el mejor de los escenarios pronosticaba un crecimiento de 1 por ciento para el año 2009 y en el peor de los casos, la tasa de crecimiento podría ser inferior a esa cifra.
- La segunda es la indiscriminada apertura a los vehículos chatarra procedentes de Estados Unidos.

Esta apertura ha provocado una caída espectacular en las ventas de los últimos cuatro años en el mercado nacional, aunque la producción de las armadoras ha crecido en 8.5% porque se destina para la exportación.⁴⁶

El mercado mexicano se ha vuelto más pequeño frente al de Brasil, cuando hace apenas 8 años era exactamente lo contrario.

Eduardo Solís, presidente de la AMIA, afirma que las ventas de autos nuevos registran caídas espectaculares.

En el mes de octubre la caída de las ventas a nivel nacional fue brutal, descendió 14 por ciento. Y en el mes de septiembre la caída fue del 11%.

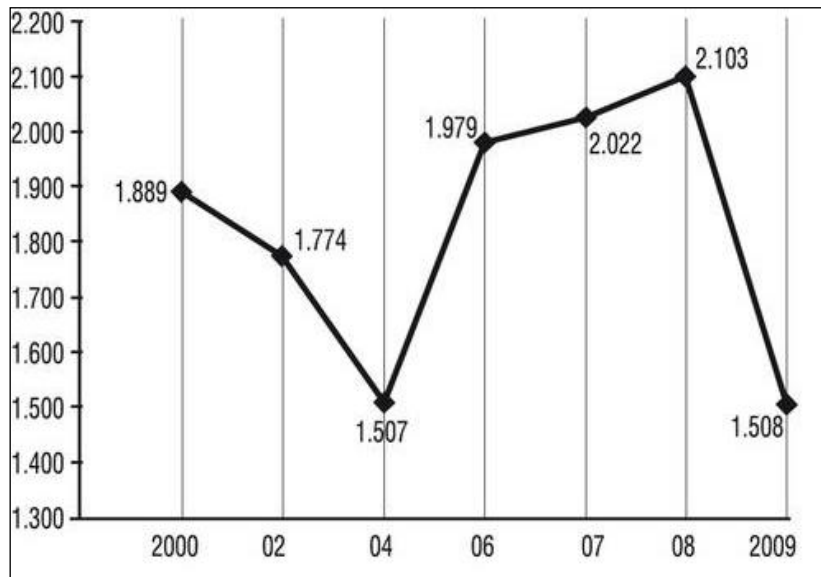
Se requiere, dice, apoyo para las financieras automotrices, porque a través de ellas se realiza el 60% o 70% de las ventas.

También señala que sería importante que el gobierno permitiera aumentar la deducibilidad en la compra de vehículos nuevos para apoyar al mercado interno.

⁴⁶ Mares A. Marco, S.O.S: Industria automotriz en México, Opinión, Viernes 14 de Nov. 2008, www.cronica.com.mx

Gráfica No.22

Producción automotriz en México 2000-2008



Fuente: Márquez Ayala David, La Industria Automotriz en 2009, Reporte económico, www.jornada.unam.mx

En México la producción de vehículos fue en 2009 de un millón 508 mil unidades, esto es, 595 mil abajo, (-28.3%) de las 2 millones 103 mil unidades producidas en 2008 y en febrero del 2009, la producción total de vehículos sufrió una caída de 38.2%, mientras que las exportaciones cayeron un 44.6% en febrero de 2009.⁴⁷

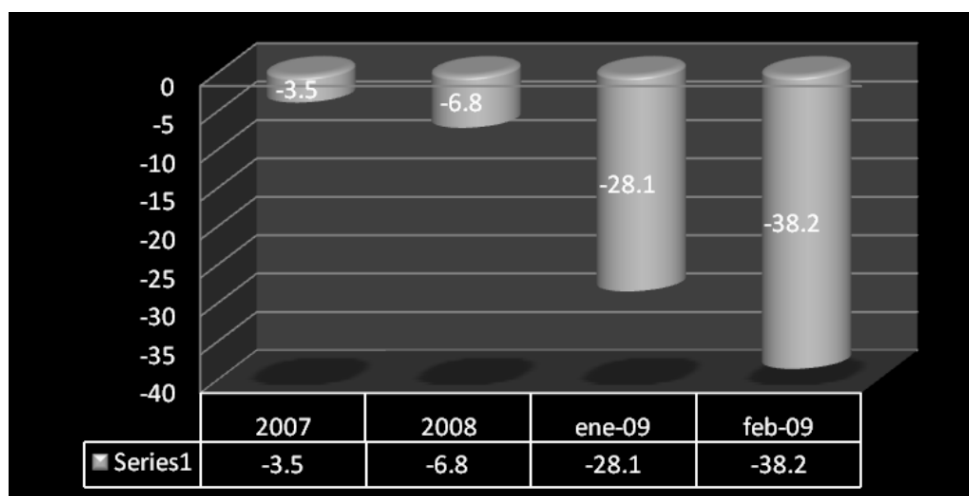
En la siguiente gráfica vemos la venta interna de vehículos desde 2007 a 2009, se observa que en 2007 la cifra negativa era tan sólo del -3.5% la cual fue aumentando a lo largo de los años y en enero de 2009 se presenta una caída importante del -28.1% la cual si comparamos con la de 2007 es muchísimo más grande y preocupante ya que nos está indicando la crisis por la que atraviesa la industria automotriz ya que sólo para febrero del mismo año las cifra aumenta hasta el -38.2% agravando el problema de las armadoras.

⁴⁷ Márquez Ayala David, "La Industria Automotriz en 2009", Reporte económico, www.jornada.unam.mx

Gráfica No.23

Venta interna 2007 febrero 2009

(Porcentajes)



Fuente: Cortes López Javier, elaboración a partir de datos tomados de la Asociaciones Mexicanas de la Industria Automotriz (AMIA) y de Distribuidores de Automotores (AMDA).

Por último hay que resaltar algunas medidas que pusieron en marcha la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz para mejorar las condiciones actuales de la crisis como por ejemplo:

- El desarrollo de una estrategia pública para renovar el parque vehicular.
- Regular la importación de automotores usados y aplicar una revisión de sus condiciones físico-mecánicas y de emisiones contaminantes a nivel nacional,
- Eliminar el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN) y la tenencia
- Medias de carácter fiscal, económicas y regulatorias, encaminadas a dar un impulso al mercado interno.⁴⁸

La industria automotriz mexicana pasó una situación inestable, el gobierno mexicano, hasta el momento no ha anunciado medidas importantes para su recuperación, a diferencia de lo que sucede en Canadá y Estados Unidos, a pesar de que las tres armadoras siguen presentando cifras negativas. Algunos analistas opinan que la recuperación de este sector depende del apoyo del gobierno mexicano.

⁴⁸ Cortes López Javier, "La Industria Automotriz en México", www.uam.mx

La armadora más importante en México es GM, que ha sido menos golpeada, las operaciones de su filial en México no se verán afectadas por la bancarrota en la que declaró la casa matriz en Estados Unidos. Sin embargo un problema que se presenta en México es el relacionado con la adquisición del 72.5% de las acciones por parte del gobierno Norteamericano toda vez que dentro del Tratado de Libre Comercio se contempla que las inversiones extranjeras en los tres países (México, Estados Unidos y Canadá) pueden ser hasta del 100% en cualquier sector pero no se contempla que un gobierno de cualquiera de los tres países pueda ser inversionista.⁴⁹

⁴⁹ Ídem

Capítulo III

3.1. Programa de Renovación Vehicular

Este último capítulo abarca el programa que el Gobierno Federal puso en marcha para apoyar la recuperación del sector automotriz.

En la clausura del Congreso Automotriz de la Industria Nacional de Autopartes INA en julio de 2009 el presidente Felipe Calderón anunció el Programa de Renovación Vehicular con un presupuesto de \$250 millones de pesos para el financiamiento a la venta de 33,000 nuevos automóviles.⁵⁰

El Programa de Renovación Vehicular tiene como objetivo incentivar las ventas de la industria automotriz, que por la crisis financiera mundial se contrajeron en más de 30% en 2009, al mismo tiempo que se intenta modernizar la flota de automóviles registrada en la República Mexicana con más de 10 años en circulación.⁵¹

Este programa consiste en ofrecer \$15,000 pesos de apoyo para adquirir un automóvil nuevo a cambio de la chatarrización del automóvil usado, con el programa se pretende apoyar a 33 mil consumidores para la sustitución de sus unidades de 10 años o más de antigüedad por automóviles nuevos.

Tal como lo anunció el presidente Calderón el 15 de julio de 2009, en una primera etapa los apoyos ascenderán a 500 millones de pesos y se otorgarán como parte del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (Prodiat).

La Secretaría de Economía detalló que para obtener el apoyo los dueños de los vehículos a chatarrizar deberán acudir con el distribuidor de los automóviles nuevos y contemplar el nuevo automóvil con un costo no mayor a 215 mil

⁵⁰ Ocotla Ribera Roy Octavio, "Ponen fin a programa de renovación vehicular; todo un fracaso", en Al volante, 11 de febrero de 2010.

⁵¹ Castillo Miguel Ángel, "Entra Nissan al programa de chatarrización", 31 de julio de 2009, www.t21.com.mx

pesos antes de impuestos y una vez ya descontado el apoyo del Gobierno Federal.

El interesado proporcionará al distribuidor los datos del vehículo que va a destruir y después dará de baja la unidad ante las autoridades locales. Los particulares deberán después acudir a una empresa de reciclaje, donde recibirán un pago por el vehículo a destruir en función de su peso en chatarra; posteriormente, regresarán con el distribuidor para que haga efectivo el apoyo de 15 mil pesos y le entregue su nuevo vehículo.

De agosto de 2009 al 31 de octubre de ese mismo año se lograron chatarrizar 3 mil 267 vehículos, cuando lo previsto era tener 33 mil hasta el 30 de noviembre de 2009.

3.1.2 Desarrollo del programa

Sólo participaran los vehículos que cuenten con 10 o más años de antigüedad. El programa está dividido en dos etapas la primera concluyó el 30 de noviembre de 2009 y únicamente las autorizadas por la Secretaría de Economía (SE), son las que pueden dar la autorización a las chatarrizadoras para participar en el programa.

Doce pasos a seguir para ingresar al programa los cuales consisten en:

1. El cliente presenta el vehículo usado al distribuidor con la factura y pagos de tenencia de los últimos 5 años.
2. El distribuidor verifica que la documentación corresponda al vehículo presentado (No. de VIN,⁵² marca, modelo, etcétera).
3. El distribuidor certifica que el vehículo califique para el programa
 - Modelo 1999 o anterior que circule por su propio impulso
 - Factura original emitida por un distribuidor nacional autorizado como vehículo nuevo y que esté a nombre o endosado al cliente.

⁵² VIN. Por sus siglas en inglés Vehicle Identification Number.

- Se asegura que el vehículo no presente irregularidades en el (Registro Público Federal) REPUVE y proporciona copia del resultado de la consulta al cliente
- Conserva copia de los documentos del vehículo
- 4. El cliente confirma el vehículo a adquirir y entrega al distribuidor un anticipo.
- 5. El distribuidor emite “Carta de Instrucción” a la chatarrizadora y al cliente y genera una cita con la chatarrizadora para el cliente.
- 6. El cliente se presenta en la chatarrizadora y entrega el vehículo junto con:
 - Carta de instrucción
 - Factura original
 - Impresión de la consulta a REPUVE
- 7. La chatarrizadora recibe el vehículo con los documentos previstos, y entrega acuse de recibo y placas al cliente. Posteriormente destruye la unidad y genera “Certificado de Chatarrización”, que envía al distribuidor junto con los documentos del vehículo destruido. Conserva copia de los documentos.
- 8. El cliente se presenta en la oficina de control vehicular con el acuse de recibo y placas del vehículo, y procede a dar de baja en definitiva el vehículo.
- 9. La oficina de control vehicular recibe solicitud de baja.
 - Verifica que no haya pagos pendientes
 - Procede a la baja definitiva
 - Registra la baja ante REPUVE (Registro Público Vehicular)
- 10. El distribuidor recibe el “Certificado de Chatarrización” y avisa al cliente que ya se puede proceder a cerrar la operación de compra – venta presentando comprobante de baja.
- 11. El cliente se presenta a la distribuidora y cierra la operación de compra.
- 12. El distribuidor factura con la leyenda "Vehículo comercializado al amparo del Programa PRODIAT, proyecto tipo C" y entrega al cliente el vehículo nuevo.⁵³

La secretaria de economía señala seis puntos para poder aprovechar este programa, los cuales son

1.- Visitar cualquier distribuidor autorizado de las Marcas: General Motors, Nissan, Renault, Volkswagen, Chrysler, Ford, Toyota u Honda

⁵³ www.noticias.autoplaza.com.mx, consultado el 15 de junio de 2010

2.- Manifestar su interés de beneficiarse del Programa de Renovación Vehicular

3.- Seleccionar el vehículo que desee comprar, siempre y cuando su precio no supere \$215,000 antes de impuestos y una vez descontado el apoyo del Gobierno Federal y, en su caso, el descuento ofrecido por el Concesionario

4.- Dar de baja el vehículo usado a destruir ante las autoridades locales. (Características que deben tener los vehículos usados a destruir); este servicio puede ser proporcionado por el distribuidor (consultar con el distribuidor el costo asociado a este servicio).

5.- Seleccionar y acudir a una empresa registrada para la destrucción del vehículo, donde podrá recibir un pago por el vehículo a destruir en función de su peso en chatarra, este servicio puede ser proporcionado por el distribuidor (consultar con el distribuidor el costo asociado a este servicio). La empresa destructora entregará a la concesionaria seleccionada el certificado de destrucción (Información que debe contener el certificado de destrucción)

6.- Regresar a la Concesionaria de la marca seleccionada para que haga efectivo el descuento de \$15,000 pesos vía entrega de los documentos que comprueben la destrucción del vehículo y aplicables al momento de pagar el vehículo nuevo

Características que deben tener los vehículos usados a destruir

1. Vehículos de más de 10 años de antigüedad.
2. Encontrarse en condiciones de circular por su propio impulso.
3. Debe haber sido facturado por un concesionario establecido en el país. (El auto tiene que ser nacional, los chocolate no cuentan)
4. Papeles en regla. (Placas actuales, tenencias y verificaciones pagadas)

Información que debe contener el certificado de destrucción

- a) Distribuidor autorizado donde el comprador final adquirirá el vehículo elegible nuevo con descuento PRODIAT
- b) Nombre del comprador final del vehículo elegible nuevo con descuento PRODIAT
- c) Marca, modelo, año-modelo, número de identificación vehicular (si aplica), número de serie (si aplica), número de placas, entidad federativa de las placas,

número de motor, y número de tarjeta de circulación del vehículo usado que será destruido

d) Fecha de recepción y destrucción del vehículo usado

e) Número de folio del certificado

f) Fotografía de ingreso del vehículo a destruir en el punto de recepción

g) Fotografía del proceso de destrucción del vehículo que se somete a dicho proceso

h) Firma del representante legal

Empresas recicladoras participantes en el Programa de Renovación Vehicular

Las empresas recicladoras serán las únicas que podrán emitir certificados de destrucción para hacer efectivo el beneficio gubernamental.

Esos puntos de recepción se encuentran en Chihuahua, Sonora, Nuevo León y el Estado de México.

Las empresas autorizadas para la destrucción de los vehículos son:

1.- Derichebourg Recycling México, S.A. DE C.V., con punto de recepción de vehículos en:

- Av. de las Torres S/N Col. Industrial Cerro Gordo Santa Clara Coatitla, Ecatepec de Morelos Estado de México C.P. 55420, Tel.: (55) 57 76 46 69.

2.- Kalischarra, S DE R.L. DE C.V., con puntos de recepción de vehículos en:

- Vialidad CH-P No. 7603 Col. Mármol Chihuahua, Chihuahua C.P. 31065. Tel.: (61) 42 01 02 02.

- Av. Zaragoza No. 2717 Col. Nombre de Dios Chihuahua, Chihuahua C.P. 31170. Tel.: (61) 44 19 06 84.

- KM. 141.5 Libramiento Carretera Panamericana Ejido Terrazas Delicias, Chihuahua C.P. 33020. Tel.: (63) 94 73 36 24.

- Tulipán No. 4506 Parque Industrial Paquime Nuevo Casas Grandes, Chihuahua C.P. 31755. Tel.: (63) 66 94 41 40.

- KM .5 Carretera A Rubio Col. Tierra Nueva Cuauhtémoc, Chihuahua C.P. 31510. Tel.: (62) 55 82 53 70.

- Carretera A Janos y Avenida 10 No. 15 Col. Ejidal Agua Prieta Sonora C.P. 84259. Tel.: (63) 31 21 70 17.

- Av. Tecnológico No. 7260 Col. Infonavit Tecnológico De Juárez, Chihuahua C.P. 32699. Tel.: (65) 66 49 59 40.

3.- Internacional Regiomontana de Acero, S.A. DE C.V., con punto de recepción de vehículos en:

- El Milagro No. 202 Col. El Milagro, Apodaca, Nuevo León, C.P. 66634. Tel.: (81) 81 96 91 44.

4.- De Acero, S.A. DE C.V., con puntos de recepción de vehículos en:

- Av. José López Portillo, No. 9 Col. San Francisco Chilpan, Tultitlan, Estado de México, C.P. 54940 Tel.: (55) 58 94 11 11.

- Calle Abel No. 73 Col. Guadalupe Tepeyac, Del. Álvaro Obregón, México, D.F., C.P. 07840. Tel.: (55) 57 59 34 01.

- Av. Mexicali No. 1189 Col. Zona Industrial Anexo a la Loma, Puebla, Puebla, C.P. 72030. Tel.: (222) 288 66 47.

- Av. Juan de la Barrera No. 3210 Col. Parque Alamo Industrial, Guadalajara, Jalisco, C.P. 44470. Tel.: (33) 36 66 93 03.

- Carretera Hermosillo, Sahuaripa, No. 1247 Col. Parque Industrial, Hermosillo, Sonora, C.P. 83299. Tel.: (662) 251 03 08.

- Av. Ruíz Cortínez No. 1421 Col. Fraccionamiento Industrial las Américas, Guadalupe, Nuevo León, C.P. 67128. (81) 81 31 69 40.

- Sendero Nacional Km. 7 S/N Col. Ejido Los Arados, Matamoros, Tamaulipas, C.P. 87560. Tel.: (868) 826 78 97.

5.- Servicios Industriales de Procesamiento Serinpro, S.A. DE C.V., con punto de recepción de vehículos en:

- Carretera México-Veracruz vía Xalapa Km. 433.7 S/N Col. Delfino Valenzuela, Tejería, Veracruz, C.P. 91697. Tel. (22) 99 89 11 00.

3.2. Situación financiera de las principales empresas automotrices en México y su participación en el Programa de Renovación Vehicular

La situación financiera en las filiales de las armadoras automotrices en México es diferente a la de las matrices en Estados Unidos, sin embargo presentan el riesgo de menores ingresos por financiamiento ante la contracción de las ventas y las restricciones al crédito, debido a la importancia de las matrices a que necesitan ayuda financiera, por lo que también no están exentas de ser sujetas a modificaciones estructurales provenientes de las decisiones que se tomen en los corporativos en Estados Unidos y de esta manera redireccionar su organización, ya que desde antes de la crisis financiera, éstas ya presentaban una disminución en sus ventas, provocando un menor número de ventas, menores ingresos y costos de producción mayores.

Después de la entrada en vigor del Programa de Renovación Vehicular las principales empresas automotrices participantes tales como, General Motors con modelos como Chevy, Aveo; Volkswagen con sus marcas Polo, Jetta y Bora; por su parte, Nissan manejará el Tsuru, Tiida, Platina y Sentra; la empresa japonesa Toyota incluye el Yaris y Corolla; Honda con el Fit, Civic y Accord, mientras que Chrysler colabora con su PT Cruiser, Patriot, Compass, Journey y el Cirrus,⁵⁴ participaron en el programa logrando los siguientes resultado

- Se han sustituido 11 mil 366 unidades de las cuales General Motors ha sido la armadora con mayores ventas dentro del programa.
- Por el momento suman seis las empresas automotrices inscritas en el programa, las cuales ofrecen diferentes planes de financiamiento, que van hasta los 60 meses sin intereses.
- La empresa con más participación es Chrysler que ofrece hasta 30 mil pesos en todos sus modelos participantes, seguido de Volkswagen quien otorga de complemento 30 mil pesos a partir de su lista de precios al contado.

⁵⁴ Jasso Margarita, "Chatarrización complicada", Negocios, Lunes 10 de agosto de 2009, www.cronica.com

Al cierre de enero de 2010, el Programa de Renovación Vehicular registró un avance de 68.2% de la meta prevista en la primera etapa, con la sustitución de 11 mil 366 unidades.

En un reporte, el Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (Prodiat) detalla que la armadora con mayores ventas dentro de este programa fue General Motors, que comercializó tres mil 765 vehículos. Con ello, la armadora cumplió con su monto de subsidio autorizado de 61 millones 418 mil 698 pesos.

Nissan Mexicana comercializó dos mil 783 unidades, Volkswagen de México vendió con subsidio dos mil 764 vehículos, Toyota 226 autos, Chrysler de México colocó mil 262, Honda de México 65 y Ford 501 unidades.⁵⁵

El Prodiat señala que el Distrito Federal es la entidad donde se vendió el mayor número de unidades, con 22% del total, seguido del Estado de México con 12%, Jalisco con 11% y Guanajuato con 8%.⁵⁶

3.2.1 General Motors de México

Respecto a la situación financiera de General Motors de México podemos decir que aunque en 2008 tuvo una utilidad neta por 936.6 millones de pesos, es decir, un crecimiento de 26.96 % respecto a 2007 no represento los valores esperados debido a la disminución de las ventas y a las deudas en cuentas por cobrar y a la deuda vencida que por causa de ésta crisis que adquirió.⁵⁷

Ello permitió observar que los instrumentos financieros, que potencialmente exponen al riesgo de crédito a la compañía, consisten en las cuentas por cobrar a sus cliente participaron en el programa logrando los siguientes resultados, aunado a las expectativas de ventas menores durante 2009.

⁵⁵ Ídem

⁵⁶ “Avanza 68.2% programa de renovación vehicular”, Economía Jueves 4 de febrero de 2009, Notimex, www.elfinanciero.com.mx

⁵⁷ Centro de Estudios de las Finanzas Públicas H. Cámara de Diputados LX Legislatura, “Situación Actual del Sector Automotor en México, 2000-2009/I”, Mayo 2009, www.cefp.gob.mx

Con relación a la liquidez de la empresa, sus principales requerimientos fueron liquidez y recursos de capital para financiar créditos para la adquisición de vehículos y otros productos a los concesionarios, distribuidores de otras armadoras y a particulares que deseen unidades nuevas o usadas.

Las fuentes de liquidez de General Motors de México fueron el uso de líneas de crédito revolventes con bancos con presencia en el territorio nacional, tanto mexicanos como extranjeros, a corto y largo plazo, la emisión de Certificados Bursátiles de Corto Plazo, Certificados Bursátiles de Mediano Plazo, Certificados de Participación Ordinaria y Certificados Bursátiles estructurados bajo un fideicomiso, así como la monetización de una parte de la cartera de crédito.⁵⁸

General Motors de México prepara una nueva propuesta que incluye reforzar el Programa de Renovación Vehicular en el país con incentivos económicos, impulsar la venta interna de vehículos, abatir el intermediarismo y los tiempos de entrega.

El dinero que le dio la Secretaría de Economía a General Motors fue de 61 millones 418 mil 698 pesos para el programa de chatarrización.

El director de Relaciones Públicas y Gubernamentales de General Motors de México, Mauricio Kuri, dijo que a unos días de que la armadora agotara los 61 millones 418 mil 698 pesos que le asignó la Secretaría de Economía para participar en el programa, “nuestra expectativa es regresar y reportarle nuestra experiencia”.

“Acordémonos que es un programa piloto, como tal lo más valioso es la información que podemos tener del mercado”, y la experiencia es que si bien se adelantó en el retiro de unidades con hasta 23 años de antigüedad, también se detectó alto intermediarismo.

⁵⁸ General Motors de México, GMAC, “Estados Financieros a Diciembre de 2008”, 20 de abril de 2009, <http://www.gmac.com.mx/inversionistas.htm>

Kuri advirtió que si bien el programa cumplió hasta ahora con sacar esos vehículos de circulación, también es cierto que se formó un mercado alternativo de unidades.

“Creemos que por el hecho de que los vehículos que se chatarrizaron son de 23 años en promedio, difícilmente esos propietarios se comprarían carros nuevos, eso es un indicador de que hubo un intermediarismo”, es decir, alguien que compró esos vehículos a mucho menor precio y los llevó a chatarrizar para adquirir una nueva unidad.

Como otro factor a revisar para una segunda etapa del programa, mencionó los tiempos de tramitología, luego que entre el día en que el cliente selecciona un vehículo y se inicia el trámite, hasta la fecha de entrega, llegan a pasar dos meses en promedio.

Conforme al trámite, en primera instancia, el cliente llega con su vehículo que va a chatarrizar y expresa su interés por alguna unidad nueva, el distribuidor revisa que la unidad a destruir cuente con los documentos necesarios y la chatarrizadora pueda emitir un certificado a favor de un distribuidor en específico. Entonces, el cliente chatarriza el vehículo, obtiene el certificado de chatarrización a favor de cierto distribuidor y agrega el ahorro para el enganche, o el préstamo para sacar su nueva unidad, pero en promedio son dos meses los que transcurren entre la fecha en que el dinero ya está destinado hasta que es entregado.

Es decir, desde el momento en que el cliente sale de la chatarrizadora está autorizado el monto con un folio para que se dé el dinero desde esa fecha.

Por eso, nosotros creemos que tenemos que regresar con un estudio más de fondo, en donde podamos explicarle a la Secretaría de Economía que para poder reactivar realmente la economía tenemos que regresar a números de un millón y medio de unidades anuales, por lo menos.

De acuerdo con el Sr. Kuri, en la actualidad hay gran cantidad de capacidad instalada en el país que está ociosa, y muchas de las líneas de producción están destinadas en un buen porcentaje al mercado interno aunque ahora no están operando al cien por ciento.

Por ello la propuesta de General Motors está orientada a lograr un importante impacto en el mercado interno, de una manera integral, a fin de llegar nuevamente a la cifra de más de un millón de vehículos en ventas anuales en el mercado doméstico.

Entre las fórmulas para lograrlo, está el incremento a los incentivos al consumidor, para llegar incluso a cifras históricas de ventas.

Aprovechando que estamos de regreso a una economía que está mostrando una recuperación muy moderada, poder acelerar a través de esos incentivos y hacerlo más atractivo al consumidor, para que aproveche la oportunidad de comprar ahorita.

El directivo de General Motors se refirió de manera específica a incentivos al consumo, liberando la deducibilidad de los vehículos y no sujetarlo a cierto precio de la unidad, así como apoyos en materia de otros impuestos como el relativo a autos nuevos (ISAN).

Si los estímulos funcionan por cierto periodo de tiempo, la gente que ya está pensando en cambiar su vehículo tendrá ese lapso para aprovechar las oportunidades, lo que incrementaría de manera importante las ventas en el país.⁵⁹

3.2.2 Chrysler México

Para el análisis financiero de Chrysler podemos decir que el principal problema que presenta consiste en su colocación de contratos de autofinanciamiento en el país. El deterioro financiero de la empresa se observa en menores niveles de rentabilidad, flujo de efectivo y un alto nivel de cancelaciones, no obstante que la tasa de cancelaciones disminuyó de 74.3% en 2007 a 35% en 2008, aunque este nivel se considera alto.

Por otra parte, han mostrado una adecuada capacidad en el manejo de riesgo de crédito, y adecuados índices de capitalización ajustada y la presencia que

⁵⁹ “Propondrá GM mejoras a Programa de Chatarización”, Economía, empresas, 17 de septiembre 2009, www.informador.com.mx

tiene la empresa a través de los distribuidores Chrysler, otro factor que ha disminuido el perfil de la empresa es la oferta de productos poco atractiva para los consumidores.

Al cierre de 2008, el EBITDA⁶⁰ fue menor en 13.8% respecto al cierre de 2007. Por otra parte, los gastos de operación y promoción han representado el 84.3% de los ingresos totales en los últimos tres años. Dichos gastos han sido transferidos en su mayoría a su subsidiaria, Plan de Ahorro Automotriz, S.A. de C.V., que por ser de reciente creación, presenta pérdidas netas. Según la calificadora, actualmente no hay necesidades significativas de fondeo y considera que la empresa cuenta con una limitada flexibilidad financiera para respaldar su crecimiento.

La calificadora considera que una mayor pérdida de participación de mercado puede presionar negativamente el flujo de efectivo y en consecuencia, disminuir adicionalmente las calificaciones de deuda.

Por otro lado respecto al apoyo que Chrysler ofrece además del que ya proporciona el Gobierno Federal tenemos que ofrece atractivos bonos para la adquisición de automóviles, ofrece 30 mil pesos adicionales a los que ya había dado el gobierno para los modelos de PT Cruiser, Cirrus, Journey, Compass y Patriot.

⁶⁰ EBITDA es un indicador financiero representado mediante un acrónimo que significa en inglés "Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization".

El EBITDA toma el resultado final de la empresa y le resta los gastos e ingresos por intereses, los impuestos, las depreciaciones y las amortizaciones para mostrar lo que es el resultado puro de la empresa, sin que elementos financieros (intereses), tributarios (impuestos), externos (depreciaciones) y de recuperación de la inversión (amortizaciones) puedan afectarle. De esta forma obtenemos una imagen fiel de lo que la empresa está ganando o perdiendo en el núcleo de su negocio

3.2.3 Ford

Para el último trimestre de 2008, Ford Credit de México obtuvo menores calificaciones de deuda a largo plazo por parte de Standard & Poor's aunada a las calificaciones otorgadas a la matriz en Estados Unidos, Ford Motor Co. y Ford Motor Credit Co.

Ésta baja, reflejó el creciente y continuo uso de efectivo en las operaciones automotrices de la empresa, provocado por la disminución en la demanda de vehículos ligeros en Estados Unidos y Europa.

La posición de Ford fue superior a la de sus competidores GM y Chrysler, aunque su riesgo es menor que el de dichas empresas,⁶¹ su situación depende de resolver los riesgos inherentes al sector, pero con los apoyos dados por parte de Nafinsa le permitió estabilizar su situación.

Por su parte, la matriz en Estados Unidos anunció una reducción de 9 mil 900 millones de dólares a su deuda y una disminución de 500 millones de dólares a sus gastos anuales por concepto de intereses. La disminución de la deuda se logró, entre otras medidas, a través del pago de 2 mil 400 millones de dólares en efectivo y la sesión de 468 millones de acciones comunes tanto de Ford como de Ford Credit, la unidad financiera de la automotriz.

Respecto al apoyo al programa de Renovación Vehicular, Ford de México después de haber tenido un total de ventas de 9 mil autos a nivel nacional debido a la "Hipermacroventa" en el mes de agosto de 2009, la marca continuará apoyando a los consumidores ofreciendo incentivos adicionales a los 15 mil pesos que otorga el Gobierno del Distrito Federal. Los vehículos participantes con apoyos adicionales son:

- Fiesta 2009: \$25,000
- Focus 2009: \$40,000 Excepto Catálogo ZES
- Transit 2009: \$55,000 Excepto Catálogo M1G
- Fusión 2010: \$20,000 Catálogo C2T

⁶¹ Standard & Poor's, Comunicado de Prensa, 21 de noviembre de 2008 http://www.valmer.com.mx/VAL/PDF/20081121_SP_FORD.

Con esto, Ford confirma su confianza en el programa de Renovación Vehicular y en general en la activación del mercado automotriz en México.⁶²

3.2.4 Nissan de México

Ante la crisis que se presentada, Nissan buscó una alianza con Chrysler para poder elevar sus ventas además de ofrecer nuevas alternativas a los consumidores para la adquisición de automóviles más eficientes, en un principio se hablaba de esta alianza para producir las famosas crossovers⁶³ a principios de 2008. Sin embargo esta alianza no se concreto ya que la caída global de la demanda fue más elevada de lo que esperaban, por lo que se tuvieron que buscar nuevos proyectos y alternativas.

Los automóviles con los que Nissan participa en el Programa de Renovación Vehicular son: Tsuru, Platina, Aprio, Tiida, Sentra (modelo 2009 en todas las versiones), Altima 2009 (versión S 2.5 CVT) y X-Trail 2009.

Cabe mencionar que esta marca dio un bono adicional de 15 mil pesos adicionales a los que otorgará el Gobierno Federal, aunque sólo aplicara para los modelos Sentra, Altima y X-Trail mencionados arriba. Es decir, para estos vehículos se obtuvo un apoyo de 30 mil pesos.

Además de que Nissan Mexicana propuso al Gobierno Federal incrementar de 15 mil a 45 mil pesos por automóvil el subsidio para el Programa de Renovación Vehicular, a fin de que este instrumento sea un verdadero impulsor del mercado interno. En palabras del presidente de Nissan Mexicana, José Muñoz señala que:

⁶² <http://www.eluniversal.com.mx/articulos/55888.html>, martes 29 de sept. 2009, consultado el 12 enero de 2010

⁶³ crossover utility vehicules (CUV), los cuales tienen la forma y el tamaño de una SUV pero están montados sobre el chasis de un sedán y vienen equipados con un motor de cuatro o seis cilindros, lo que los aligera y reduce su consumo de gasolina.

“Yo invito a los responsables de la Secretaría de Economía a que vean el impacto que ha tenido en otros países (este tipo de programas) en donde han funcionado de manera satisfactoria.”

El directivo de la armadora refirió que en el caso de Alemania, un programa similar otorgó apoyos equivalentes a 30 mil a 40 mil pesos.

Señaló que el esquema de subsidios para cambiar la chatarra por unidades nuevas en el país debe vislumbrarse por el beneficio que conlleva a la economía, es decir, que aunque el desembolso para el apoyo sea mayor, el nivel de recaudación por impuestos también se multiplicará.

“Estamos dispuestos a trabajar con el Gobierno Federal para tener más ventas y cuando éstas mejoren aumenta la recaudación y eso es bueno para las arcas públicas, para reactivar la economía”, argumentó.

Luego de que el Gobierno Federal destinó 250 millones de pesos para la renovación de poco más de 16 mil vehículos con antigüedad de 10 años o más, con un subsidio de 15 mil pesos por unidad, el presidente de Nissan Mexicana expuso que las armadoras solicitan los 500 millones de pesos.

“Entre más grande es la inversión, mayor es el retorno. Nosotros como armadora hablamos siempre de inversiones millonarias para obtener retornos buenos para la empresa, para los empleados y para el país, entonces pensamos también que la Secretaría de Economía debería plantearse esas inversiones para obtener un retorno mayor”, insistió.

Por eso, dijo, la propuesta de Nissan, con base en el estudio de lo que han hecho otros países, es de 45 mil pesos por unidad, lo cual sin duda es mucho mejor que 15 mil, aunque que si sólo se duplicara el apoyo, a 30 mil pesos, incentivaría en forma importante el mercado interno.⁶⁴

⁶⁴ <http://www.informador.com.mx/economia/2010/182172/6/nissan-propone-mas-subsidio-para-renovacion-vehicular.htm>, Empresas, consultado 10 de marzo de 2011.

3.2.5 Volkswagen de México

Volkswagen de México tiene ingresos por tres fuentes principales,

1.- Ingresos por intereses derivados del financiamiento de automóviles y camiones.

2.- Operaciones de Crédito al menudeo.

3.- Créditos al mayoreo e ingresos por rentas y ventas derivados del arrendamiento de vehículos a través de las operaciones de Arrendamientos Puros y la venta de automóviles usados devueltos una vez terminados los contratos de arrendamiento respectivos.

Para el año de 2009 los ingresos totales de VW Leasing crecieron un 6.5% respecto al año anterior impulsados por un incremento de los programas de Financiamiento y Arrendamiento.⁶⁵

La empresa automotriz Volkswagen de México informó su incorporación formal al Programa de Renovación Vehicular del Gobierno Federal, para el que otorga beneficios a quienes adquieran sus modelos Gol Sedán, Bora, Jetta y Pointer Pick Up.

Volkswagen de México durante el periodo de crisis en 2009 colocó un plan de posicionamiento con la campaña, “Hasta el 4to mes” la cual se hizo en conjunto con VWM, esta campaña se enfocaba en un Plan Flexible Credi-estrena en el que el comprador comienza a pagar hasta el cuarto mes, el plan consiste en que las primeras tres mensualidades se capitalizan y se cobran dentro de las 33 mensualidades restantes, haciendo en total un contrato por 39 meses con 3 pagos de “cero” pesos y 36 mensualidades iguales, quedando en anuncio de la siguiente manera:

“Ven a concesionaria Volkswagen, llévate cualquier auto y empieza a pagar las mensualidades a partir del cuarto mes”

⁶⁵ Volkswagen Leasing, Estados financieros, segundo trimestre 2009, julio de 2009, consultado 10 marzo 2010 <http://www.docstoc.com>

El apoyo va desde los tres mil pesos a más de 40 mil en vehículos modelo 2009, en el caso de quienes adquieran modelos 2010 van de tres mil hasta 26 mil pesos.

En las unidades nuevas el precio no debe exceder los 215 mil pesos, una vez aplicados los descuentos, incluido el apoyo del Gobierno Federal, los pasos a seguir para que los clientes puedan adquirir un auto nuevo Volkswagen, mediante el Programa de Renovación Vehicular, es visitar cualquier concesionaria de la marca y manifestar su interés por el programa de renovación vehicular.⁶⁶

3.2.6 Honda de México

Honda tiene una buena situación financiera en México, es una marca la cual tiene buena aceptación por parte de su consumidores debido a su origen japonés, con su planta en El Salto Jalisco, sus ventas no se vieron tan afectadas a diferencia de los otras automotrices para el año de 2010.

A pesar de que aún la situación económica de México no está totalmente recuperada en su rama automotriz, las ventas han sido constantes y se espera que aumenten un poco más, esperan los representantes de la marca, basándose en la planta de El Salto, que produjo en el 2009 55,000 unidades de las cuales 70% se destinó a la exportación. Del total, 13,200 vehículos se vendieron en Estados Unidos y 30,800 en Sudamérica.

Las ventas para el segundo mes del año 2011 nos dicen que hubo un crecimiento en las ventas del mes de febrero de un 8% y que en México se vendieron un total de 2,728 autos, por lo que la situación financiera ha mejorado respecto a los años anteriores de 2008 y 2009 cuando pego con más fuerza la crisis económica a automotriz.

⁶⁶ "Se incorpora VW al programa de renovación vehicular", lunes 3 de agosto 2009, [Economía, www.elfinanciero.com.mx](http://www.elfinanciero.com.mx)

En apoyo a la iniciativa del Gobierno Federal, Honda de México informó que ha presentado ante la Secretaría de Economía su registro de inscripción al programa de renovación vehicular, e indicó que la gama de Fit, Civic LX, EX y EXL, así como el Accord LX, serán los modelos Honda por los que el consumidor podrá aplicar para recibir los beneficios del Programa Federal de Renovación Vehicular.

La compañía automotriz ubicada en el corredor industrial de El Salto, Jalisco, uno de los más importantes del país, señaló que fueron 11 los modelos de Honda los beneficiados con el programa del Gobierno Federal.

Por ello, invitó a los compradores del mercado mexicano interesados en los vehículos Honda a aprovechar este programa.

3.2.7 Toyota México

La situación económica y financiera de Toyota en nuestro país al igual que de Honda es buena ya que cuenta con un modelo de producción asiático que a diferencia al de los Tres Grandes, han tenido mejores resultados.

Toyota, es una empresa que posee una estructura y una planificación, pensada en la reducción de costos y buen servicio. Además de que está consciente de la situación actual por la que pasa la economía mundial. Toyota tiene un número menor de marcas y de modelos, lo cual disminuye la competencia entre sus mismas marcas y reduce el costo de producción, tiene un menor número de concesionarios menor a las mil quinientas plazas en Estados Unidos a diferencia de los seis mil doscientos de General Motors y los más de 3,500 que tienen por separado Ford y Chrysler, pero a pesar de ello Toyota vende más automóviles que los últimos dos fabricantes, y actualmente ha tenido una mayor aceptación por parte de sus consumidores.

La crisis sufrida en Toyota en 2009 no fue económica como la de los Tres Grandes más bien, está consistió en que tuvo que retirar ocho millones de

carros del mercado mundial al descubrirse un fallo en el pedal del acelerador en ocho de sus más populares modelos y admitir problemas en los frenos del modelo híbrido Prius. Debido a esto Akio Toyoda, presidente y jefe máximo de Toyota, se tuvo que presentar ante los medios internacionales pidiendo disculpas pues Toyota estaba perdiendo por lo que luchó durante décadas que es “la calidad, tecnología y buen el buen desempeño” aceptando el error cometido por parte de la empresa y retirando los vehículos en mal estado y dando a sus clientes uno nuevo.

Después de esta mala racha Toyota logro reivindicar su error y volver a posesionarse dentro de los favoritos dentro del mercado automotriz, actualmente cuenta con una gran aceptación por parte del consumidor y al parecer cada vez su éxito es mayor en nuestro país.

3.3. Esquemas de apoyo en otros países a la industria automotriz

A continuación presentamos un esquema comparativo de los apoyos que se han dado en otros países a la industria automotriz, que han ayudado a la recuperación de este sector, respecto a este cuadro, podemos ver que en México el incentivo que se dió por medio del gobierno es poco comparado con otros países que ofrecieron mejores apoyos para llevar a cabo un programa similar, donde los resultados obtenidos fueron positivos.

País	Características	Apoyo por vehículo
Estados unidos	Dos mil millones de dólares	Descuentos en impuestos y seguros reducción de hasta cinco mil dólares en la adquisición de automóviles nuevos.
Alemania Impuestos	Dos mil millones de euros, extensión del impuesto anual de circulación para vehículos nuevos	1 año para vehículos con norma EURO4 2años para vehículos con norma EURO5/6

Francia Medio ambiente	Vehículos con antigüedad mayor a 10 años para reemplazarlos por nuevos con emisiones inferiores a 160 gramos de CO2/Km.	1,000 euros
Portugal costo	Otorga por auto	Mil quinientos euros
Brasil	Reducción del Impuesto sobre Productos Industrializados (IPI) de acuerdo al volumen del cilindraje y combustible del motor a gasolina a. cilindraje de 1 lt de 7% a 0% b. de 1 hasta 2 lt. Disminuye del 13% al 6.5%	Reducción de los impuestos
China	Reducción de impuestos para vehículos nuevos	Reducción de impuestos hasta del 30%
Italia costo	Automotores con antigüedad mayo a 9 años para ser reemplazados por vehículos nuevos	1,500 euros
España	Vehículos con 10 años o más de antigüedad o con más de 250 mil kilómetros recorridos.	Adquisición de vehículos con un costo máximo de 30000 euros. Los primeros 10,000 euros la financiación al 0% y tasa de interés fijo del resto del préstamo hasta del 2.5%

3.3.1. Impulso gubernamental a la industria automotriz mexicana

En México los apoyos que se han hecho a la industria automotriz han sido pocos por tal razón las principales asociaciones de la industria automotriz han propuesto la aplicación de las siguientes acciones.⁶⁷

1. Incrementar hasta 400 mil pesos la deducción por adquisición de vehículos para efecto de la Ley del Impuesto sobre la Renta, permitiendo la amortización al 100 por ciento
2. A partir de 2011 permitir la amortización en dos ejercicios, 50 por ciento en cada uno
3. Exención del ISAN y la Tenencia para vehículos con valor hasta de 400 mil pesos
4. Eliminación del criterio del SAT que hace acumulables los estímulos fiscales otorgados a las empresas automotrices.
5. Incrementar y flexibilizar la operación de líneas de crédito gubernamentales para las financieras automotrices
6. Eliminación del criterio del SAT que hace acumulables los estímulos fiscales otorgados a las empresas automotrices
7. Negociación en el marco del TLCAN de aplicación de reglas comunes con Estados Unidos y Canadá para el comercio de vehículos usados
8. Y por último el Programa de Renovación Vehicular el cual ha sido nuestro tema de investigación, que junto con los siete puntos anteriores son necesarios

⁶⁷ “El sector automotriz en México ante la crisis financiera y económica internacional, reunión de trabajo con el Dr. Agustín Carstens Carstens”, Secretario de Hacienda y Crédito Público, México, DF, marzo 18 de 2009. www.shcp.gob.mx/

para que el sector comience a experimentar un verdadero rescate y apoyo a la industria automotriz.

El Programa de Renovación Vehicular necesita una segunda etapa para poder llegar a cubrir la cantidad de automóviles que se pretender renovar, además de mejorar algunos puntos del proceso ya que resulta engorroso el trámite, así como el importe del bono proporcionado o el tiempo de espera entre la chatarrización y la recepción del nuevo automóvil, para hacer más eficientemente el programa y alcanzar los beneficios que desde su primera etapa se pretendían obtener.

3.3.2. Resultados generales del programa

Existen diferentes opiniones acerca del desarrollo del programa, desde el punto de vista del presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA); José Gómez Báez, habló sobre el Programa de Renovación Vehicular finalizado el año pasado.

Explicó en conferencia que fue el pasado 30 de noviembre de 2009 cuando terminó la vigencia del plan de chatarrización, mismo que no ha dado los resultados previstos en favor de la industria automotriz en México.

Desde el inicio de este programa, en agosto y hasta el 31 de octubre de 2009 se chatarrizaron alrededor de 3 mil 267 vehículos, lo que se traduce en el mismo número de unidades comercializadas a través de dicho plan.

El directivo dijo que a la semana de haberse inaugurado el programa, ingresaron a los centros de reciclaje entre 500 a 600 vehículos para su destrucción, por lo que al término del mes se lograron apenas 5 mil 400 unidades en total, cifra significativamente menor a las 33 mil que se esperaban con el programa.

De acuerdo con el plan inicial, se destinó un presupuesto de 500 millones de pesos para otorgar un subsidio de 15 mil pesos a los consumidores para la

compra de un auto nuevo, lo cual estaba condicionado a la chatarrización de un vehículo con 10 años de antigüedad o más.⁶⁸

Los presidentes de las Asociaciones Mexicanas de la Industria Automotriz (AMIA), Eduardo Solís, y de Distribuidores de Automotores (AMDA), Luis Gómez, informaron que de acuerdo con lo dicho por la Secretaría de Economía (SE) y que en el sector sólo se esperaba que las armadoras Ford, Chrysler, Honda y Toyota agotaran la totalidad de los recursos asignados para comenzar a planificar un nuevo Programa de Renovación Vehicular mejor diseñado y que realmente cuente con los resultados que se pretendan alcanzar.

En conferencia de prensa, los representantes del sector informaron que hasta febrero de 2010 se lograron renovar 12,300 unidades con un promedio de 23 años de antigüedad y faltaron cuatro mil para alcanzar la meta propuesta con los 250 millones de pesos asignados en la etapa piloto del programa.

“No se espera renovación, pero estamos esperando presentar todos los datos para un programa de fondo con apoyo de la Secretaría de Economía y el Congreso de la Unión”, dijo Luis Gómez.

El presidente de AMIA aclaró que el programa piloto dejó una buena experiencia, sobre la cual esperan seguir trabajando, para hacer un programa más completo y que en realidad impulse el mercado interno.

“Buscamos un programa que permita darle dinamismo a la cadena de comercialización”, coincidieron los representantes de la industria.⁶⁹

En general como ya lo han expuesto las principales autoridades del sector automotriz podemos entender que a pesar de que el programa pretendía renovar el gran parque vehicular viejo y que contamina demasiado, el programa no obtuvo los resultados esperados, y que se pretende diseñar un nuevo programa poniendo atención en los puntos que fallaron en esta primera etapa para que en una segunda vuelta de este programa esos puntos en contra se

⁶⁸ González Nayeli, 10 nov. 2009, Notimex, www.milenio.com

⁶⁹ “Liquidación programa de chatarrización”, 10 Marzo, 2010, Notimex. www.eleconomista.com.

rediseñen de mejor manera y ahora si se puedan obtener los resultados esperados tanto para los consumidores, los fabricantes de automóviles y el Gobierno Federal.

Por otro lado las automotrices como Nissan advierten la necesidad de que se libere la segunda etapa de recursos para el Programa de Renovación Vehicular, toda vez que al agotarse los primeros recursos asignados ya hay “lista de espera.”

“Ya es necesario que se libere la segunda parte porque ya tenemos varios clientes que quieren entrar al programa, pero no hemos podido concretar la venta”, dijo Tom Scarpello, director comercial de Nissan

Nissan es una de las tres empresas que agotaron la primera asignación para el otorgamiento del subsidio por 15 mil pesos por unidad chatarrizada.

En la primera etapa, la Secretaría de Economía destinó 250 millones de pesos al Programa, de los cuales 55 millones 628 mil pesos correspondieron a la automotriz nipona, para la comercialización de 3 mil 708 unidades con subsidio.

Scarpello destacó el liderazgo de Nissan en el mercado mexicano desde hace ocho meses, y recordó que en enero pasado la marca alcanzó 23.8 por ciento de participación de ventas en el país.

El primer mes del año, precisó, comercializaron 15 mil 276 unidades, para tener una variación positiva de 17.2 por ciento comparado con igual mes del año 2009.⁷⁰

Y así como Nissan están las armadoras Ford, Chrysler, Volkswagen las cuales exigen una nueva y mejor preparada etapa del programa para poder seguir recuperando el sector automotriz. Ya que sólo se tiene la idea de que este programa fue muy improvisado y en verdad se necesitan ideas sólidas y bien conformadas para lograr su éxito.

⁷⁰ “Necesario, aceptar segunda etapa de Programa de Chatarrización” Finanzas, Notimex 15 de febrero de 2010, www.milenio.com

Desde el punto de vista de los consumidores, la mayoría coinciden que fue un programa que se hizo al vapor que verdaderamente el trámite es muy engorroso que existen muchas trabas para llevar el vehículo a chatarrizar, que las reglas son exageradas y que la nula publicidad y el pobre incentivo que se le dio a este programa por parte del Gobierno Federal provocaron los resultados bastante bajos y poco positivos respecto a lo que se tenía esperado.

Otros consumidores opinan que el apoyo de 15 mil pesos por parte del gobierno es muy poco y que ni con eso y juntando un poco más alcanza para el pago de todos los impuestos que implican adquirir un nuevo auto, se necesita un verdadero incentivo de más de 15 mil pesos además de subsidiar algunos impuestos para que realmente este plan funcione.

- **Opiniones de los consumidores sobre el programa de renovación vehicular**

1.- Rodrigo Rivera estudiante zona metropolitana dice:

1 de julio de 2010

La verdad fue un fracaso total por todas las trabas, reglas, la nula publicidad y el pobre incentivo que se le dio a este programa.

Yo soy estudiante y logré juntar un poco de dinero además de pedir un préstamo pero aun así no me alcanzó porque la chatarrizadora me quedaba muy lejos, eran demasiados trámites, solo me aceptaban un carro.

Esperemos que en un futuro dejen de sacar programas al vapor, que no estén bien estudiados y vean la verdadera factibilidad económica que existe en México y no solo copien programas de países desarrollados que en primera no se revisan tanto el bolsillo.

La verdad es que en México existen miles de personas como mi papá que prefieren tener los carros deshaciéndose frente a la casa que gastar tiempo en programas baratos y mal planteados que no traen beneficios reales.

2.- Ismael Tello contador y consumidor zona norte metropolitana dice:

12 de Febrero de 2010

A mi ver como consumidor, el problema no radica en la cantidad que “abonara” el gobierno por el auto chatarra, sino la horca de tener una deuda de 150 mil pesos de un auto, y que por la inestabilidad del país, y de los empleos, que pasara si se quedan sin trabajo como se va a pagar Yo creo que no es tanto el “descuento” o como se le llame, el problema es la deuda que uno adquiere.

Para empezar debe tener más de 10 años, y caminar por sí solo, en las condiciones que lo traiga, el carro ya de inicio no circula, ya anda en talleres para reparaciones, y ya incluso hasta algún ajuste de motor.

Si en 10 años no compro un auto nuevo se debe a varios factores, no es sujeto a crédito, no le alcanza, o simplemente no tiene con que comprar un carro nuevo, si en más de 10 años no compro un coche, hay alguna razón, y la situación económica no está como para andar comprando coches cada dos años y si no pago en este tiempo un coche nuevo menos va a pagar 150 mil de deuda. Y con los gastos extra que esto conlleva, tenencias, seguros, gasolina etc. Yo creo que la cosa del fracaso del programa, va mas por el plano social-económico, que por la ecología o motivar las ventas del sector, si en efecto hubo 16 mil personas que si lo tomaron (sino inflaron cifras) y aceptaron lo que conlleva pagar todo eso extra.

3.- Juan Carlos Camacho vendedor automotriz concesionaria Chevrolet (Cheval Interlomas) dice:

11 de Febrero de 2010

El Prodiat no funciona porque \$15,000 pesos es muy poquito incentivo.

Debería haber una tabla de Incentivos desde \$20,000 hasta \$50,000 dependiendo del automóvil que se va a triturar.

Los posibles usuarios del programa de renovación vehicular de seguro ya hubieran cambiado su coche viejo por uno nuevo si tuvieran las posibilidades; pero para hacerlo necesitan un buen incentivo, algo que realmente les ayude a comprar un coche nuevo.

4.-Claudia Zaldívar arquitecta dice:

11 Febrero de 2010

Cuando quise comprar un vehículo nuevo a finales del 2009 contaba con \$30,000, para el enganche, dándome cuenta de que había que pagar alrededor de 3 ó 4 seguros por supuesto que estaban incluidos en el financiamiento y haciendo la suma de estos seguros daban la fabulosa cantidad de \$28,000.

Resultando que solo iba a abonar \$2,000 a capital, sobre un precio que desde el principio estaba inflado (precio de lista), haciendo cuentas en total iba a pagar \$150,000 por el auto nuevo más barato que pudiera existir aquí en México y en realidad eso es desanimador.

Estas opiniones fueron realizadas en Huixquilucan Estado de México zona Comercial Interlomas, donde se encuentran varias concesionarias y se realizaron las entrevistas a consumidores y personal interesado en el programa de renovación vehicular.

• Conclusiones

-El presente proyecto nos arroja los siguientes resultados

-Sabemos que la crisis originada en el sector automotriz en Estados Unidos fue debido a la falta de liquidez de capital de las armadoras lo cual provocó que se dejaran de producir casi un 30% de automóviles durante 2008-2010, y que el Gobierno Federal tuvo que rescatar a estas empresas claves dentro de la economía e historia estadounidense, después del rescate financiero, la industria automotriz a buscado una mejor y más simple forma de producción con la especialización de autos compactos y subcompactos, en camiones más ligeros y amigables con el medio ambiente, en lugar de seguir produciendo los camiones y automóviles más pesados y costosos para su consumo.

-Actualmente la globalización nos obliga a crear una mejor y más estructurada producción de automóviles, han surgido nuevos competidores, como Toyota los cuales cuentan con un sistema especializado en cada uno de los procesos de ensamble y organización industrial, que han dejado a General Motors o Ford atrás, en tecnología, calidad y precio del producto, y a la vez los ha obligado a reinventarse para poder seguir siendo tan competitivos como lo eran antes de ésta crisis, implementando nuevas estrategias, promociones, rebajas y precios con nuevos financiamientos para levantar las ventas.

-Para el caso de México la crisis en el sector automotriz no sólo nos refleja lo sucedido en Estados Unidos, sino también la necesidad de una nueva estructura, evolución y desarrollo de la industria que la haga más competente y consolidada, hemos visto que desde que se firmó el Tratado de Libre Comercio para América Latina, el sector ha tenido un crecimiento significativo, pero hace falta que los beneficios obtenidos sean más equitativos y representativos dentro de la economía mexicana.

-Durante el periodo de crisis en la industria automotriz algunas de las propuestas del Gobierno Federal fueron:

-Incrementar y flexibilizar la operación de líneas de crédito gubernamentales para las financieras automotrices

-Exención temporal del ISAN y la Tenencia para vehículos con valor hasta de 400 mil pesos; por mencionar solo algunas, sin embargo estos impulsos no fueron concretizados durante el periodo.

-Otro proyecto fue el de Renovación Vehicular que a lo largo del trabajo hemos descrito y del cual ahora daremos los resultados

-Desde mi punto de vista y con base a la hipótesis planteada la cual nos describe las acciones del Gobierno Federal para la recuperación económica de la industria automotriz y atraer más consumidores a la compra de automóviles nuevos podemos decir que:

-Los resultados de este programa se quedaron cortos debido a que la demanda fue más que la esperada, muchas personas quisieron renovar su automóvil con más de quince años de antigüedad, pero debido al tiempo de espera para poder lograr la chatarrización de su vehículo y a los trámites tan engorrosos se quedaron en el proceso.

-Otra razón fue que el apoyo que se ofrecía de 15 mil pesos fue poco, ya que los impuestos de los automóviles nuevos son muy altos y la respuesta de muchos de los interesados es que no les alcanzaba ni para pagar el enganche del nuevo vehículo que pretendían adquirir, ya que las comisiones son casi del 25% de intereses sobre el valor del automóvil.

-Una traba más, fue que para la realización y la conclusión del trámite, las chatarrizadoras no se encontraban aptas para cubrir toda la demanda de los consumidores, ya que para esta etapa sólo se pactaron 6 empresas dedicadas a la chatarrización de los vehículos siendo insuficientes para dar abasto, a pesar de que estas se sitúan a lo largo de toda la República Mexicana la distancia que hay entre una y otro no alcanza para cubrir todo el territorio, presentándose el caso de que las personas tenían que trasladarse de un

estado a otro para poder llevar su automóvil, resultando caro y pesado el traslado.

-Por lo que para la conclusión de la hipótesis se puede decir que, después de la descripción del Programa de Renovación Vehicular y dar a conocer los resultados de éste, el programa no satisface el 100% de la demanda de los consumidores que participaron, y que se necesita una nueva estructura más competitiva y organizada para una posible segunda etapa, si bien es cierto que sirvió este incentivo y que si hubo consumidores satisfechos con el programa, otros se quedaron en la lista de espera y los apoyos económicos fueron pocos para todo lo que se pretendía alcanzar en esta primera etapa del programa.

-La respuesta del Gobierno Federal fue que se pretende realizar una segunda etapa para lograr cumplir la meta de la primera fase del programa además de buscar un incentivo económico más amplio que pueda alcanzar la cantidad de 20 a 30 mil pesos como incentivo para chatarrizar el vehículo.

-Además de corregir y mejorar algunos detalles que se observaron en esta prueba piloto, también se pretende una mejor distribución de las chatarrizadoras para lograr un mayor alcance para que los consumidores y que, tanto las concesionarias como el gobierno se involucren más en el programa para lograr mejores planes de financiamiento y que los trámites para la chatarrización se agilicen y el tiempo de espera y entrega de los vehículos sea más rápido.

-A últimas fechas se observa claramente la consolidación del sector automotriz como una actividad manufacturera prioritaria bajo las nuevas expectativas de un crecimiento económico nacional basado en la capacidad de ganar mayores espacios dentro del mercado mundial, tal situación se confirma enseguida al evidenciar la importancia del mercado externo para la industria automotriz mexicana, sobre todo a partir de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

-México cuenta con una red de proveedores consolidada, además de que los costos de producción son competitivos y la ubicación geográfica le permite tener ventaja dentro de los mercados globales.

Mis aportaciones para este trabajo son:

- La descripción de un fenómeno económico que depende del ingreso de los consumidores para poder adquirir este bien.

- Por la importancia de la industria automotriz mexicana, el Gobierno Federal tuvo que intervenir y poner en marcha programas e incentivos para la recuperación de este sector clave dentro de la economía, ya que variables, como el ingreso, el consumo la producción y la inversión se ven reflejados y afectados o beneficiados por este sector.

• **Recomendaciones**

-Es necesario que el impulso gubernamental que se le tiene que dar a la industria automotriz sea comprometido y no sólo una propuesta que se quede en el aire para los próximos años.

-Ya sabemos que la industria automotriz aporta gran cantidad de beneficios a la economía mexicana y que por lo tanto el apoyo e impulso que se le tiene que dar es de vital importancia lo cual nos reflejará un desarrollo y crecimiento económico en México, es importante apostar en este sector de la industria; después de este periodo de crisis por el que se atravesó y que desde finales de 2010 y a lo largo del primer semestre de 2011 hemos visto que se ha recuperado la industria automotriz, es prudente que los apoyos se concreten.

-Algunos apoyos y acciones importantes a este sector podrían ser:

-Eliminar totalmente la tenencia en los automóviles, sin tener que pagar refrendos y que sea a nivel nacional, no solo en algunos estados de la república.

-Reducir el impuesto del ISAN o por lo menos un subsidio de 3 a 5 años para que no se tenga que pagar.

-Apoyo a las empresas automotrices para Incrementar y flexibilizar la operación de líneas de crédito gubernamentales para las financieras automotrices.

-Negociación del TLCAN para la aplicación de nuevas reglas para la libre comercialización de los vehículos completos y de autopartes.

-Respecto al Programa de Renovación Vehicular, es necesario que si se presenta una segunda etapa se corrijan ciertos puntos erróneos que se presentaron en la etapa piloto,

- El trámite debe ser más ágil, que se pueda tener un periodo más corto y que el papeleo sea menos engorroso.
- Que en los autos más antiguos se deje de pedir tanto papeleo como por ejemplo la actualización de las tenencias y las verificaciones al corriente ya que si se tiene un carro tan viejo, muchas veces ocurre que se ha dejado de pagar los impuestos por falta de uso o por que el auto ya no tiene el valor anterior.
- El apoyo que se dé por parte de las agencias sea mayor, además de un financiamiento más amable para el consumidor, esto de la mano que el gobierno también dé un mayor estímulo a las concesionarias y por lo tanto el beneficio sea para todos los involucrados, tasas de interés equivalen alrededor de 20-25%, las comisiones por apertura, por enganche y seguro de vida, de desempleo, y por el automóvil 15%, que aumentan hasta un 30% el valor real del automóvil, lo que resulta difícil terminar de pagar, ya que los vehículos se deprecian rápidamente.

- **Bibliografía**

1. Aguilar García Javier, Guadalupe Mendiola González y Mariana Rojas Bautista, La crisis económica actual y el impacto sobre los trabajadores en México.
2. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, La industria automotriz de México en cifras. AMIA
3. Asociación Mexicana de Distribuidores Automotores, La industria automotriz en México 1994 1995 y 1997
4. Arteaga G., Arnulfo, Integración productiva y relaciones laborales en la industria automotriz en México , 2003
5. Banco de México, Informe Anual.
6. Carrillo Jorge. La nueva era de la industria automotriz en México. Ed. El Milagro
7. Centro de Estudios de las Finanzas Públicas H. Cámara de Diputados LX Legislatura, Situación Actual del Sector Automotor en México, 2000-2009/I. Mayo 2009, Diputado Mario Alberto Salazar Madera Presidente, Dr. Héctor Juan Villarreal Páez Director General.
8. Danhke, G.L. Investigación y comunicación. En R. Hernández, C. Fernández y P. Baptista (Eds.). Metodología de la investigación. México: Mc Graw Hill.
9. Fernández Domínguez, Almicar O., La Industria Automotriz en México y el TLCAN, en Observatorio de la Economía Latinoamericana, Número 65, agosto 2006.
10. Grande Napio, Jaime, La política del Estado Mexicano en la industria automotriz terminal: 1925-2003, 2006
11. Guzmán González, José Manuel, La industria automotriz mexicana en el proceso de globalización 1980-1994, 1997
12. Heinz Dieterich, Nueva Guía para la Investigación Científica, Editorial Planeta Mexicana.
13. Hernández Sampieri, Roberto, Metodología de la investigación Mc Graw Hill, Colombia 1996
14. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, La industria automotriz en México, INEGI 2000a, México.

15. Juárez Núñez Huberto, La crisis de la industria del automóvil y el fin de una época.
16. Juárez Huberto, Organización y localización en la industria automotriz Ciudades, año 6, no. 21, enero a marzo, Red Nacional de Investigación Urbana, México
17. La crisis económica mundial; Ed. Debate; México 2009.
18. Márquez Ayala David, “La Industria Automotriz en 2009”, Reporte económico
19. Marx Karl 1867-1894: El Capital III: 213-263; Fondo de Cultura Económica, 2ª ed. 1959.
20. Marx Karl, 1975, El Capital III, Fondo de Cultura Económica.
21. Monografía de la industria automotriz, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología Secretaría de Economía, febrero 2012
22. Mortimore, Michael, Informe sobre la industria automotriz mexicana, 2005
23. Rojas Soriano Raúl , Guía para realizar investigaciones sociales, Plaza Valdez Editores
24. Samuelson, Paul, et al.; Economía; 13ª Edición; Editorial McGraw-Hill; México; 1991.
25. Sosa Barajas W. Sergio, Análisis Económico, 44, Vol. XX Segundo cuatrimestre de 2005.
26. Stiglitz, Joseph; Economía; Editorial Ariel; Barcelona; 1993
27. Tello Carlos, Reflexiones sobre las crisis económica, en www.cnnexpansion.com
28. Vicencio Miranda Arturo, La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectiva, Contaduría y Administración No.221 México, enero.-abril de 2007
29. Vieyra Antonio, El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos históricos-económicos de su conformación territorial, UNAM México. Pág.1
30. Womack. P. James, La maquina que cambio el mundo. Ed. Mc Graw Hill 1992

- **Páginas de Internet**

www.alvolante.com.mx

www.amda.org.mx

www.amia.com.mx

www.banamex-com.mx

www.banxico.org.mx

www.caranddriver.com

www.casasenremate.com

www.cefp.gob.mx

www.ciiam.com

www.cnnexpansion.com

www.cronica.com

www.economia.gob.mx

www.eclac.org

www.elfinanciero.com

www.eumed.net

www.gmac.com.mx

www.inegi.com.mx

www.informador.com.mx

www.libertaddigital.com

www.milenio.com.mx

www.money.cnn.com

www.noticias.autoplaza.com.mx

www.nytimes.com

www.online.wsj.com

www.oecd.org

www.rincondelvago.com

www.se.gob.mx

www.shcp.gob.mx

www.standardandpoors.com

www.t21.com.mx

www.wikipedia.org

<http://money.cnn.com>

- **Periódicos**

1. El Economista
2. El Financiero
3. Expansión
4. La Crónica
5. La Jornada
6. Milenio
7. New York Times

- **Anexos**

Ley de Quiebras

La Ley Federal de Quiebras es un procedimiento creado y establecido por el Congreso de los Estados Unidos de Norte América. Esta ley provee a los individuos un alivio en el pago de sus deudas, concediendo soluciones rápidas y eficaces a sus problemas financieros.

La Ley Federal de Quiebras es en muchos casos la alternativa ideal para muchos individuos que lamentablemente atraviesan por situaciones financieras insoportables. Fue creada para proveer a los individuos y empresas un nuevo comienzo en su vida financiera. La misma provee herramientas muy eficaces para evitar los pagos excesivos, logrando que los individuos puedan lograr y restablecerse de sus problemas financieros y de esa forma puedan ser miembros productivos de nuestra sociedad. El descargo de todas o la mayoría de sus deudas, Una vez que todas sus deudas sean descargadas, en la mayoría de los casos, no se tendrá ninguna obligación legal de pagar las mismas.

Detiene acciones judiciales de cobro de dinero y embargos. Podrá detener ejecuciones de hipotecas sobre propiedades como su casa, y tendrá la oportunidad de pagar mediante un plan de pagos los atrasos de hipotecas, u obligar al acreedor que paralice procedimientos de reposición de la propiedad. Evitar la reposición de su automóvil u otras propiedades, y en muchos casos, hasta obligar al acreedor devolverle la propiedad reposeída.

Detener embargos en su sueldo, procedimientos de cobros de deudas por acreedores ya sean judiciales o extrajudiciales.

Detenga el hostigamiento por parte de los acreedores y obtenga un alivio y una oportunidad de reorganizarse.

Restaure o evite el corte de los servicios básicos en su hogar como la energía eléctrica, y los servicios de acueductos y alcantarillados.

Modificar los pagos mensuales en deudas aseguradas como préstamos de auto.

El Capítulo 11 es un capítulo de los Estados Unidos del Código de Bancarrota, lo que permite la reorganización bajo la quiebra las leyes de los Estados Unidos.

Capítulo 11 de bancarrota está disponible para todos los negocios, ya sea organizada como una corporación o empresa individual, y para las personas, aunque es más prominente utilizado por personas jurídicas.

Características del capítulo 11 de reorganización

El deudor en posesión, pueden adquirir financiamiento y préstamos en condiciones favorables, dando nuevos prestamistas primera prioridad para las empresas "las ganancias de esta. El tribunal también podrá permitir que el deudor en posesión de rechazar y cancelar los contratos. Los deudores también están protegidos de otro litigio contra la empresa a través de la imposición de una suspensión automática. Si bien la suspensión automática está en su lugar, la mayoría de los litigios contra el deudor es una estancia, o en suspenso, hasta que pueda resolverse en los tribunales de quiebra, o se reanuda en su lugar original.

Si las deudas de la empresa son superiores a sus activos, los resultados de la reestructuración de la quiebra a los propietarios de la empresa se quedó sin nada, en cambio, los derechos de los propietarios y los intereses se terminó y los acreedores de la compañía se queda con la propiedad de la nueva compañía reorganizada.

Si las acciones de la compañía se cotizan en bolsa, un Capítulo 11 generalmente lo hace ser retirado de la lista de su bolsa de primaria si se indica en la Bolsa de Nueva York, La Bolsa de Valores de América o el NASDAQ.

En el NASDAQ identificar quinta letra "Q" al final de un símbolo de valor indica la empresa está en quiebra (antes de la "Q" se colocó en frente de la actual población de símbolos por; un ejemplo célebre fue Penn Central, cuyo símbolo fue originalmente "PC" y se convirtió en "NPC" después que la compañía presentó el capítulo 11 en 1970). Muchas poblaciones que están excluidas de cotización, puedan reanudar la inclusión en la lista de venta libre (OTC) las existencias. En la inmensa mayoría de los casos, el Capítulo 11 del plan, en caso de confirmarse, pone fin a las acciones de la empresa, haciendo acciones sin valor.

Al promulgar el Capítulo 11 del código de bancarrota, el Congreso llegó a la conclusión que a veces es el caso de que el valor de una empresa es mayor si se venden o se reorganizó como una empresa en marcha que el valor de la suma de sus partes si los negocios de los activos de la que se venderían de forma individual. De ello se deduce que puede ser económicamente más eficiente para permitir que una empresa con problemas para continuar funcionando pueda cancelar algunas de sus deudas, y se sientan partícipes de la nueva compañía reorganizada a los acreedores cuyas deudas fueron canceladas. Por otra parte, el negocio se puede vender como negocio en marcha con el producto neto de la venta distribuidos a los acreedores en forma proporcional de acuerdo con las prioridades de la ley. De esta manera, los trabajos se pueden guardar, el (mal administrado anteriormente) motor de la rentabilidad, que es el negocio se mantiene (presumiblemente en una mejor gestión) en lugar de ser desmantelado, y, como autor de la propuesta de un plan de capítulo 11 está obligada a demostrar como precursor de la confirmación del plan, los acreedores de la empresa termina con más dinero de lo que lo harían en el Capítulo 7 de liquidación.

Un estudio de 2007 encontraron este fue porque las empresas estaban recurriendo a procedimientos como a la quiebra bajo la ley estatal, en lugar del procedimiento de quiebra federal, incluidos los previstos en el capítulo 11.

Los procedimientos de insolvencia en virtud de la ley estatal, que indica, son actualmente más rápidos, menos costosos y más privados, con algunos estados ni siquiera requieren documentos de la corte. Sin embargo, un estudio de 2005 se exige la caída pudo deberse a un aumento en la clasificación incorrecta de las quiebras muchos como "casos de consumo" en lugar de "casos de negocio".

La mayor quiebra en la historia de los EE.UU. fue el banco de Lehman Brothers Holdings Inc.; que figuran 639 mil millones dólares en activos a partir de su Capítulo 11 en 2008. El más grande de 16 quiebras de empresas desde el 1 de noviembre de 2009.⁷¹

⁷¹ Chapter11, Title11, United States Code, consultado 20 diciembre de 2010 www.wikipedia.org

DECRETO PARA EL APOYO DE LA COMPETITIVIDAD DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TERMINAL Y EL IMPULSO AL DESARROLLO DEL MERCADO INTERNO DE AUTOMÓVILES

El 31 de diciembre de 2003 se publicó el “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”⁷² con el objetivo de promover la inversión en la fabricación de vehículos ligeros en el país a través del otorgamiento de diversos beneficios.

Los beneficios para las empresas fabricantes que cuenten con registro son:

- Ser consideradas “empresas fabricantes” para efectos de las disposiciones sobre “depósito fiscal automotriz” y demás disposiciones de la Ley Aduanera.
- Podrán importar con cero arancel ad-valorem los vehículos de los segmentos que producen en México, al amparo del arancel-cupo, por un volumen anual equivalente al 10% de la producción efectuada en el año inmediato anterior.
- Serán consideradas automáticamente “empresas fabricantes” bajo el Programa de Promoción Sectorial de la Industria Automotriz y de Autopartes.
- El Decreto establece tres modalidades de registro para acceder a sus beneficios:

	Artículo 3	Artículo 4	Artículo 7
<i>Descripción</i>	Empresas productoras de vehículos ligeros establecidas en México que hayan invertido al menos 100 mdd en activos fijos y que produzcan al menos 50,000 unidades anualmente.	Empresas que realizan o realizarán procesos de manufactura, ensamble, o blindaje, que incremente el valor del vehículo en 50%.	Empresas que se encuentren en proceso de cumplir con el volumen anual de producción del artículo 3, pero que hayan cubierto el resto de los requisitos previstos en dicho artículo.

⁷² Modificado el 15 de abril de 2010.

LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMÓVILES NUEVOS

Nueva Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el 30 de diciembre de 1996

TEXTO VIGENTE

Última reforma publicada DOF 27-12-2006

Cantidades actualizadas por Resolución Miscelánea Fiscal DOF 31-12-2010

ERNESTO ZEDILLO PONCE DE LEON, Presidente de los Estados Unidos

Mexicanos, a sus habitantes sabed:

Que el Honorable Congreso de la Unión, se ha servido dirigirme el siguiente

DECRETO

"EL CONGRESO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, D E C R E T A:

LEY QUE ESTABLECE Y MODIFICA DIVERSAS LEYES FISCALES

LEY FEDERAL DEL IMPUESTO SOBRE AUTOMOVILES NUEVOS

Artículo 1o.- Están obligados al pago del impuesto sobre automóviles nuevos establecido en esta Ley, las personas físicas y las morales que realicen los actos siguientes:

I. Enajenen automóviles nuevos. Se entiende por automóvil nuevo el que se enajena por primera vez al consumidor por el fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o comerciante en el ramo de vehículos.

Fracción reformada DOF 26-12-2005

II. Importen en definitiva al país automóviles, siempre que se trate de personas distintas al fabricante, ensamblador, distribuidor autorizado o comerciante en el ramo de vehículos.

Fracción reformada DOF 26-12-2005

Para los efectos de lo dispuesto en las fracciones anteriores, los automóviles importados por los que se cause el impuesto establecido en esta Ley, son los que corresponden al año modelo posterior al de aplicación de la Ley, al año modelo en que se efectúe la importación, o a los 10 años modelo inmediato anteriores.

Párrafo adicionado DOF 26-12-2005

Artículo 2o. El impuesto para automóviles nuevos se calculará aplicando la tarifa o tasa establecida en el artículo 3o. de esta Ley, según corresponda, al

precio de enajenación del automóvil al consumidor por el fabricante, ensamblador, distribuidores autorizados o comerciantes en el ramo de vehículos, incluyendo el equipo opcional, común o de lujo, sin disminuir el monto de descuentos, rebajas o bonificaciones.

Párrafo reformado DOF 29-12-1997, 31-12-2003