



Universidad Nacional Autónoma de México

## **Programa de Posgrado en Ciencias de la Administración**

# **T e s i s**

**Programas de apoyo para contrarrestar los efectos  
de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados  
en Estados Unidos, Brasil y México**

**Que para obtener el grado de:**

**Maestro en finanzas**

**Presenta: L. C. Diana Ramos Ramírez**

**Tutor (Director de la tesis): Dr. Norman J. Wolf Del  
Valle**

**México, D.F. 2011**



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.

Dedico este trabajo a:

Mis padres Teresa y Martín, a mi hermano Erick,  
por siempre estar a mi lado dándome  
amor, consejos y apoyo incondicional  
en todas y cada una de las etapas de  
mi vida.

Agradecimientos:

A mi tutor Norman Wolf Del Valle, a mis sinodales,  
en especial a la doctora Hortensia  
Lacayo, por su apoyo y ayuda en la  
elaboración de esta tesis.

A mi novio Carlos, a mis familiares, a mis amigos,  
compañeros, profesores y a todas  
aquellas personas, que me aportaron  
amor, amistad, conocimientos, críticas  
y buenos momentos.

A la UNAM, por todo lo que me ha  
dado.

	<b>INDICE</b>	<b>PAG.</b>
<b>Introducción</b>		<b>1</b>
<b>Capítulo 1. Estado del arte.</b>		<b>8</b>
<b>Capítulo 2. Conceptos económicos en los que se basa la implantación de los programas de apoyo a la industria automotriz.</b>		<b>15</b>
<b>2.1 La industria automotriz.</b>		<b>15</b>
<b>2.2 Los indicadores a estudiar.</b>		<b>15</b>
<b>2.1.1 Objetivos.</b>		<b>17</b>
<b>2.2.2 Ventas.</b>		<b>17</b>
<b>2.2.3 Precio de acciones.</b>		<b>17</b>
<b>2.2.4 Empleo.</b>		<b>18</b>
<b>2.2.5 El Producto interno bruto (PIB).</b>		<b>19</b>
<b>2.3 Influencia del gobierno en la economía de un     país.</b>		<b>20</b>
<b>Capítulo 3. Reseña histórica de las políticas implantadas hacia el sector automotriz y sus consecuencias.</b>		<b>27</b>
<b>3.1 Caso Estados Unidos.</b>		<b>27</b>
<b>3.1.1 De los inicios al año 1980.</b>		<b>27</b>
<b>3.1.2 Del año 1980 al año 2008.</b>		<b>28</b>
<b>3.2 Caso Brasil.</b>		<b>31</b>
<b>3.2.1 Inicios de la industria automotriz en Brasil.</b>		<b>31</b>
<b>3.2.2 Desarrollo de la industria automotriz en         Brasil.</b>		<b>32</b>
<b>3.2.3 Crecimiento de la industria automotriz.</b>		<b>33</b>
<b>3.3 Caso México.</b>		<b>36</b>

3.3.1	Inicios de la industria automotriz en México.	36
3.3.2	Desarrollo de la industria automotriz en México.	38
3.3.3	Cambios a partir del Tratado de Libre Comercio.	39
3.3.4	Resumen del capítulo.	43
<b>Capítulo 4. Programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008.</b>		
4.1	Crisis financiera de 2008.	47
4.2	Crisis en la industria automotriz.	48
4.2.1	Caso Estados Unidos.	50
4.2.1.1	Programas de apoyo.	50
4.2.1.1.1	Financiamientos.	51
4.2.1.1.2	Reestructuraciones y fusiones.	53
4.2.1.1.3	Renovación vehicular.	55
4.2.1.2	Indicadores a análisis.	56
4.2.1.2.1	Objetivos.	56
4.2.1.2.2	Ventas.	57
4.2.1.2.3	Precio de acciones.	60
4.2.1.2.4	Empleo.	63
4.2.1.2.5	PIB.	64
4.2.1.3	Resumen de indicadores correspondientes a Estados Unidos.	66
4.2.2	Caso Brasil.	68

4.2.2.1 Programas de apoyo.	68
4.2.2.1.1 Reducción de los impuestos.	68
4.2.2.1.2 Crédito y reducción de tasas de interés.	69
4.2.2.2 Indicadores a análisis.	70
4.2.2.2.1 Objetivos.	70
4.2.2.2.2 Ventas.	71
4.2.2.2.3 Precio de acciones.	72
4.2.2.2.4 Empleo.	72
4.2.2.2.5 PIB.	74
4.2.1.2 Resumen de indicadores correspondiente a Brasil.	76
4.2.3 Caso México.	78
4.2.3.1 Programas de apoyo.	79
4.2.3.1.1 Renovación vehicular.	79
4.2.3.1.2 Reducción de impuestos.	87
4.2.3.1.3 Preservación del empleo.	88
4.2.3.2 Indicadores a análisis.	89
4.2.3.2.1 Objetivos.	89
4.2.3.2.2 Ventas.	90
4.2.3.2.3 Precio de acciones.	93
4.2.3.2.4 Empleo.	93
4.2.3.2.5 PIB.	97
4.2.3.3 Resumen de indicadores correspondientes a México.	101
4.2.4 Resumen de indicadores de los tres países	103

<b>Conclusiones.</b>	<b>107</b>
<b>Glosario.</b>	<b>112</b>
<b>Referencias.</b>	<b>114</b>



## INTRODUCCIÓN

El INEGI, en su publicación “La industria automotriz en México” del año 2008, comenta que esta industria es una de las más grandes en México, ya que forma parte de los ocho sectores o actividades económicas que en forma agregada contribuyen con alrededor del 40% en la generación del Producto Interno Bruto (PIB) Nacional<sup>1</sup>. Además de que el sector de la industria manufacturera, dentro del que se encuentra la industria automotriz, generó un promedio de 6 872 278 empleos en 2010<sup>2</sup>.

Actualmente, esta industria que constituye una importante actividad económica para México y el mundo, se encuentra en un periodo de crisis, lo cual ha traído consecuencias desfavorables para el empleo y para la economía familiar, como son el recorte de personal, los paros técnicos<sup>3</sup> e incluso huelgas.

Es importante recordar que esta industria utiliza los productos y servicios de otros sectores y empresas, como la de los metales, el vidrio, las telas y en general todos aquellos que se utilizan para el cuidado y buen funcionamiento de los automóviles; el hule (llantas y aditamentos), los contratos de seguros, los dispositivos de seguridad, los transportes, el comercio, la recaudación de diversos impuestos como la tenencia y el impuesto sobre artículos nuevos (ISAN), etcétera, y que todas estas industrias también se ven afectadas por la crisis.

Con base en estas situaciones, durante el año 2008 y el año 2009 se pusieron en marcha diferentes planes de apoyo a la industria automotriz en varios países, dentro de la presente investigación se destacan:

- a) Estados Unidos de América, debido a que es uno de los países productores más grande dentro de la industria automotriz y porque además en él comenzó la crisis de este sector.
  
- b) Brasil, porque es el país latinoamericano que tiene más semejanzas históricas y económicas con México, en especial en el sector automotriz.

---

<sup>1</sup>Con base en: México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “La industria automotriz en México Serie estadísticas”, México, 2008, <[http://www.inegi.org.mx/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/Automotriz/2008/IAM-2008.pdf](http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/Automotriz/2008/IAM-2008.pdf)>, (15 de octubre de 2009), p. 7

<sup>2</sup> Cálculos propios basados en México, INEGI, Sistema para la consulta de indicadores estratégicos InfoLaboral, INEGI, 2010, <<http://www.inegi.org.mx/est/contenidos/espanol/sistemas/enoe/infoenoe/default.aspx?s=est&c=14042>>, (31 de marzo de 2011)

<sup>3</sup> Jesús Marcín, “Paros técnicos en México, ¿legales o ilegales?”, *El economista*, Espacio Ernst and Young, 17 de mayo de 2009 19:35 horas, <<http://eleconomista.com.mx/notas-impreso/columnas/espacio-ernst-and-young/2009/05/17/paros-tecnicos-mexico-%C2%BFlegales-o-ilegales>>, (10 de octubre de 2009).

- c) México, por ser el país base de esta investigación, al cual se desea dar elementos de comparación con los programas de apoyo implementados en otros países durante el periodo de afectación de la crisis automotriz, todo ello para optimizar las decisiones en pro del bienestar de la economía y del país en general.

En Estados Unidos de América se encuentran tres de las grandes armadoras de automóviles en el nivel mundial, que son General Motors, Ford y Chrysler, y las cuales se declararon en quiebra en el año 2008, dando paso a desempleo y crisis en la sociedad. Por lo que en Estados Unidos de América comenzaron a dar apoyos, como: préstamos de dinero para su reestructuración, préstamos para el desarrollo de nuevas alternativas de combustibles y de motores, inversión en el capital de las empresas con consecuencias de control de las empresas por parte del gobierno, programas en los que se otorga dinero por autos viejos, etcétera.

Por su parte, en Brasil se han implementado políticas de reducción de impuestos, reducción de las tasas de interés y mejores condiciones de financiamiento, por las cuales se vio recuperación en la industria automotriz de ese país, al presentar un crecimiento del 10.2% en junio del año 2009, frente al mismo mes del año anterior.<sup>4</sup>

Así mismo México, tiene importantes vínculos comerciales con Estados Unidos de América y por consiguiente se presentó una desaceleración derivada de la crisis que afecta a su país vecino. México es un país en el que la industria automotriz es una fuente de empleos directos e indirectos, donde las ventas y la producción de automóviles se vio muy afectada, tanto por la falta de financiamientos como por la preferencia de los consumidores a adquirir autos usados de mucho menor costo (entre ellos los provenientes de Estados Unidos), sin olvidar la importación de autos chinos. En este país, el gobierno emitió un “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, en el cual se plantea un apoyo económico, al comprador final, de \$15 000.00 M.N., haciéndose efectivo al momento de presentar un certificado de destrucción del vehículo propiedad del comprador final cuyo año modelo sea al menos 10 años mayor al actual.<sup>5</sup>

Sin olvidar que a pesar de estas medidas, las asociaciones e instituciones de cada país, inmersas en esta crisis, siguen buscando alternativas más profundas y

---

<sup>4</sup> Párrafo elaborado con base en Portal Brasil, “Mantega: Funcionamiento de los bancos y el crecimiento menor confirma la recuperación de la economía”, Gobierno de Brasil, Brasil, 2009, <[http://www.brasil.gov.br/noticias/ultimas\\_noticias/15-130809/](http://www.brasil.gov.br/noticias/ultimas_noticias/15-130809/)>, (14 de septiembre de 2009), [s.p.]

<sup>5</sup> Con base en México, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 21 de julio de 2009, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009)>, (11 de enero de 2010), [s.p.]

variadas que lleguen a tener un mayor impacto en sus finanzas para así disminuir las pérdidas, detenerlas y finalmente superar esta crisis.

De acuerdo a lo anterior, es importante comparar y analizar el impacto de las medidas de los programas aplicados en apoyo a la industria automotriz, en cuanto al cumplimiento de los objetivos de las mismas, a propiciar el progreso de esta industria en cuanto a la recuperación de las ventas, al cambio del precio de las acciones de las principales compañías de ensamblaje de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países, al sostenimiento o aumento del nivel de empleo nacional, y al crecimiento de la economía de cada país en cuestión, medido a través del PIB; para fomentar la utilización óptima de los recursos monetarios<sup>6</sup>, en este caso tanto gobierno como empresas manufactureras, mediante la organización y planeación de los nuevos programas y políticas a llevar a cabo para una toma de decisiones más informada y orientada hacia los objetivos específicos que se persiguen.

Dentro del presente trabajo la pregunta que se buscó contestar fue: ¿Cuáles han sido los resultados de los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos de América, Brasil y México, en cuanto a:

- A. Cumplimiento de sus objetivos,
- B. Propiciar la recuperación de las ventas en esta industria,
- C. Contribuir al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países
- D. El sostener o aumentar el nivel de empleo en el país.
- E. Contribuir al crecimiento de la economía en cada país, medido a través del PIB?

Por lo que el objetivo fue: analizar cuáles han sido los resultados de los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos de América, Brasil y México, cumplieron en cuanto a:

- A. Cumplimiento de sus objetivos,
- B. Propiciar la recuperación de las ventas en esta industria,
- C. Contribuir al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países.
- D. El sostener o aumentar el nivel de empleo en el país.
- E. Contribuir al crecimiento de la economía en cada país, medido a través del PIB.

---

<sup>6</sup> Con base en Juan Alberto, Adam Siade, *et al.*, Finanzas Básicas, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, p.21.

Dando pie a la formulación de la hipótesis: “los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos de América, Brasil y México, han tenido los siguientes resultados:

- A. Cumplimiento de sus objetivos,
- B. Propiciaron la recuperación de las ventas, en esta industria,
- C. Contribuir al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países.
- D. El sostenimiento o aumento del nivel de empleo en el país.
- E. Contribuir al crecimiento de la economía en cada país, medido a través del PIB.”

Es importante mencionar que la presente investigación “Programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos, Brasil y México”, se enfoca a las finanzas como área general de investigación, a la industria automotriz como área específica de investigación, y al financiamiento de la industria automotriz como línea de investigación.

Y tomando en cuenta que el método son los criterios y procedimientos generales que guían el trabajo científico, la metodología utilizada en esta tesis, fue la investigación documental de fuentes históricas, información estadística y documentos que existen sobre el tema, con el objetivo de efectuar un análisis de las soluciones aplicadas por los gobiernos de los distintos países para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz, la interpretación de los resultados de las mismas, y conclusiones, con los contenidos que a continuación se especifican.

Primero se llevó a cabo una investigación documental acerca de los trabajos que se han elaborado previamente acerca de este tema, y las cuales traten de explicar el fenómeno y sus características.

En segundo lugar, se investigó la historia de la industria automotriz en cada uno de los países en cuestión, y de los programas que se implantaron en ellos, en años anteriores al 2008, buscando su mejora, además de la situación previa a la crisis de esta industria.

Posteriormente se recolectó información documental acerca de la crisis de la industria automotriz, desde sus orígenes en la crisis financiera en Estados Unidos, hasta su afectación en la industria en cuestión.

Y se continuó la investigación de los programas de apoyo implementados en cada país, sus características, objetivos, tiempos y formas de implementación, etc. Para así, llegar a una fase de análisis de los mismos, en cuanto a los factores de cumplimiento de objetivos de los programas mencionados, las ventas del sector automotriz a nivel país y de algunas de sus empresas más representativas, el sostenimiento o aumento del nivel de empleo en el país en estudio y su impacto a

nivel nacional, el crecimiento de la economía de cada país, medido a través del PIB, el aumento del precio de las acciones de las empresas automotrices que hayan sido objeto de los proyectos de ayuda en Estados Unidos de América, Brasil y México y que coticen en alguna bolsa de valores.

Se debe aclarar que el periodo que se tomó en cuenta para la selección de los programas de ayuda para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz, fue desde el momento en que en el país Estados Unidos de América se declara existente la crisis de la industria mencionada el 20 de septiembre del año 2008, y hasta el primer trimestre del año 2010, esto con el objetivo de concentrar en el análisis el mayor número de programas aplicados, y evitar que sean incluidos programas diseñados para un apoyo posterior a la crisis de la industria automotriz.

La siguiente fase fue la interpretación de resultados, en la cual se analizó la información obtenida y se puso a prueba la hipótesis, con lo que se llegó a la última parte, que fue la redacción de las conclusiones, en la cual se habla acerca de la comprobación de la hipótesis y cualquier dato que haya sobresalido y que pueda ayudar a mejorar las condiciones de la industria automotriz o de la economía mexicana.

Es muy importante dar a denotar que según la NORMA Oficial Mexicana "NOM-008-SCFI-2002. Sistema General de Unidades de Medida"<sup>7</sup>, la "Tabla 21-Reglas para la escritura de los números y su signo decimal", dice que "los números deben ser generalmente impresos en tipo romano. Para facilitar la lectura de números con varios dígitos, estos deben ser separados en grupos apropiados preferentemente de tres, contando el signo decimal a la derecha y a la izquierda, los grupos deben ser separados por un pequeño espacio, nunca con una coma, un punto, o por otro medio"<sup>8</sup>, por lo que en la presente investigación las cifras siguen ese parámetro.

---

<sup>7</sup> Vid. México, Secretaría de Economía, *NORMA Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002. Sistema General de Unidades de Medida*, México, 2002, <<http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/download/008scfi.pdf>>, (21 de mayo de 2011), pp.64.

<sup>8</sup> *Idem*. p.55

A continuación se presenta, detalladamente, una lista de las actividades que se realizaron:

<b>Actividad</b>	<b>Método</b>
Consulta de revistas del ámbito financiero, artículos de periódicos de EUA, México y Brasil, página de internet del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), página de internet de la Secretaría de Economía o su similar en EUA, México y Brasil.	Deductivo, analítico, sintético, histórico y comparativo. Técnica: investigación documental.
Consulta de documentos oficiales emitidos por las autoridades de EUA, México y Brasil, acerca de los indicadores económicos de la industria automotriz y del empleo que esta conlleva.	Deductivo, analítico, sintético, histórico y comparativo. Técnica: investigación documental.
Consulta de indicadores de la situación económica y del nivel del empleo en EUA, México y Brasil.	Deductivo, analítico, sintético, histórico y comparativo. Técnica: investigación documental.
Estudio y comparación de variables: apoyos financieros gubernamentales, objetivos, alcances, fuentes de financiamiento, nivel de empleo de personal en cada país, crecimiento (tamaño en ventas), utilidades, exportaciones, desarrollo de la industria (nuevos proyectos), derivados de la aplicación de las opciones financieras gubernamentales aplicadas en Estados Unidos, Brasil y México.	Deductivo, analítico, sintético, histórico y comparativo. Técnicas: investigación documental.
Análisis de las variables: apoyos financieros gubernamentales, objetivos, alcances, fuentes de financiamiento, nivel de empleo de personal en cada país, ventas, costo de las acciones de las empresas en estudio y su comportamiento, exportaciones, desarrollo de la industria (nuevos proyectos).	Analítico, sintético y deductivo.
Análisis e interpretación de resultados.	Analítico, sintético y deductivo.
Redacción de conclusiones.	Sintético y deductivo.

En resumen, se presenta a continuación la matriz de congruencia.

PREGUNTA	OBJETIVO	SUPUESTO O HIPÓTESIS	MÉTODO
<p>¿Cuáles han sido los resultados de los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos de América, Brasil y México, en cuanto a:</p> <p>A. Cumplimiento de sus objetivos,</p> <p>B. Propiciar la recuperación de las ventas en esta industria,</p> <p>C. Contribuir al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países</p> <p>D. El sostener o aumentar el nivel de empleo en el país.</p> <p>E. Contribuir al crecimiento de la economía en cada país, medido a través del PIB?</p>	<p>Analizar cuáles han sido los resultados de los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos de América, Brasil y México, cumplieron en cuanto a:</p> <p>A. Cumplimiento de sus objetivos,</p> <p>B. Propiciar la recuperación de las ventas en esta industria,</p> <p>C. Contribuir al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países.</p> <p>D. El sostener o aumentar el nivel de empleo en el país.</p> <p>E. Contribuir al crecimiento de la economía en cada país, medido a través del PIB.</p>	<p>Los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos de América, Brasil y México, han tenido los siguientes resultados:</p> <p>A. Cumplimiento de sus objetivos,</p> <p>B. Propiciaron la recuperación de las ventas, en esta industria,</p> <p>C. Contribuir al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países.</p> <p>D. El sostenimiento o aumento del nivel de empleo en el país.</p> <p>E. Contribuir al crecimiento de la economía en cada país, medido a través del PIB.</p>	<p>Investigación documental en tesis, artículos de divulgación, estadísticas de índices nacionales, noticias, etc. y estudio de los programas de apoyo que se han implementado para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, en Estados Unidos de América, Brasil y México para su análisis e interpretación.</p>

Fuente: Doctor Adam Siade, Juan Alberto, "Seminario de investigación en ciencias de la administración", en Maestría en Finanzas, México, División de Estudios de Posgrado, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2009.

## Capítulo 1. Estado del arte

La industria automotriz es una de las más grandes en la generación de empleos directos e indirectos en nuestro país y en el nivel mundial, por lo que su

situación financiera afecta en gran medida a las familias que dependen directa e indirectamente de ésta.

Existen diversas investigaciones acerca de la industria automotriz en México, entre ellas se encuentran las que a continuación se comentan:

En 1985 Elda Pincolini Maniezzi, en su tesis “La industria automotriz en México”<sup>9</sup> da una visión de cómo se ha ido constituyendo esta industria en nuestro país, desde sus inicios hasta mediados de la década de los ochenta, haciendo pausa en el marco legal y en los impactos de la economía. Además analiza el aporte de la industria automotriz terminal a la economía del país, mediante algunos indicadores macroeconómicos como la participación de esta industria dentro del PIB, la participación en el empleo, la distribución de la balanza comercial, etc. De donde determina que para finales de la década de los setenta e inicios de los ochenta, el PIB de la industria automotriz tuvo un crecimiento continuo (excepto en el año 1982), incluso mayor que el PIB del sector manufacturero y que el PIB nacional. Su objetivo final fue el plantear medidas de políticas económicas enfocadas a la reestructura de la industria automotriz, evitando la apropiación de excedente generado por parte de las empresas extranjeras pertenecientes a esta industria que operan en México, mediante mecanismos como la sobrefacturación de importaciones, y la salida de capital de las empresas de esta industria. Lo cual, manifiesta en el último capítulo de esa tesis, y que engloba el control a la inversión extranjera directa, la transferencia de tecnología, la reglamentación de del pago de dividendos e intereses, el uso del financiamiento local, la eliminación de la protección arancelaria, impulso a políticas de fomento a las exportaciones, la racionalización de la industria, el control de precios de material de importación, entre otros.

En 1986, Armando Franco Urquidi, en su tesis “Dinámica dependiente en la industrialización mexicana: Un modelo de análisis de la industria automotriz”, presenta la historia y desarrollo de la industria automotriz en México y en el nivel mundial, centrándose en la política de sustitución de importaciones que el Estado mexicano estableció en la década de los sesenta cuyo objetivo fue “crear una industria local, que funcione como motor de un desarrollo económico independiente”<sup>10</sup>, y sus consecuencias, que el autor expresa diciendo que “se logró una modernización del país, que la industria local creció en términos cuantitativos (número) y cualitativos (actividades), pero la dependencia económica es ahora más profunda”<sup>11</sup>. Concluyendo que el proteccionismo, más allá de haber jugado un papel positivo para las empresas conformantes de la industria automotriz en México en los años sesenta, generó problemas ya que su carácter discriminatorio favorece la producción nacional de bienes de consumo al

---

<sup>9</sup> Vid Elda Pincolini Maniezzi, *La industria automotriz en México*, Tesis de Maestría, Maestría en Economía, México, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, 307 pp.

<sup>10</sup> Armando Franco Urquidi, *Dinámica dependiente en la industrialización mexicana: Un modelo de análisis de la industria automotriz*, Tesis de Maestría, Maestría en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, p.39

<sup>11</sup> *Idem*.



establecer aranceles elevados a la importación de estos, mientras que desestimulan la producción local de bienes de capital con aranceles bajos.<sup>12</sup>

En el año 2002 la Doctora Ma. De Lourdes Álvarez Medina, publicó un artículo de investigación llamado “Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México”<sup>13</sup>, en el cual lleva a cabo una investigación sobre las características y la conformación de la industria automotriz en México, con un pequeño preámbulo acerca de su situación en el nivel mundial, donde señala que esta industria en México está integrada por dos sectores: la industria terminal y la industria de autopartes. Y que la misma contribuyó con el 3.25% del PIB y con 448 540 empleos en el año 2001<sup>14</sup>. Además de comentar que las tendencias que se estaban dando en la industria en esos momentos eran que las “empresas fabricantes de automóviles tienden a cambiar sus funciones, ocupándose de actividades integradas en niveles superiores de la cadena productiva, en concreto los servicios financieros, y dejando a sus proveedores muchas de las actividades de manufactura. Este comportamiento obedece a una lógica de evaluación del desempeño en la que incrementar el valor de las acciones de la empresa es el principal objetivo: disminuir sus activos y disminuir las responsabilidades con los trabajadores permitirá aumentar las utilidades de la empresa.”<sup>15</sup> Concluyendo que “la nueva forma de operar de la industria automotriz mundial dejó poco espacio para la incorporación de las empresas de autopartes locales a la cadena productiva; además, la apertura comercial ha permitido que las grandes empresas distribuidoras de autopartes importen cada vez más productos. Estos dos factores influirán en la desaparición de muchas empresas de la industria automotriz en los próximos años”<sup>16</sup>.

En el año de 2004, María Guadalupe Juárez González, en su tesis “La industria automotriz en México”<sup>17</sup>, nos dice que “la industria automotriz ha representado tradicionalmente un sector estratégico para el desarrollo del país. Su participación en el Producto Interno Bruto, así como su aportación en la generación de empleos y divisas, la colocan como la segunda industria más importante en México solo atrás del sector petrolero”<sup>18</sup>, y nos presenta un estudio histográfico de carácter monográfico sobre la industria automotriz en México, donde nos habla de los “antecedentes de la comercialización de vehículos en

---

<sup>12</sup> Con base en Armando Franco Urquidi, op. cit., p.9

<sup>13</sup> Vid María de Lourdes Álvarez Medina, “Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México”, revista *Contaduría y Administración*, N°206, julio-septiembre, 2002, México, Universidad Nacional Autónoma de México, <<http://www.ejournal.unam.mx/rca/206/RCA20603.pdf>>, (22 de septiembre de 2009), p.32

<sup>14</sup> *Idem*

<sup>15</sup> *Ibid* p. 46

<sup>16</sup> *Ibid* p. 29

<sup>17</sup> Vid María Guadalupe Juárez González, *La industria automotriz en México*, Tesis de Licenciatura en Relaciones internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, 171 pp.

<sup>18</sup> *Ibid* p.8

México y su evolución en el proceso de producción, derivada de los Decretos Automotrices”<sup>19</sup> de 1962 a 2003.

En el año 2005, Cándido Pérez Costela y José Luis Giménez Rigol, en su artículo: “Ventas de automóviles en América latina, los casos de Brasil, México y Venezuela”<sup>20</sup>, establece una relación estadística entre las ventas de los vehículos y las tasas de interés como estimador del proceso de financiamiento que predomina en el mercado automotriz venezolano, contrastando a su vez con los casos de Brasil y México, con resultados similares entre los dos últimos, pero contrarios a los de Venezuela. Dando como conclusiones que la tasa de interés y las ventas de automóviles están íntimamente relacionadas en Venezuela, siendo su caso contrario los países de México y Brasil, entre 1997 y 1998, en donde son independientes una de la otra.

Para contrarrestar los diversos efectos de las decisiones para incrementar el valor de las acciones de la empresa mediante disminución de activos y de responsabilidades con los trabajadores, distintos investigadores e instituciones gubernamentales han dado propuestas para el mejoramiento de la situación económica en México, un ejemplo es la investigación titulada “Industria automotriz y de autopartes. Estrategia para la Integración de su Agrupamiento Industrial”<sup>21</sup>, donde se plantean diversas acciones para mejorar la industria automotriz en el Estado de Chihuahua, tales como: atraer una planta armadora al mismo Estado, la expansión de la industria en cuanto a partes y componentes con empresas de Estados Unidos, Europa y Asia, sobre todo en la parte eléctrica/electrónica, y en el desarrollo de recursos humanos con alta capacitación e investigación en programas conjuntos con universidades de reconocimiento internacional.

Aunado a los cambios que se dieron en la industria automotriz, y que se mencionaron anteriormente, en el año 2008, el mundo sufrió una gran crisis económica, semejante a la ocurrida en el año de 1929, la cual afectó a varias industrias que son pilares de la economía de todos los países, siendo una de ellas la industria automotriz.

Como respuesta, entre los años 2008 y 2009, algunos gobiernos comenzaron a tomar acciones (ejemplo: paros técnicos<sup>22</sup> y aplicación de programas de apoyo), que ayudaran a contrarrestar los efectos de la crisis (ejemplo: desempleo y baja en las ventas).

---

<sup>19</sup> *Ibid* p.10

<sup>20</sup> Vid Cándido Pérez Costela, José Luis Giménez Rigol, “Ventas de automóviles en América latina, los casos de Brasil, México y Venezuela”, *Academia*.Revista Latinoamericana de Administración, número 035, segundo semestre del 2005, Bogotá, Colombia, Universidad de los Andes, pp.1-9

<sup>21</sup> Vid México, Gobierno del Estado de Chihuahua, *Industria automotriz y de autopartes. Estrategia para la Integración de su Agrupamiento Industrial*, México, 2009, <<http://201.131.19.30/estudios/Automotriz/Automotriz%20y%20Autopartes.pdf>>, (17 de septiembre de 2009), 41 pp.

<sup>22</sup> Vid NOTIMEX, *Necesitan empresas de autopartes más de 500 mdd para superar crisis*, <<http://mx.news.finance.yahoo.com/18032009/7/finanzas-necesitan-empresas-autopartes-mas-500.html>>, (17 de septiembre de 2009).

Una propuesta fue la que presentó el senador Ricardo Torres Origel, en la presentación “La industria automotriz mexicana frente a la situación económica actual”<sup>23</sup> en el mes de marzo del año 2009, quien sugirió dar líneas de crédito y garantías gubernamentales a las empresas financieras automotrices, además de poner énfasis en esquemas fiscales y llevar a cabo promoción del mercado nacional, con el objetivo de evitar cierres y gran cantidad de despidos que se comenzaron a dar en el año 2008 y 2009. Comenzando con 25 mil empleos en la primera parte del año 2008, y llegando a alcanzar la cifra de 131 mil 668 empleos, de enero de 2008 a octubre de 2009, esto, como consecuencia de la crisis en esta industria.

La investigación “México frente a la crisis: Hacia un nuevo curso de desarrollo”<sup>24</sup> presentada por diversos especialistas del ámbito económico y político de México, da una visión de la crisis global y su impacto sobre la economía mexicana y propuestas para apoyar a diversos sectores económicos de México, entre ellos a la industria automotriz, enfocándose en fomentar el desarrollo de empresas nacionales y en la especialización del personal y de la infraestructura tecnológica.

Estas propuestas tienen en cuenta las experiencias de soluciones a la crisis, ya aplicadas en diversos países clave para México, como son Estados Unidos de América, China, Alemania y Brasil.

En el año 2009 Mario Marroquín Castillo, mediante su tesis “Impacto del cambio tecnológico en la demanda de empleo: caso del sector automotriz en México 1989-2008”, tiene la hipótesis de que “el impacto en la demanda de empleo del cambio tecnológico total incorporado en las 9 grandes divisiones de la industria manufacturera mexicana durante el periodo 1994 a 2008, ha sido negativo”<sup>25</sup>. Presentando en sus conclusiones que “el proceso modernizador y exportador del sector, [...] en casi nada ha aportado al crecimiento económico del país”<sup>26</sup>, además de que “no obstante el resultado negativo en el crecimiento de la demanda de empleo en el periodo considerado, este podría haber sido positivo, si el valor de crecimiento de la producción hubiese superado al crecimiento del factor tecnológico (productividad laboral)”<sup>27</sup>.

---

<sup>23</sup> Ricardo Torres Origel, *La industria automotriz mexicana frente a la situación económica actual*, México, 2009, <[http://www.ricardotorresorigel.org.mx/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=42&tmpl=component&format=raw&Itemid=66](http://www.ricardotorresorigel.org.mx/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=42&tmpl=component&format=raw&Itemid=66)>, (22 de septiembre de 2009), pp.28

<sup>24</sup> Vid Cordera Campos Rolando *et al. México frente a la crisis: Hacia un nuevo curso de desarrollo*, México, 10 de septiembre de 2009, <<http://www.unam.mx/>>, (3 de octubre de 2009), 34 pp.

<sup>25</sup> Mario Marroquin Castillo, *Impacto del cambio tecnológico en la demanda de empleo: caso del sector automotriz en México 1989-2008*, Tesis de Maestría en Economía, México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009, p.152

<sup>26</sup> *Ibid* p.154

<sup>27</sup> *Ibid* p.155

En 2009, Liliana Cuadros Laureán en su tesis “Competencia México-China en la industria automotriz: el caso del mercado de repuesto”<sup>28</sup>, plantea como objetivo el analizar si la industria de autopartes en México, había sido afectada por la introducción de autopartes chinas, especialmente en lo concerniente al mercado de repuestos, y cómo hipótesis sostenía que “la entrada de autopartes provenientes de china al mercado de repuesto ha sido mínimo ya que la industria automotriz china apenas inicia exportaciones de productos de tecnología media, además los productos no tienen buena aceptación por que son considerados artículos de baja calidad en el mercado”. Concluyendo que la introducción de autopartes de origen chino a México no le ha ganado aún a nuestro país el mercado correspondiente, pero sí constituye una amenaza al ir mejorando la calidad de sus productos que junto con sus bajos costos irá disminuyendo las ventas y la producción de las empresas mexicanas, siendo éste un factor que afectará a la industria automotriz en México y agudizará la crisis por la que pasa.

En el año 2010, la Doctora Ma. de Lourdes Álvarez Medina, presentó en el XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática, organizado por la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Nacional Autónoma de México, su trabajo titulado “Industria automotriz en México y Brasil: una comparación de resultados después de la crisis económica de 2008”, en la que lleva a cabo una comparación del desarrollo de la industria automotriz en estos dos países, durante las décadas de los ochentas, noventas y dos mil, centrándose en los años de 2007 a 2010, además de comparar las medidas que llevaron a cabo los citados países para apoyar al sector automotriz en la crisis de esos últimos años. Dejándonos reflexiones acerca de que “los factores que inciden en los resultados de la industria son en primer lugar económicos”<sup>29</sup> ya que el país Brasil presentó resultados positivos y de crecimiento, como una inflación, deuda externa e interna controlada, una mejora en la distribución del ingreso, el apoyo de los bancos estatales, una cadena productiva mejor conformada, exportaciones diversificadas, lo que contribuyó a que las medidas tomadas por este país dieran resultados como crecimiento de su mercado interno y una mínima reducción en su producción.

En ese mismo año y mismo congreso internacional, la Doctora Ma. Hortensia Lacayo Ojeda presento el trabajo titulado “El programa de renovación vehicular como apoyo a la industria automotriz en México y sus resultados”, en el cual la Doctora habla de las características generales de los diversos programas de renovación vehicular que se pusieron en práctica en distintos países alrededor del mundo. Además del efecto negativo que tuvo la crisis del año 2008 en la industria

---

<sup>28</sup> Vid Liliana Cuadros Laureán, *Competencia México-China en la industria automotriz: el caso del mercado de repuesto*, Tesis de Maestría en Administración (organizaciones), México, Facultad de Contaduría y Administración, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009, 120 pp.

<sup>29</sup> Ma. de Lourdes Álvarez Medina, “Industria Automotriz en México y en Brasil: una comparación de resultados después de la crisis económica de 2008” en Memorias del XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática, México, División de Investigación en Contaduría, Administración e Informática, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2010, <<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xv/ponencias/174.pdf>>, (27 de marzo de 2011), 17 pp.

automotriz en México, y los resultados que el programa de renovación vehicular tuvo en este país, el cual buscaba “promover la compra de automóviles nuevos y la destrucción de vehículos viejos en circulación”<sup>30</sup>. Los cuales fueron que ni siquiera se terminó la primera parte del presupuesto otorgado para el programa, esto, derivado de diferentes circunstancias, la primera que los ingresos de la población en general eran muy bajos, la segunda que el apoyo no se consideraba de gran ayuda si se miraba el mercado de autos usados, en el cual el usuario de un carro viejo en circulación, podía obtener una mayor cantidad de dinero si lo vendía por este medio, que si utilizaba la opción del programa. Sin olvidar que existen los autos “chocolate”, que si bien no ayudan a que el país cuente con un mejoramiento en el nivel de gases invernadero, si les permiten a las personas poder hacerse de un carro a un menor costo.

El 27 de abril del año 2011, la doctora María Luisa González Marín y el licenciado Julio Castellanos Elías, presentaron la investigación “Impacto del comercio intrafirmas de las multinacionales norteamericanas en la industria automotriz en México”<sup>31</sup>, mismo que se presentó en el 19 Coloquio Internacional de GERPISA “La seconde révolution automobile est-elle en cours?” París, Francia, el 9, 10 y 11 de junio de 2011. En el que comentan la importancia de la industria automotriz en cuanto a las exportaciones, ya que las mismas representan 19% de las exportaciones totales del país, haciendo hincapié en que estas mismas exportaciones, tanto de vehículos como de autopartes, tienen más del 60% de partes importadas de las mismas casas matrices a dónde se exportan, a través del llamado comercio intrafirmas, utilizando precios de transferencia que, al buscar ventajas fiscales, perjudican a la economía mexicana”<sup>32</sup>. Además de enfocarse en los tipos de salarios que tienen los empleados en la industria automotriz en México, diciendo que “más del 75% de los puestos de trabajo empleados en este sector, tienen como máximo dos veces el salario mínimo y, con prestaciones disminuidas”. Sin olvidar que hondaron en la canalización de la inversión extranjera directa, y que correlación tenía con el PIB manufacturero o el PIB total. Concluyendo que “los salarios pagados por las transnacionales son precarios”<sup>33</sup>, y que “no existe correlación entre la IED y el PIB manufacturero o el PIB total”<sup>34</sup>,

---

<sup>30</sup> Hortensia Lacayo Ojeda, “El programa de renovación vehicular como apoyo a la industria automotriz en México y sus resultados”, en Memorias del XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática, México, División de Investigación en Contaduría, Administración e Informática, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2010, <<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xv/ponencias/187.pdf>>, (27 de marzo de 2011), pp. 22

<sup>31</sup> *Vid*, María Luisa González Marín, Julio Castellanos Elías, “Impacto del comercio intrafirmas de las multinacionales norteamericanas en la industria automotriz en México”, en el 19 Coloquio Internacional de GERPISA “La seconde révolution automobile est-elle en cours?” París, Francia, 2011, pp.13.

<sup>32</sup> María Luisa González Marín, Julio Castellanos Elías, “Impacto del comercio intrafirmas de las multinacionales norteamericanas en la industria automotriz en México”, en el 19 Coloquio Internacional de GERPISA “La seconde révolution automobile est-elle en cours?” París, Francia, 2011, p.1.

<sup>33</sup> *Idem*.

<sup>34</sup> *Ibid*, p.2

derivada, en parte, porque las IED son efectuadas principalmente en las industrias maquiladoras, mismas que consumen pocos insumos nacionales, teniendo poca relevancia en su crecimiento y desarrollo.

Con base en la situación mencionada, por medio de este trabajo se pretende dar a conocer los programas de apoyo aplicados en países como Estados Unidos de América, Brasil y México.

Estados Unidos de América, debido a que, de acuerdo con la “Organisation Internationale des Constructeu d’Automoviles” (OICA) en sus cifras estadísticas del año 2010, es el principal productor de autos en el continente americano y el tercero en el nivel mundial, con 7 761 443 carros y vehículos comerciales<sup>35</sup>, y el principal socio comercial de México.

Brasil, que es un país de América latina que tiene gran cercanía histórica con México. Como ejemplos se encontraron el establecimiento de imperios en cada país, en México el de Iturbide y en Brasil el de Pedro I, el grito de independencia en México en 1810 y en Brasil en 1822, etcétera. Además de similitudes en aspectos económicos y culturales que el mismo presidente de Brasil, Lula Da Silva destacó en Playa del Carmen, México el 23 de febrero del año 2010 en un encuentro de empresarios que se realizó al término de la cumbre del grupo de Río, en el que dijo que se trataba de “dos economías emergentes, con una mano de obra semejante, una lengua muy cercana y un PIB extraordinario”, sin olvidar que los dos países son grandes productores en cuanto a la industria automotriz.

Y México, debido a que es el país latinoamericano, con los programas gubernamentales de apoyo que se quieren comparar, y donde el sector automotriz es un importante factor en la economía de este país.

De igual manera, se pretendió analizar las soluciones que se implantaron para contrarrestar la crisis de la industria automotriz en cada uno de los países anteriormente mencionados, así como sus consecuencias medidas a través de indicadores como el cumplimiento de los objetivos, las ventas, el nivel de empleo, el PIB y el valor de la acción en los mercados financieros, para ser tomadas en cuenta en una posible instrumentación y aplicación en México, con el principal objetivo de apoyar a la sociedad mexicana que se ve afectada por ella.

## **Capítulo 2. Conceptos económicos en los que se basa la implantación de los programas de apoyo a la industria automotriz**

### **2.1 La industria automotriz.**

---

<sup>35</sup> Con base en Organisation Internationale des Constructeu d’ Automoviles, *2010 Provisional Production Statistics*, OICA, 2010, <<http://oica.net/category/production-statistics/>>, (8 de abril de 2011), [s.p.]

La industria automotriz es un conjunto de empresas que se dedican a una misma rama productiva<sup>36</sup>, en este caso a la rama de los vehículos, de todos sus componentes y artículos complementarios.

En México, esta industria se encarga del desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización, venta de vehículos, servicios post-venta, etc. Sin embargo, se divide en dos grandes ejes, los cuales son: la industria del ensamblaje y la industria de autopartes.<sup>37</sup>

La misma industria es generadora de empleos directos e indirectos, ya que “la naturaleza misma de los productos automotores, así como sus correspondientes técnicas de producción, ejercen notable influencia sobre la economía de la industrialización en los países en desarrollo.”<sup>38</sup>

Esta industria forma parte del sector secundario, en el cual se llevan a cabo la transformación de las materias primas en productos terminados, y del sector terciario que se encarga de los servicios, distributivos, auxiliares, satelitales, etcétera.

La industria automotriz en México conforma una parte importante de la economía, por lo que el presente trabajo se enfocará en el análisis del impacto de las medidas gubernamentales llevadas a cabo para contrarrestar la crisis de la industria automotriz en el país, mediante el seguimiento y medición de ciertos indicadores agregados económicos.

## 2.2 Los indicadores a estudiar.

Los indicadores a estudiar se toman en cuenta debido a que en el presente trabajo se quiere analizar los efectos de los programas implantados desde varios puntos de vista, primero desde el gubernamental, ya que el gobierno fue quien decidió ponerlo en marcha y es de gran utilidad saber si los mismos cumplieron con sus objetivos o no, para posteriormente poder implantar los mismos, modificaciones a ellos u otros que permitan el mejor aprovechamiento de los programas. El segundo es propiciar el progreso de la industria automotriz en cuanto a la recuperación de las ventas, ya que estas son determinantes para el levantamiento de las empresas después de la crisis del año 2008, por que permiten que el ciclo de producción continúe avanzando y no se quede estancado. El tercero, es el aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en la bolsa de valores de los respectivos países, ya que este refleja la confianza de los inversionistas en que la industria

---

<sup>36</sup> Con base en: “industria”, *Eumed.net Enciclopedia virtual*, <<http://www.eumed.net/cursecon/dic/l.htm#industria>>, (11 de agosto de 2010).

<sup>37</sup> Huberto Juárez Núñez, *et al.*, *El auto global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil*, México, CONACYT, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Universidad Iberoamericana Ciudad de México, 2005, p.117

<sup>38</sup> Jack Baranson, *La industria automotriz en los países en desarrollo*, Madrid, Editorial Tecnos, 1971, p.33.

automotriz vaya a reponerse de su caída o no, que puede derivar de los programas implantados por el gobierno. El cuarto es el referente al sostenimiento o aumento del nivel de empleo en el país, ya que esta actividad económica tiene gran importancia en cada uno de los países en estudio, sobre todo en la parte de otorgar empleos a gran parte de la población, de manera directa e indirecta, y el sostenimiento o aumento reflejaría una mejora de la caída de las empresas componentes de esta industria después de la crisis. El quinto, es referente a la ayuda que se le da por medio de estos programas a la economía de cada país, medido a través del PIB, puesto que se toma en cuenta que este sector es importante por diversos motivos, ya que se quiere saber que tanto se ve reflejado el apoyo gubernamental en la economía del país, si es de verdad tan importante el sector que al ayudarlo este genera un movimiento y una ayuda mayor hacia la economía del país.

Se debe recordar que la economía, al ser una ciencia social, utiliza métodos sistemáticos de observación, análisis y razonamientos para estudiarse a sí misma, sus instituciones y las interrelaciones de sus miembros, dando pie a generalizaciones y formulación de teorías para describir, explicar y hacer proyecciones acerca de las variables económicas que la afectan.<sup>39</sup>

La economía de un país, puede ser estudiada mediante su producción agregada, por lo que es importante contar con un sistema para su medición.

La medición de la actividad económica, generalmente, se estudia examinando los resultados macroeconómicos de diversas variables clave, entre las cuales destacan el PIB, la tasa de desempleo y la inflación.<sup>40</sup> Por lo que se tomarán en cuenta algunos indicadores económicos para el análisis de la situación de la industria automotriz en México, como se encontraba antes, durante y después de la crisis y los cambios, que se dieron a partir de las medidas financieras gubernamentales en los años 2008 y 2009, los cuales se especifican a continuación.

### **2.2.1 Objetivos.**

El objetivo es un “propósito o fin que se espera conseguir con el desarrollo de determinada empresa o actividad”<sup>41</sup> en un lapso de tiempo determinado, y que se espera “pueda ser medido bajo parámetros cuantitativos (tiempo, dinero,

---

<sup>39</sup> Con base en David E. Emery, *Principios de economía: Macroeconomía*, México, SITESA, 1990, p.13

<sup>40</sup> Paul A. Samuelson, *et al.*, *Macroeconomía con aplicaciones a México*, México, McGraw Hill, 2001, p.62.

<sup>41</sup> “Objetivo”, *Diccionario de contabilidad y finanzas*, Madrid, Editorial Cultural, 1999, p.173.



unidades, porcentajes, etc.),”<sup>42</sup> y “que se pueda controlar para replantear las acciones de futuras metas, propósitos o misiones administrativas”.<sup>43</sup>

También se dice que los objetivos son la expresión cualitativa de un propósito y cada uno responde a las preguntas ¿qué? y ¿para qué?

Su uso es importante, en cuanto a que al conocerlos permiten desarrollar el cómo, el cuándo, el dónde, etc. de las actividades necesarias a realizar para dar cumplimiento a los mismos, y evitar desviaciones antes y durante la ejecución de las actividades implicadas en su logro.

### **2.2.2. Ventas.**

La venta es la “acción mediante la cual se enajena un bien o derecho transmitiendo la propiedad del mismo a un tercero a cambio de un precio”<sup>44</sup>, así mismo es “la cantidad de cosas que se venden”<sup>45</sup>, la cual fue la definición que se tomó en el desarrollo de esta investigación, siendo las cantidades de vehículos nuevos los que fueron tomados en cuenta.

En este trabajo las ventas son tomadas como indicador de mejora de la industria automotriz, debido a que las mismas generan ganancias a las empresas y pueden repercutir en el sostenimiento del nivel de empleo de esas empresas y de las demás afectadas directa e indirectamente.

### **2.2.3. Precio de acciones.**

Al momento en que una empresa se constituye, bajo leyes mercantiles específicas, se define, entre otras cosas, la forma en que estará expresado su capital social, una de estas formas es el expedir documentos representativos de valor, llamados acciones, mediante las cuales se comprueba la aportación de una persona o empresa hacia el capital social de la principal. Las acciones son la parte alícuota del capital social, y su precio se encuentra determinado por diversos factores.

### **2.2.4 Empleo.**

El empleo puede definirse como “la situación en la que se encuentran las personas en edad laboral que desarrollan un trabajo remunerado”<sup>46</sup>, así como el

---

<sup>42</sup> Sergio Hernández y Rodríguez, *Introducción a la administración. Teoría general administrativa: origen, evolución y vanguardia*, México, Mc GRaw Hill, 2007, pp.460-461.

<sup>43</sup> *Idem*

<sup>44</sup> *Ibid*, p.272

<sup>45</sup> *Idem*

<sup>46</sup> *Ibid*, p.89

“nivel de ocupación de la población activa de una economía”<sup>47</sup>, siendo la segunda definición la que se tomó de referencia en la presente investigación.

Su tasa “mide la proporción de la población económicamente activa que está buscando trabajo pero que no encuentra ninguno”<sup>48</sup>, además de que “muestra la situación del ciclo económico, ya que cuando la producción está disminuyendo, la demanda de trabajo desciende y la tasa de desempleo aumenta.”<sup>49</sup>

Es importante señalar que la población económicamente activa (PEA) “es el grupo de personas de 12 años de edad o más que suministra mano de obra disponible para la producción. La constituyen todas las personas que tienen algún empleo y aquellas que no teniéndolo están buscándolo.”<sup>50</sup>

Existen diferentes clasificaciones de la misma, los cuales son:

- A. **TDA**, tasa de desocupación abierta, que es la proporción de la PEA que en la semana de referencia no trabajó, estaba disponible para trabajar, y buscó incorporarse a alguna actividad económica en los dos meses previos a la semana de referencia, realizando algún trámite para conseguirlo, sin lograr su objetivo.
  
- B. **TOPD 1**, Tasa de ocupación parcial y desocupación, proporción de la PEA desocupada o bien ocupada pero menos de 15 horas en la semana de referencia.
  
- C. **TOPD 2**, Proporción de la PEA desocupada y ocupada menos de 35 horas por semana.
  
- D. **TIID**, tasa de ingresos inferiores al mínimo y desocupación, proporción de desocupados y ocupados con ingresos inferiores al mínimo respecto a la PEA.
  
- E. **TCCO**, tasa de condiciones críticas y ocupación, proporción de la población ocupada que trabaja menos de 35 horas a la semana por razones de mercado, que trabaja más de 35 horas semanales con ingresos mensuales inferiores al salario mínimo o que labora más de 48 horas semanales ganando menos de dos salarios mínimos.”<sup>51</sup>

---

<sup>47</sup> *Idem*

<sup>48</sup> Paul A. Samuelson, *et al.*, *Macroeconomía con aplicaciones a México*, México, McGraw Hill, 2001, p.65.

<sup>49</sup> *Ibid* p.64.

<sup>50</sup> *Ibid* p.66.

<sup>51</sup> *Ibid* p.66.

Tomando de referencia los anteriores conceptos, en este trabajo, el indicador TDA será el utilizado para analizar la aportación de la industria automotriz en cuanto a su participación en la generación de empleos y la variación del indicador antes, durante y después de la crisis automotriz, tomando en cuenta la afectación de los programas de apoyo gubernamentales que se aplicaron.

### 2.2.5 El Producto interno bruto (PIB)

Es el valor de los bienes y servicios producidos en un país durante un año. Su valor monetario depende tanto de la producción física, como del nivel de precios, y en teoría, en condiciones de equilibrio, la cantidad de producción es igual a la demandada.<sup>52</sup>

El PIB se clasifica y puede medirse como a continuación se explica:

A. **PIB nominal**, se mide en precios corrientes de mercado y se utiliza para medir el crecimiento económico, que es la expansión de las posibilidades de producción de la economía, la cual se calcula desarrollando la fórmula siguiente: Tasa de crecimiento económico= $\frac{(\text{PIB real de este año} - \text{PIB real del año pasado})}{\text{PIB real del año pasado}} \times 100$  ; y

B. **PIB real**, se calcula en precios constantes, ya que es el valor de la producción total de una nación, medido a precios de un año en particular. Cuando todos los recursos económicos están completamente ocupados, el valor de la producción se llama PIB potencial.<sup>53</sup> El PIB real fluctúa alrededor del PIB potencial durante el ciclo económico y cuando el PIB real es menor que el PIB potencial, algunos recursos no están plenamente utilizados, como al contrario, cuando el PIB real es mayor que el PIB potencial, los recursos están sobre utilizados.<sup>54</sup>

En tal sentido, se analizará la aportación que la industria automotriz tuvo al PIB, antes, durante y después de la crisis de 2008 y 2009.

## 2.3 Influencia del gobierno en la economía de un país.

---

<sup>52</sup> Con base en Rudiger Dornbusch, et al., *Macroeconomía*, España, McGraw Hill, 1998, (7° edición), p.13.

<sup>53</sup> Con Base en Michael Parkin, et al., *Macroeconomía*, México, Editorial Pearson, 2007, (7° ed.), p.91.

<sup>54</sup> Con base en Rudiger Dornbusch, et al., *Macroeconomía*, España, McGraw Hill, 1998, (7° edición), p.13.

Estos dos últimos indicadores, suelen reflejar las decisiones de los gobiernos en cuanto a las políticas y acciones a llevar a cabo para fomentar una favorable economía.

En cuanto a estas acciones el gobierno realiza muchas funciones económicas que afectan la manera de cómo el intercambio y la distribución de recursos se llevan a cabo dentro de la economía. Entre ellas se encuentra el decidir cómo deberá ser la redistribución del ingreso entre los hogares y seleccionar cuáles bienes y servicios deberán ser tratados de forma diferente.<sup>55</sup>

En este caso existen controversias acerca de qué posición debe de tomar un gobierno, ya que puede ser una posición “liberal” “que indica que el gobierno debe proporcionar servicios a la sociedad, así como tener un papel de control o guía de la economía”<sup>56</sup> en cuanto a las medidas de política económica que se deben tomar para que las variables macroeconómicas, como son el PIB, la inflación y el empleo, sean afectadas de una forma positiva, ó puede ser una posición “conservadora”, en la que el gobierno no controla las variables macroeconómicas y en la cual no debe proporcionar servicios sociales que puedan impedir el desarrollo de la iniciativa privada.

Con lo anterior, nos referimos a que “los gobiernos pueden influir en los niveles de producción, empleo e inflación utilizando la política fiscal y la política monetaria.”<sup>57</sup>

“La política fiscal se refiere al uso que hace el gobierno de los impuestos y gastos con el propósito de alcanzar metas macroeconómicas.”<sup>58</sup>, es decir, es el poder para gravar y para gastar.

“La política monetaria consiste en determinar la oferta monetaria y las tasas de interés, que afectan a la inversión en bienes de capital y a otros gastos sensibles a las tasa de interés”<sup>59</sup>

“Mediante estos dos instrumentos [...] los gobiernos pueden influir en el nivel de gasto total, en la tasa de crecimiento y en el nivel de producción, en los niveles de empleo y de desempleo y en el nivel de precios y la tasa de inflación de las economías”<sup>60</sup>

En aquellos casos donde el gobierno interviene en la economía, favoreciendo ciertos productos o sectores, se dice que se está ejerciendo una política de proteccionismo.

Dentro de este proteccionismo, los gobiernos toman mucho en cuenta los efectos que las exportaciones y las importaciones producen en los países, ya que

---

<sup>55</sup> Con base en LeRoy Miller, Roger, *Macroeconomía moderna*, México, Editorial HARLA, 1995, (7a ed.), p. 122

<sup>56</sup> David E. Emery, *Principios de economía: Macroeconomía*, México, Sitesa, 1990, p. 3

<sup>57</sup> Paul A. Samuelson, *et al.*, *Macroeconomía con aplicaciones a México*, México, McGraw Hill, 2001, p.36.

<sup>58</sup> *Ibid* p. 157

<sup>59</sup> *Idem*

<sup>60</sup> *Idem*

las importaciones de un producto se suman a la oferta disponible de dicho producto en la nación a la que llegan, y reducen el precio de mercado del mismo, y las exportaciones de un artículo complementan la demanda interna, lo que aumenta el precio del mercado, ya que éstas aumentan la producción local, la demanda de los insumos que se utilizan para producir la mercancía, los precios de los recursos y las cantidades compradas.<sup>61</sup>

Estos dos puntos, afectan los precios y las fuentes de empleo, ya que “las importaciones que reducen la producción doméstica de una mercancía también reducen la demanda de los insumos que se utilizan para producirla, ocasionando baja en los precios de dichos productos, sus insumos y el empleo para su producción”<sup>62</sup>.

Dentro de las razones por las cuales una nación desea proteger a algunas de sus industrias locales, se encuentran:

- A. **Defensa nacional**, en este caso la industria en cuestión es vital para la defensa nacional y necesita protección a fin de permanecer viable.
  
- B. **Industria naciente**, se refiere a las industrias que necesitan protección en su periodo de crecimiento, hasta que llegue al punto de utilización de la misma tecnología y la misma escala de producción que emplean las empresas con las que van a competir.
  
- C. **Base industrial diversificada**, llevada a cabo para la protección y promoción de industrias más diversificadas, y por ende, una economía más estable.

En consecuencia, existen distintas medidas para restringir el comercio, como son:

- A. **Aranceles**. Impuestos a un artículo importado, que se cobra a los vendedores y sube el costo del producto, lo que provoca la reducción de la cantidad importada.
  
- B. **Cuotas**. Limitan la cantidad de producto que se puede exportar en un año, y aumenta el precio del mismo.
  
- C. **Barreras no arancelarias**. Son medidas que limitan las importaciones sin imponer un arancel o una cuota, un ejemplo son las exigencias de que determinado material o producto solo sea de origen nacional, las ventajas que otorga son que al ser menos obvias y no oficiales, tiene más

---

<sup>61</sup> Con base en Paul A. Samuelson, *et al.*, *Macroeconomía con aplicaciones a México*, México, McGraw Hill, 2001, p.36.

<sup>62</sup> *Ibid* p. 310

posibilidades de no provocar represalias por parte del país exportador, y la ventaja de que se pueden poner en vigor sin violar los acuerdos comerciales existentes.<sup>63</sup>

Estas restricciones al comercio exterior, basadas en barreras al comercio exterior se han dado a lo largo de muchos años y a raíz de su implementación, se han desarrollado argumentos a favor y en contra.

Dentro de los argumentos a favor de este tipo de prácticas, está el que los aranceles pueden alterar la relación de intercambio a favor de un país son que la protección arancelaria temporal de una “industria naciente” que tiene un potencial de crecimiento puede ser eficiente a largo plazo y que en determinadas condiciones los aranceles pueden ayudar a reducir el desempleo.<sup>64</sup>

De acuerdo con Jack Baranson en su libro “La industria automotriz en los países en desarrollo”, dentro de los argumentos en contra de las prácticas de proteccionismo es que este régimen trae consigo efectos adversos como:

- A. Los costos relativos de producción resultan altos en comparación con los internacionales. Ya que a pesar de la inversión en la capacitación de recursos humanos, y la ganancia que puedan dar, estos costos pueden quedar neutralizadas debido a las pérdidas netas por una explotación ineficiente de la fábrica.
  
- B. Existe retraso tecnológico, ya que el equipar una fábrica para un volumen de producción pequeño es muy costoso, los países en desarrollo fabrican modelos y equipo de producción que no están al nivel de la tecnología mundial, así como de la investigación, por lo que les es más difícil el competir a nivel internacional.
  
- C. “Una vez establecido el proteccionismo es muy difícil eliminarlo, por los intereses creados. Los beneficios extraordinarios derivados de la protección aduanera y la sustitución de las importaciones favorecen la rápida proliferación de fábricas pequeñas e ineficientes hasta que el mercado queda saturado. Cuanto mayor sea la protección arancelaria, más extenso será el crecimiento ineficiente. A medida que los mercados interiores se van saturando y se intensifica la competencia, la supervivencia resulta cada vez más difícil. Los intereses proteccionistas constituyen también un obstáculo importante para la creación de mercados regionales.”<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> *Ibid* p. 314

<sup>64</sup> Párrafos elaborados con base en Paul A. Samuelson, *et al.*, *Macroeconomía con aplicaciones a México*, México, McGraw Hill, 2001, p.455

<sup>65</sup> Jack Baranson, *La industria automotriz en los países en desarrollo*, Madrid, Editorial Tecnos, 1971, pp.78-81.

Hay que tener muy en cuenta que el régimen de proteccionismo en un país, puede también, traer consecuencias como son los monopolios y los oligopolios, que al final, pueden llevar a presenciar un fracaso gubernamental, que es la situación en la cual la acción del gobierno no conlleva a la eficiencia económica, debido a las restricciones de la vida real.<sup>66</sup>

Por su parte el monopolio es la “forma concreta de mercado en el que existe un solo oferente el cual por la ausencia de competidores tendrá dominio total sobre él e impondrá los precios que considere más oportunos para la consecución de sus objetivos”<sup>67</sup>.

Y el oligopolio es un tipo de mercado en el cual existen pocos oferentes actuando.<sup>68</sup>

Parte del presente trabajo ayudará a conocer los programas de proteccionismo que se han implantado a lo largo de la historia de la industria automotriz, hasta el primer trimestre del año 2010, en Estados Unidos de América, Brasil y México, y a comparar que sucedió en cada caso y el porqué. Con especial atención a si esas medidas llevaron en algún momento a un proteccionismo con consecuencias no benéficas, o a la creación de monopolios u oligopolios en los países en cuestión, con el objetivo de aprender de la historia para que sea una base para la mejor toma de decisiones para el futuro.

En cuanto a los fundamentos de cada país para llevar a cabo la implantación de programas de apoyo a ciertos sectores de su economía, se puede ver que en los Estados Unidos de América, se han manejado políticas de crecimiento con la finalidad de expandirse no solo en su territorio si no en el nivel mundial, y en el caso de la crisis del año 2008, con tintes proteccionistas, como lo fue el programa de financiamientos a las grandes empresas automotrices.

Por su parte Brasil, desde su apertura ha implantado políticas enfocadas al desarrollo de esta industria y durante la crisis del año 2008 se enfocó al impulso del mercado interno.

Así mismo, México ha propiciado algunas políticas de proteccionismo y de apoyo al crecimiento y en el año 2008, presentó un programas derivado de estas, que fue el Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT), el cual fue constituido por la Secretaría de Economía del gobierno de México, “con el objetivo general de potenciar la competitividad de las industrias de alta tecnología”<sup>69</sup>, y tomando como base el artículo 28 último párrafo de la

---

<sup>66</sup> Con base en Roger LeRoy Miller, *Macroeconomía moderna*, trad. de Patricia Santibañez Bronco, México, Editorial HARLA, 1995, (7° ed.), p.125

<sup>67</sup> Con base en “Monopolio”, *Diccionario de contabilidad y finanzas*, Madrid, Editorial Cultural, 1999, p.166

<sup>68</sup> Con base en “Mercado”, *Diccionario de contabilidad y finanzas*, Madrid, Editorial Cultural, 1999, p.160

<sup>69</sup> México, Secretaría de Economía, *Convocatoria para presentar las solicitudes de apoyo del programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)*, Diario Oficial de la Federación, México, lunes 29 de marzo de 2010, Primera sección,

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, donde se señala que “se podrán otorgar apoyos con recursos federales a actividades que sean prioritarias, cuando éstas sean generales, de carácter temporal y no afecten las finanzas de la Nación;”<sup>70</sup> con la finalidad de contar con mecanismos que permitieran apoyar a las industrias más afectadas y preservar el empleo; en virtud de que los efectos de la crisis económica mundial del año 2008 se prolongaron, fue necesario buscar una salida para obtener una recomposición en los mercados y en los actores económicos, y las ventas de automóviles a nivel mundial se hayan visto afectadas de manera significativa y de que este sector vive una fuerte escasez de financiamiento.<sup>71</sup>

Dentro del PRODIAT, existieron tres tipos de proyectos:

- A. “Proyecto Tipo A: Proyectos dirigidos a la transferencia y adopción de tecnologías de vanguardia para potenciar la competitividad de los sectores precursores y de alta tecnología.
  
- B. Proyectos Tipo B: Proyectos dirigidos a empresas que ven reducida su producción debido a una afectación temporal, con lo que se pone en riesgo el capital humano que han formado en las industrias de alta tecnología
  
- C. Proyecto Tipo C: Proyectos dirigidos a empresas productoras de vehículos automotores ligeros nuevos que promuevan la expansión del mercado automotriz mediante la renovación vehicular y la destrucción de vehículos con diez o más años de antigüedad,”<sup>72</sup>

Es importante mencionar que el PRODIAT tiene cobertura en el nivel nacional, y su población objetivo se compone por los siguientes cuatro grupos:

- A. Grupo I. “Las personas físicas con actividad empresarial y las personas morales que realizan actividades de alta tecnología(industrias eléctrica, electrónica, automotriz, metalmecánica, aeronáutica y de autopartes) clasificadas en varios

---

<<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/ConvocatoriaProdiat290310.pdf>>, (8 de abril de 2011), [s.p.].

<sup>70</sup> *Idem.*

<sup>71</sup> Con base en México, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 21 de julio de 2009, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009)>, (11 de enero de 2010), [s.p.]

<sup>72</sup> México, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, op. cit., p. 24



subsectores clasificadas en varios subsectores del<sup>73</sup> Sistema de Clasificación de Industrial de América del Norte (SCIAN).

- B. Grupo II. "Los organismos empresariales de las personas a las que se refiere el Grupo I"<sup>74</sup>
- C. Grupo III. "Los proveedores de primer nivel de las personas con actividades de alta tecnología."<sup>75</sup>
- D. Grupo IV. "Las instituciones académicas y de investigación y desarrollo; los organismos públicos, privados o mixtos sin fines de lucro, siempre que desarrollen proyectos para el Grupo I."<sup>76</sup>

Los apoyos del PRODIAT son subsidios de carácter temporal que se otorgan a los beneficiarios cuyas actividades de alta tecnología se vinculen con los objetivos del programa, por lo que precisan de conocimientos y herramientas analíticas: para efficientar y renovar sus procesos tecnológicos; así como sus estrategias comerciales y disponer de una visión prospectiva sobre los mercados en los que compiten. Dichos apoyos se clasifican en tres rubros temáticos:

- A. Apoyos para asistencia técnica, capacitación, servicios de asesoría y consultoría especializadas en la aplicación de productos y procesos innovadores dentro de la industria.
- B. Apoyos para asistencia técnica para efficientar la toma de decisiones en la adquisición de maquinaria, insumos y servicios de alta especialización.
- C. Apoyos para otorgar acceso y recursos para obtener información especializada sobre la situación actual de los mercados, sus tendencias tecnológicas, productivas y de demanda.<sup>77</sup>

---

<sup>73</sup> México, Secretaría de Economía, Informe de evaluación correspondiente al primer trimestre del ejercicio fiscal 2010 sobre el presupuesto ejercido, a nivel de capítulo y concepto de gasto, así como el cumplimiento de metas y objetivos con base en los indicadores de resultados establecidos en las reglas de operación de los fondos y programas a cargo de la Secretaría de Economía, señalados en el anexo 18 del presupuesto de egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2010, abril de 2010, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/PROI\\_10.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/PROI_10.pdf)>, (26 de noviembre de 2010), p.40.

<sup>74</sup> *Idem.*

<sup>75</sup> *Idem.*

<sup>76</sup> *Idem.*

### **Capítulo 3. Reseña histórica de las políticas implantadas hacia el sector automotriz y sus consecuencias.**

---

<sup>77</sup> Con base en México, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 21 de julio de 2009, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009)>, (11 de enero de 2010), [s.p.]

Como se señaló, la política fiscal de un país puede influir en los niveles de producción de un sector en particular, y la industria automotriz no es la excepción, por lo que en el capítulo tres se presentarán las políticas que se implantaron en los países en estudio, desde que la industria automotriz llegó a cada país. Hasta antes de la crisis del año 2008 y sus consecuencias.

### 3.1 Caso Estados Unidos.

#### 3.1.1 De los inicios al año 1980.

De acuerdo a Paul Lawrence y Davis Dyer en su libro: “Renewing American Industry”<sup>78</sup>, la historia de la industria automotriz en los Estados Unidos de América, hasta 1980, se puede dividir en cuatro periodos:

A. **Start-up.** Periodo comprendido de 1890 a cerca del año de 1910, en el cual se observó que para 1900 ya existían 58 “firmas” que vendían automóviles, y que para 1910 ya había más de doscientas. La vida de estas firmas fueron precarias y frecuentemente fugaces, muchas se desvanecieron después de un año o dos. Los sobrevivientes encontraron la forma de manufacturar carros con poco presupuesto, ya que en el corto plazo, los sobrevivientes normalmente dependían de la habilidad para conseguir créditos, para refacciones y distribuidores. Así mismo el mercado de automóviles de lujo quedó rápidamente saturado y se comenzó la estandarización de la tecnología y de los diseños, lo que favoreció a los grandes productores.

En 1900 existían menos de 8 000 automóviles, algunos impulsados por electricidad y otros por gasolina, aún así ese mismo año se celebró la primera exposición “Auto Show” en Nueva York.

B. **Fase de rápido crecimiento.** Comprendió la década de 1910, y en ella se observó un rápido incremento en la manufactura de los automóviles ya que en 1900 se construyeron 4 192 autos, y para 1910 eran 180 000, y sin embargo las empresas manufactureras de tamaño pequeño iban desapareciendo, tendiendo a la concentración del 50% de la producción en tres empresas: Ford, GM y EMF(Studebaker). En esta etapa entra la fila de ensamblaje de Ford, con lo cual se impulsó el incremento de la producción.

C. **Shakeout o fase de consolidación.** Hacia el final de la década de 1920, la concentración de la producción fue mayor, ya que existían menos de 25 empresas en todo el

---

<sup>78</sup> Paul R. Lawrence, y Davis Dyer, *Renewing american industry.Organizing for Efficiency and Innovation*, New York, Collier Macmillan, 1983, p.17-22.

país, y de ellas, las 7 más grandes, tenían el 90% del mercado. Otro aspecto a destacar es que se comenzó a sacar modelos anuales de los carros, con lo que se incrementaron las ganancias.

D. **Fase de madurez.** Que abarcó de la década de 1930 a la de 1970. En esta existieron compañías nuevas que intentaron ingresar al mercado, pero no sobrevivieron más que unos pocos años. En este periodo sobresale que la producción de autos seguía creciendo en gran medida, y prueba de ello era que para la década de 1930 se produjeron entre 2 y 3 millones de carros por año, y que para la década de 1950 se duplicó dicha cantidad.

Después de la segunda guerra mundial, el crecimiento y las características de la demanda que se dio, contribuyó al crecimiento de la escala de producción automotriz, beneficiando, sobre todo, a GM que se convirtió en la empresa líder en el mercado. Con el paso del tiempo más empresas automotrices iniciaron operaciones, como: Honda Motor Company en Los Ángeles, California en 1959, Toyota que comienza a operar en 1957, y a finales de la década de los años setenta las fábricas de producción japonesas, las cuales comenzaron a ganar terreno debido a la ventaja que tenían de fabricar automóviles más pequeños, eficientes y económicos, así fue como el primer vehículo “Mazda” llegó en 1970 y los vehículos Mitsubishi comenzaron a venderse hasta 1981.

También es importante mencionar que en el año de 1975, se dio a conocer la norma Corporate Average Fuel Economy (CAFE), mediante la cual los fabricantes de vehículos debían asegurarse que el consumo promedio de combustible de las unidades que vendían cada año fuera el estipulado por las autoridades, ya que de no ser así, serían multados por consumo excesivo.<sup>79</sup>

### 3.1.2. Del año 1980 al año 2008.

Pero la historia continuó y en el año de 1980, se presentó una crisis en la industria automotriz, de la cual se dijo que el gobierno era el culpable por que exigía el cumplimiento de irrazonables y costosos estándares en cuanto a seguridad, al medio ambiente y a la eficiencia de combustibles, y por haber mantenido un programa de subsidio del petróleo por demasiado tiempo. Además de que se dio una desaceleración en la demanda, invasión del mercado por las importaciones (sobre todo de Japón) y altos costos laborales.

---

<sup>79</sup> Con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.111; y National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), *CAFE Overview-Frequently Asked Questions*, Estados Unidos de América, [s.a.], <<http://www.nhtsa.gov/cars/rules/cale/overview.htm>>, (3 de junio de 2011), [s.p.]

En 1980 los mayores fabricantes de automóviles en Estados Unidos de América, GM, Ford, Chrysler y American Motors, tuvieron pérdidas colectivas por más de 4 mil millones de dólares. Como ejemplo, se puede mencionar que Chrysler estableció el record de pérdidas por 1.7 miles de millones, cerró 10 plantas de fabricación, y fue salvado de la bancarrota por el gobierno, asimismo, Ford estaba apenas un poco mejor que Chrysler con una pérdida de 1.5 miles de millones de dólares.

Para finales de ese mismo año, los despidos en la industria automotriz habían ascendido a más de 200 000, lo que representó una cuarta parte de la fuerza laboral total de la misma industria, y otros 650 000 empleos, de las industrias que la proveen de materiales, estaban amenazados.

En el año de 1981 el gobierno del presidente Reagan negoció un acuerdo voluntario de importación con los japoneses, lo que también modificó las leyes de impuestos para una depreciación más rápida y la relajación de algunas de las regulaciones de seguridad y de medio ambiente.

En las décadas de 1980 y 1990, la industria automotriz comenzó a expandirse hacia otros países, como lo fue el caso de la GM que instaló un complejo en España y que llevó a cabo joint ventures con China e India.

En la década del 2000 se comenzó una era de mayor enfoque hacia el cuidado del medio ambiente dando paso a los automóviles con fuentes alternativas de combustible, como lo fueron los autos híbridos y de biocombustibles.

Así mismo en el año 2009, la norma CAFÉ fue actualizada, quedando establecido un rendimiento de “27.5 millas por galón, en el caso de los automóviles, y de 23.1 en el caso de los camiones”<sup>80</sup>.

De acuerdo con el libro Handbook of industry profiles 2009, la industria automotriz en este país, se encuentra dividida en:

- A. Concesionarios automovilísticos, dentro de lo que se contempla los concesionarios de automóviles nuevos y usados, concesionarios de vehículos de motor exclusivamente usados, y concesionarios automovilísticos.
  
- B. Fabricación de automóviles, incluye vehículos de motor y carros de pasajeros, que a su vez se divide en las categorías carros y camionetas, abarcando 45% de la producción el primero, y 55% el segundo. Las ventas de esta rama están muy sujetas al bienestar de la economía, sobre todo en el caso de los empleos, ya que se ha visto que la compra de un automóvil es la segunda inversión más grande que suelen hacer las

---

<sup>80</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.111

familias. Que como anteriormente se fijó, será la parte de la industria a la que se enfocará este estudio.

C. Fabricación de autopartes y accesorios. La venta de estas autopartes dependen de las ventas de autos nuevos, las cuales son afectadas en gran parte por las tasas de interés y por el mercado de reemplazo. Como las ramas anteriores, sus ventas dependen de una economía favorable, ingresos personales y nivel de empleo.

D. Talleres de reparación automotriz, se enfocan en reparación y mantenimiento en general (vidrios, pintura, etc.).

E. Autopartes al mayoreo y menudeo, incluye la venta de partes nuevas y usadas.

Esta parte de la industria automotriz incluye vehículos de motor y carros de<sup>81</sup> pasajero, se encuentra conformada por 160 compañías que al combinar sus ganancias anuales suma un total de 250 mil millones de dólares, destacando como las más grandes Chrysler, Ford y General Motors, además de que su grado de concentración es alto ya que las 8 más grandes compañías obtienen el 80% de las ganancias.

En cuanto a los empleados, debido al alto nivel de automatización de los procesos de fabricación, el promedio anual de ingresos por empleado es de 1.4 millones de dólares anuales.

Por otra parte, es importante señalar que las ventas de esta rama están muy relacionadas al bienestar de la economía, sobre todo en el caso de los empleos, ya que se ha visto que la compra de un automóvil es la segunda inversión más grande que suelen hacer las familias estadounidenses.

### **3.2 Caso Brasil.**

---

<sup>81</sup> Párrafos elaborados con base en Hoover, *Handbook of industry profiles 2009. Analysis and Trends for 300 Industries*, Texas, Hoovers, 2009, (2° edición), p.49-51.

### **3.2.1. Inicios de la industria automotriz en Brasil.**

Después de la segunda guerra mundial, las políticas económicas de Brasil se basaron en la intervención del gobierno en el mercado, por lo que la mayoría de las grandes industrias, dentro de las cuales se encontraba la industria automotriz, pertenecían al gobierno, y como consecuencia sus precios eran controlados por el mismo Estado.

Y no fue sino hasta que en el gobierno de Juscelino Kubitschek (1956-1960), se dio la apertura económica brasileña al capital internacional, dando pie a que las principales compañías multinacionales fabricantes de automotores se instalaran en el país.

En ese periodo, se crearon dos instituciones: una fue el Grupo Executivo da Indústria Automobilística (Geia), que tenía el objetivo de impulsar la fabricación de automóviles en Brasil, para que no sólo fuera el ensamblaje lo que se hiciera en ese país; y la otra, fue la institución ANFAVEA, que tenía como objetivos primordiales el estudio de los temas de la industria, del mercado de vehículos y máquinas agrícolas, además de coordinar y defender intereses de las empresas asociadas y patrocinar exposiciones automotrices y otros eventos de carácter institucional.<sup>82</sup>

Siguiendo con la tendencia de apertura y mejoramiento de la industria en Brasil, en el año de 1962 se emitió una ley de competencia, en la cual se estipula la creación de El Consejo Administrativo de Defensa Económica (CADE), que tenía el objetivo principal de prevenir el abuso del poder económico manifestado por medio de la eliminación parcial o total de la competencia, sin embargo ésta tuvo pocos efectos. En cuanto al mismo organismo, este está conformado por un presidente y seis consejeros o comisionados, los cuales son elegidos por el presidente del país, y aprobados por el Senado para un periodo de dos años.

Dentro de las consecuencias positivas por la apertura, se encontró que en el año de 1965, Brasil se ubicó entre los 5 mayores productores que estaban en desarrollo junto con España, Argentina, México y la India.<sup>83</sup>

### **3.2.2. Desarrollo de la industria automotriz en Brasil.**

---

<sup>82</sup> Con base en Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, *Indústria Automobilística Brasileira - 50 anos*, Brasil, 2006, <<http://www.anfavea.com.br/50anos.html>>, (16 de octubre de 2010), p. 22.

<sup>83</sup> Con base en Jack Baranson, *La industria automotriz en los países en desarrollo*, Madrid, Editorial Tecnos, 1969, p.22

Posteriormente se dio una etapa de desarrollo, la cual inició con estímulos a la<sup>84</sup> producción interna, ya que el gobierno proporcionó algunos beneficios como: tipos de cambio favorables para la importación de piezas, y el crédito para el financiamiento de maquinaria y equipo y para la instalación y expansión del parque industrial brasileño. Además de otorgar mecanismos de crédito para que el consumidor adquiriera vehículos, con lo que se dio un crecimiento a tasa promedio de 20%, de 1967 a 1974, y una producción de más de un millón de unidades al año al final de la década de los setentas.

En la década de los años ochenta un aspecto a destacar de la política gubernamental hacia la industria automovilística, fue la utilización de maquinaria obsoleta, originaria de empresas de otros países en proceso de modernización, en la instalación de empresas del ramo. Una de las justificaciones que el gobierno dio para implantar esta política, fue que esas maquinarias involucraban tecnología que utilizaba más mano de obra que los instrumentos y herramientas de producción modernos. Como consecuencia a esta política, la industria automotriz brasileña se posicionó en una situación de inferioridad en relación a los patrones internacionales, estando incapacitada para competir en el mercado internacional.

Así mismo, las empresas extranjeras más poderosas comenzaron a tener gran control sobre el mercado, subestimando las exigencias del GEIA y eliminando con facilidad a las empresas nacionales. Ya que encontraban un destino útil y rentable para sus equipos obsoletos, y se garantizaron un mercado extranjero donde colocar sus productos con un mínimo de inversión.

No obstante, a pesar de que los resultados económicos fueron grandes, poco fue el porcentaje que se reinvertió en las empresas instaladas en el país.

Además de que con la ayuda de recursos jurídicos, las empresas extranjeras mantenían controlado todo un sector de la economía nacional de Brasil, lo que les permitió influir en las decisiones de la política económica del gobierno.

Es importante señalar que las industrias automotrices comenzaron con los llamados vehículos mundiales, que consistían en vehículos y piezas fabricadas sobre el mismo diseño, en varios países, lo que permitió el intercambio de piezas y componentes en el nivel mundial, que sólo requirieron adecuaciones locales y alteraciones mínimas.

### **3.2.3 Crecimiento de la industria automotriz**

---

<sup>84</sup> Los siguientes párrafos fueron elaborados con base en Joao Carlos,Correia, *Impactos da indústria automobilística nas cidades do Estado de Sao Paulo e sua transformacao em funcao do processo industrial*, Tesis presentada para la obtención del título de Doctor en arquitectura y urbanismo, Brasil, Universidad de Sao Paulo, 2008, pp.75-78



De acuerdo a la CEPAL en su publicación “La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe”<sup>85</sup>, al término de ese periodo, puede hablarse de tres etapas principales de la industria automotriz de Brasil, las cuales son:

1. Del año 1990-1998, que inició los primeros dos años con ventas de un promedio anual de 755 000 unidades, número menor en comparación con las ventas de 1975 a 1977, debido a las sucesivas crisis económicas, en Brasil y en el mundo. Aunado a la baja productividad, a la tecnología obsoleta, a la poca competitividad internacional que tenían y a un alto incremento de costos a lo largo de la cadena de producción.

Todo esto llevó a que en 1990, el presidente en curso, inició varias reformas encausadas a la privatización, liberación y desregulación de precios, por lo que el gobierno, la industria, los distribuidores y los trabajadores se reunieron en 1992 y 1993 y construyeron un acuerdo automotriz en el cual fueron acordadas diversas medidas, dentro de las cuales, se encontraban: reducciones de las cargas fiscales, “Imposto sobre productos industrializados” (IPI) y el “Imposto sobre circulacao de mercadorías e prestacao de servicios” (ICMS), reducción en el precio que se daba al consumidor final, y mantenimiento del empleo y aumento al financiamiento.

En 1994, se presentó un periodo de hiperinflación, por lo que se<sup>86</sup> implementaron diversas medidas, entre ellas el ajuste de los impuestos y de las políticas de crédito, el establecimiento de una nueva ley de competencia n° 8884 94, la cual vigorizó al CADE, convirtiéndolo en una agencia independiente.

En 1995 se aprobó una política industrial para el sector, que dio como resultado que en 1997 se produjeran 2 millones de unidades, el registro de ventas internas y el inicio de un período de inversión. Además de que algunos fabricantes decidieron establecer fábricas en Brasil, como Renault, Peugeot y Citroën, Honda y otros decidieron ampliar y modernizar sus plantas ya instaladas, entre ellas se encontró a Ford, Volkswagen, Camaçari en San Pinhais, General Motors en Gravesend, y Toyota en Indaiatuba.

Al respecto, a partir del año de 1995, comienza la etapa de mayor apertura comercial, que se caracteriza por un fuerte crecimiento de la

---

<sup>85</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.130

<sup>86</sup> Los siguientes dos párrafos elaborados con base en Organisation for Economic Co-operation and Development, *Competition Law and Policy in Brazil. A Peer Review*, OECD, <<http://www.oecd.org/dataoecd/62/35/35415135.pdf>>, (12 de agosto de 2010), p.13.

demanda interna y nuevas inversiones orientadas a expandir la capacidad productiva, lo que llevó a desarrollar una base industrial para atender al mercado subregional.

Además, se dieron incentivos concedidos en virtud del régimen automotor en 1995 y el apoyo financiero del Banco Nacional de Desarrollo Económico y Social (BNDES), por lo que de 1992 a 1998 se observó un fuerte incremento de la producción.

2. Del año de 1998 a 2003, se presentó falta de financiamiento, y una gran merma de la producción y las ventas, que fueron consecuencias de la crisis asiática, por lo que la industria operó con una elevada capacidad ociosa y la demanda externa se convirtió en el principal impulso para el crecimiento.

En general la economía de Brasil en estos años sobresalió por el avance de las privatizaciones, el control de la inflación y del gasto público, poco crecimiento económico, y la firma de acuerdos con el Fondo Monetario Internacional (FMI).

3. Del año de 2003 a 2009, fue un periodo de auge de la producción y de las ventas internas, en el que se promovieron un importante aumento de las inversiones.

En 2005 las exportaciones de esta industria (de fábricas ensambladoras y autopartes) fueron de 18.1 billones de dólares, el empleo directo e indirecto fue de 1.3 millones de personas, la industria ganó 42.3 billones incluyendo autopartes, además de que este sector representó el 14.9% del PIB industrial, y el 5.3% del PIB total.

Es importante mencionar que para el año 2008, Brasil ya contaba con ingeniería automotriz propia, y que todos los fabricantes de automóviles contaban con plantas industriales, que en conjunto sumaban 45, y las cuales se encontraban distribuidas en 7 estados y 26 municipios. Eran 24 empresas ensambladoras, 500 de autopartes y 3 600 concesionarias, ya que ese sector tuvo una inversión de 32 billones de dólares de 1994 a 2005. Además contaba con un complejo industrial con capacidad instalada para producir 3.5 millones de vehículos y 98 mil máquinas agrícolas al año.

En 2008 se presentó un crecimiento en la industria automotriz del 8% con respecto al año anterior, con lo que Brasil se convirtió en el sexto mayor productor del mundo, y para el año 2009, este mismo país, logró comercializar 3 millones de automóviles, con lo que se dijo que la capacidad que tenía la industria automotriz en ese país, se había acercado mucho a su límite y que, los fabricantes de automóviles anunciaron “nuevos proyectos de inversión por casi 25 000 millones de dólares, que fueron postergados a raíz de la crisis financiera internacional.

Sin embargo, dados los buenos resultados del mercado interno brasileño, la mayoría fueron retomados hacia finales de 2009”<sup>87</sup>

Para el año 2010 (periodo de realización de esta investigación), Brasil era un país a observar en cuanto a desarrollo de la industria automotriz, además de que no se debe olvidar que este país se encontraba entre los países llamados BRIC (Brasil, Rusia, India y China), los cuales sobresalen debido a sus positivas cifras de PIB, a su enorme participación en el comercio internacional, a su esfuerzo en cuanto a educación, investigación y desarrollo de tecnologías, que los hacen atractivos para inversiones. Destacando por la aplicación de reglas estrictas de control de entrada de capital especulativo y de baja productividad.

### 3.3 Caso México.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.130

<sup>88</sup> El siguiente apartado fue elaborado con base en María Guadalupe Juárez González, *La industria automotriz en México*, Tesis de Licenciatura en Relaciones internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pp.18-37; María

### 3.3.1 Inicios de la industria automotriz en México.

La industria automotriz en México comenzó con la instalación de plantas de ensamblaje de automóviles de la compañía Ford en 1925.

Por lo que ante la inminente llegada y desarrollo de una industria automotriz en México, en octubre de 1925 se publicó un Decreto que redujo en 50% los impuestos por importación de los componentes para el ensamble de los vehículos.

Antes del año de 1930, “el único instrumento de política industrial utilizado fue el arancel, pero se usaba más con fines de recaudación que de fomento”<sup>89</sup>. Sin embargo para combatir la crisis de 1929, el gobierno de México, estableció una política de crecimiento hacia dentro, en la que se elevaron aranceles para aumentar los ingresos fiscales y para bajar el déficit de la balanza de pagos, y se gravaron las importaciones.

En el año de 1935 llegó a México la empresa General Motors, con lo que se inició la diversificación en cuanto a empresas automotrices instaladas en nuestro país.

En 1938 inició labores Fábricas Automex S.A., que años más tarde se convertiría en la actualmente conocida como Chrysler de México, y en 1961 se constituyó “Nissan Mexicana”.

En los años siguientes, en el periodo comprendido entre 1956 y 1970, se llevó a cabo la implantación de un modelo de sustitución de importaciones y de apoyos estatales, con el que creció la producción de bienes intermedios y de consumo duradero, ya que se llevaron a cabo inversiones en las industrias básicas

---

Luisa González Marín, *La industrialización en México*, México, Instituto de Investigaciones Económicas/Universidad Nacional Autónoma de México, 2002, pp.20,22; Arturo Vicencio Miranda, “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas”, *Revista Contaduría y Administración*, N°221, México, UNAM, 2007, p. 215; José I. Casar *et al.* *La organización industrial en México*, México, Editorial Siglo XXI, 1990, pp.10-11; CEPAL, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p. 147; Flor, Brown Grossman, *La industria de autopartes mexicana: reestructuración reciente y perspectivas*, México, CEPAL/Centro de Investigación e Información Digital-FCPyS-Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, <<http://www.eclac.org/ddpeudit/proy/clusters/autmex.pdf>>, (30 de noviembre de 2010), p.5; Huberto Juárez Nuñez, *et al.*, *El auto global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil*, México, CONACYT, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Universidad Iberoamericana Ciudad de México, 2005, pp.117;y México, Secretaría de economía, *Programas de promoción sectorial (PROSEC)*, <[http://www.economia.gob.mx/swb/es/economia/p\\_PROSEC](http://www.economia.gob.mx/swb/es/economia/p_PROSEC)>, (12 de agosto de 2010), [s.p.].

<sup>89</sup> María Luisa, González Marín, *La industrialización en México*, México, Instituto de Investigaciones Económicas/Universidad Nacional Autónoma de México, 2002, p.18-19

de siderurgia, productos metálicos, papel, hule, maquinaria, aparatos eléctricos y equipo de transporte.

Como consecuencia de estas medidas implementadas, las exportaciones manufactureras se elevaron (específicamente en el año 1961) aunque sin alcanzar a financiar las exportaciones de su propio sector, y se presentó el llamado “milagro mexicano”, el cual consistió en que se generaron tasas de crecimiento del sector industrial, de 8.3% del año 1953 al año 1965, “cifras que fueron superiores a las del Producto Nacional Bruto en esos mismos años”<sup>90</sup>, es decir, la economía mexicana consiguió crecer a un ritmo acelerado, sin generar desequilibrios importantes en la balanza de pagos, aunado al establecimiento de empresas monopólicas, sobretodo en la industria manufacturera.

Posteriormente, se dio una segunda etapa de auge de la inversión que se observa a partir de 1962 en las industrias química, del hule, maquinaria eléctrica, maquinaria no eléctrica y en la industria automotriz, y la cual condujo a una reducción sustancial de la participación de las importaciones en la satisfacción de la demanda interna por productos de estas industrias, dando como resultado, que la producción manufacturera mexicana se cuadruplicara en veinte años, y que específicamente las industrias mencionadas incrementaran en más de siete veces su producción.

En 1962 se expide un decreto automotriz, que tenía como principal objetivo el reducir las importaciones de los vehículos, y en el que se establecieron premisas básicas para la asignación de cuotas de importación y ensamblaje ya que se fijó un 60% como porcentaje de integración de contenido nacional mínimo en los vehículos fabricados dentro de México, y se estipuló que el capital extranjero invertido en las plantas fabricantes de autopartes no podía superar el 40%, lo que llevó a muchas empresas de la industria a abandonar el mercado debido a que les era más costoso implementar los componentes producidos en México, que importarlos, esto debido a que los primeros no contaban con las especificaciones y calidad requeridas.

Este decreto proteccionista hacia la industria nacional, dio como resultado un crecimiento en cuanto a la cantidad de vehículos construidos, que pasó de 96 718 a 250 000 en un periodo de 5 años de 1965 a 1970.

En 1972 se emitió el “Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz”, con el que se pretendía impulsar a la industria mexicana hacia la competitividad internacional basado en la promoción de las exportaciones. Dentro de este, destacaron las políticas de reducción del porcentaje de componentes nacionales mínimos para los vehículos que eran exportados, además de que los fabricantes de la industria terminal debían asegurarse de exportar el 30% del total de sus importaciones.

También establecía como grado mínimo de integración nacional el 60% del costo directo de producción, que si era rebasado daría como consecuencia un incentivo, además de que el decreto decía que las empresas terminales no debían

---

<sup>90</sup> *Ibid* p.20,22.

fabricar autopartes o componentes que pudieran ser producidas por la industria auxiliar en México, y que las empresas terminales deberían exportar 40% del valor total de sus importaciones, sin olvidar una reducción de líneas y modelos según el tipo de automóvil.

Pero debido a la obsolescencia de la infraestructura de producción a tres años de la emisión de este decreto, la exportación se encontraba 16% por debajo de lo que se importaba.

### **3.3.2 Desarrollo de la industria automotriz en México.**

En 1977 se publicó el “Decreto para el fomento de la industria automotriz”, que permitía a la industria terminal fabricar más de un tipo de motor si exportaba el 60% de los mismos, se liberó a los automóviles del control de precios oficiales, siendo un importante estímulo, y del presupuesto en divisas, además de que el grado mínimo de integración nacional fue modificado al 50%.

Los resultados de la implementación de este decreto, fueron la aceleración de las exportaciones y que varias empresas estadounidenses comenzaron a invertir grandes cantidades de dinero en la parte norte de nuestro país, con lo que se presentó transferencia de tecnología en cuanto a maquinaria y equipo, y por lo tanto nuevas condiciones de trabajo.

Sin embargo, lo que no se logró fue el cambio de un déficit de la balanza comercial del sector automotriz a un superávit.

En el año de 1983 se publicó el “Decreto para la racionalización de la industria automotriz”, con el que se quería impulsar la racionalización de la producción en cuanto a número de líneas y modelos, la participación de la industria nacional referente a integración de insumos nacionales en los automóviles, la generación neta de divisas que establecía mantener un presupuesto anual en divisas, y la adecuación de la producción a las necesidades del país en cuanto a tipos de motores, normas ambientales y modelos económicos.

En respuesta a estas nuevas políticas lograron lo que se buscaba desde el decreto anterior, un superávit en la balanza del sector, la expansión de distintas empresas, y se concretó la entrada de inversiones foráneas en el mismo con la venta de las acciones de Renault y de Vehículos Automotores Mexicanos (VAM) por parte del gobierno. Que consistió en que la empresa Renault, a través de su filial American Motors (de la que Renault tenía el 46.4% del capital), adquirió por 30 millones de dólares la participación que tenía el gobierno mexicano en VAM y Renault de México<sup>91</sup>. Además de que a partir de esta década, se llevaron a cabo diversas inversiones de modernización de plantas de fabricación, con el objetivo de satisfacer la demanda del mercado norteamericano, comenzando en el norte de México.

---

<sup>91</sup> Con base en Renault, *Renault México*, sección Descubre Renault, <[http://www.renault.com.mx/web/historia/renault\\_mexico/index.php](http://www.renault.com.mx/web/historia/renault_mexico/index.php)>, (1 de enero de 2011).

En agosto de 1989 se emitió el “Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular” que implicaba la exención del ISAN y de los aranceles de exportación para sus partes y componentes, para así estimular la producción y venta de autos compactos en México.

En diciembre de 1989 se publican los “Decretos para el fomento y la modernización de las industrias automotriz y manufacturera de vehículos de autotransporte”, los cuales dan libertad para fabricar los tipos de vehículos convenientes, además de autorizar la importación de vehículos nuevos, con la regla de que se mantuviera un saldo positivo en la balanza comercial de la industria, entre otras.

Como resultado, entre 1991 y 1992 más del 15% de los vehículos vendidos en territorio nacional, fueron importados, incrementándose en 5% la cifra para su siguiente año.

### **3.3.3 Cambios a partir del Tratado de Libre Comercio.**

En 1994 se hacen modificaciones al Decreto de diciembre de 1989, ocasionado por la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en el cual se dan 10 años como plazo para terminar con diversos puntos tratados en el Decreto mencionado, como la reducción del valor agregado nacional, la eliminación de la compensación de divisas, eliminación de barreras no arancelarias y la libre importación de vehículos usados.

Las reacciones ante estos cambios no se hicieron esperar y se observó el aumento del Producto Interno Bruto en un 8.8% cuatro años después de la entrada en vigor del decreto, además de que se redujeron los costos y se acrecentó la calidad, en la fabricación de autopartes en México, debido a la gran competencia internacional que la apertura de las fronteras ofrecía.

“En 1997 la producción de esta industria fue de 14 000 millones de dólares y representó el 7% del PIB manufacturero. Dio empleo a 60 000 personas, lo que representa el 4% del empleo total de la industria manufacturera. La industria de autopartes estaba formada por poco más de 500 empresas que en 1997 dieron empleo a 175 100 trabajadores, es decir, el 8% del empleo manufacturero. El monto de sus ventas fue de 6 400 millones de dólares, lo que representa el 3.5 % del PIB del sector manufacturero.”<sup>92</sup>

En 2002 se creó el Programa Sectorial de la Industria Automotriz (PROSEC), que promovía, principalmente, la producción nacional, la apertura comercial, y la integración de cadenas productivas eficientes.

Este programa trajo como consecuencia que en los últimos años de esa década la planta productiva mexicana se integrara “de manera importante al

---

<sup>92</sup> Brown Grossman, Flor, *La industria de autopartes mexicana: reestructuración reciente y perspectivas*, México, CEPAL/Centro de Investigación e Información Digital-FCPyS-Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, <<http://www.eclac.org/ddpeudit/proy/clusters/autmex.pdf>>, (30 de noviembre de 2010), p.5

proceso de globalización económica, lo cual le ha permitido ubicarse como el octavo país exportador en el nivel mundial”.<sup>93</sup>

En 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”, el cual establece la eliminación de los requisitos de balanza comercial y de integración de valor agregado nacional para los vehículos exportados, dando aranceles preferentes para partes y vehículos de países que no tengan Tratado de Libre Comercio, así como facilidades para el aumento de la importación de vehículos con la condición de que las empresas que estuvieran interesadas, deberían presentar evidencia de compromisos de inversiones en ampliación de su estructura, en programas de capacitación, en transferencia de tecnología y en desarrollo de proveedores en México.

Este decreto trajo consigo la apertura de nuevas plantas y/o inversiones en las ya existentes por parte de distintas empresas transnacionales, como lo son Toyota, Nissan, Volkswagen, General Motors, Chrysler y Ford.

Sin embargo en ese año y el siguiente (2002 y 2003), la producción de vehículos en México, descendió a 1.5 millones de unidades, debido a la recesión estadounidense, y en contraste con los casi 2 millones que se lograron en el año 2000. Recuperándose en 2006 y cayendo de nuevo en 2007, a consecuencia de la contracción de la economía de los Estados Unidos.

En el año 2005 se publicó el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”<sup>94</sup>, en el cual se establecen las condiciones y requerimientos para la “importación definitiva de los vehículos automotores usados de transporte de hasta 15 pasajeros y de los camiones de capacidad de carga hasta de 4,536 Kg. Incluyendo los de tipo panel, así como los remolques y semirremolques tipo vivienda”<sup>95</sup>. además de la aplicación de un arancel de 10% a los vehículos usados, del 22 de agosto de 2005, hasta el 31 de diciembre de 2008.

El nueve de marzo de 2006 se publicó una modificación del “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”<sup>96</sup>, la cual consistió en la ampliación del plazo para efectuar el

---

<sup>93</sup> México, Secretaría de Economía, *Programas de promoción sectorial (PROSEC)*, <[http://www.economia.gob.mx/swb/es/economia/p\\_PROSEC](http://www.economia.gob.mx/swb/es/economia/p_PROSEC)>, (12 de agosto de 2010), [s.p.].

<sup>94</sup> Vid, México, “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”, Diario Oficial de la Federación, México, lunes 22 de agosto de 2005, única sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=2089827&fecha=22/08/2005](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2089827&fecha=22/08/2005)>, (3 de junio de 2011), [s.p.].

<sup>95</sup> México, “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”, Diario Oficial de la Federación, México, lunes 22 de agosto de 2005, única sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=2089827&fecha=22/08/2005](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2089827&fecha=22/08/2005)>, (3 de junio de 2011), [s.p.].

<sup>96</sup> Vid, México, “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”, Diario Oficial de la Federación, México, jueves 9 de marzo de



cambio de importación temporal a definitiva de vehículos, que en vez de ser de seis meses a partir del 22 de agosto del 2005, sería hasta el día 31 de mayo de 2006.

El día 26 de abril de ese mismo año, se da a conocer el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora”<sup>97</sup>, y derogando el “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, por parte de empresas comerciales de autos usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los Estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en el municipio fronterizo de Cananea, Estado de Sonora” publicado el 8 de febrero de 1999, en el cual solo se toma en cuenta a las empresas comerciales y no a las personas físicas, como se comenzó a hacer con este nuevo decreto.

Así mismo, el día primero de febrero del año 2008, se publica el “Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora”<sup>98</sup>, en el que se reforman los artículos primero (que establece las características de los vehículos que pueden hacer uso de este decreto), quinto (trámite de registro a seguir) y séptimo (estancia legal de los vehículos importados hasta su inscripción en el Registro Público Vehicular).

Siendo la más reciente publicación, la Fe de errata del decreto publicado el primero de febrero de 2008.

“La industria automotriz nacional está conformada por la industria terminal y la de autopartes. La industria terminal la integran las 14 empresas establecidas en

---

2006, única sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4924465&fecha=09/03/2006](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4924465&fecha=09/03/2006)>, (3 de junio de 2011), [s.p.].

<sup>97</sup> Vid, México, “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora”, Diario Oficial de la Federación, México, miércoles 26 de abril de 2006, primera sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=2154846&fecha=26/04/2006](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2154846&fecha=26/04/2006)>, (3 de junio de 2001), [s.p.].

<sup>98</sup> Vid, México, “Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora”, Diario Oficial de la Federación, México, viernes 1 de febrero de 2008, única sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5029320&fecha=01/02/2008](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5029320&fecha=01/02/2008)>, (3 de junio de 2011), [s.p.].

México que fabrican o realizan el ensamble final de los vehículos automotores. Cinco de estas empresas son de capital 100% extranjero: Chrysler, Ford, General Motors, Nissan y Volkswagen, y concentran el 92% de la fabricación de vehículos.”<sup>99</sup>

“En la actualidad, la industria automotriz instalada en México cuenta con 20 plantas de ensamblaje de vehículos, alrededor de 2.000 fábricas de partes y componentes, y una red de más de 1.400 distribuidores.

Hasta diciembre de 2008, generó casi un millón de empleos directos formales (sic)—el 13,5% del empleo industrial en 2008— y representaba el 4% del PIB total y el 16% del PIB manufacturero. Además, fue la única actividad manufacturera que creció a tasas de dos dígitos y llegó a dar cuenta de una quinta parte de las exportaciones de manufacturas (Banamex, 2009). En 2008, México superó a Canadá y se posicionó como el segundo productor de vehículos del TLCAN, el segundo de América Latina —precedido por el Brasil— y el décimo del mundo”<sup>100</sup>

Un dato curioso es que hace menos de una década México y Brasil eran mercados muy similares en cuanto al tamaño, sin embargo ahora México es apenas la cuarta parte del mercado brasileño.

### 3.3.4 Resumen del capítulo

A continuación se presenta un cuadro con el resumen de las políticas dirigidas hacia la industria automotriz, implantadas en los países Estados Unidos de América, Brasil y México a lo largo de su historia hasta el año 2008.

---

<sup>99</sup> Flor Brown Grossman, *La industria de autopartes mexicana: reestructuración reciente y perspectivas*, México, CEPAL/Centro de Investigación e Información Digital-FCPyS-Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, <<http://www.eclac.org/ddpeudit/proy/clusters/autmex.pdf>>, (30 de noviembre de 2010), pp.37

<sup>100</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), pp.

Políticas hacia la industria automotriz, implantadas en los países Estados Unidos de América, Brasil y México.

Año	Estados Unidos de América	Brasil	México
1902	La Asociación Nacional de Fábricas de Automóviles adoptó garantías de estandarización		
1925			Decreto que redujo en 50% los impuestos por importación de componentes.
1929			Política de crecimiento hacia dentro: aumento de aranceles y gravamen de importaciones.
1933	Ley de Recuperación Industrial Nacional		
1956		Apertura económica al capital internacional	Modelo de sustitución de importaciones y de apoyos estatales.
1962		Ley de competencia	Decreto automotriz para reducir importaciones, 60% de integración de contenido nacional mínimo en vehículos fabricados en México, y un máximo de 40% de capital extranjero en las plantas fabricantes.
1967		Estímulos a la producción interna: tipos de cambio y crédito.	
1968	Federal Motor Vehicle Safety Standards y control de emisiones.		
1972			Decreto que fijo bases para el desarrollo de la industria automotriz: reducción del porcentaje de componentes nacionales mínimos para vehículos a exportar, obligación de exportar el 30% del total de sus importaciones.

1975	Corporate Average Fuel Economy (CAFE). Norma para controlar el consumo promedio de combustible de los automóviles.		
1977			Decreto para el fomento de la industria automotriz: grado mínimo de integración nacional 50%, la industria terminal podía fabricar más de un motor si exportaba 60% de ellos, se quitó el control de precios oficiales
1980		Política gubernamental de uso de maquinaria obsoleta.	
1983			Decreto para la racionalización de la industria automotriz: impulsó la racionalización del número de líneas y modelos y la adecuación de la producción a las necesidades del país en cuanto a tipos de motores, normas ambientales y modelos económicos.
1989			Decreto que otorga exenciones a los automóviles compactos de consumo popular: ISAN y aranceles de exportación para partes y componentes.
1989			Decretos para el fomento y la modernización de las industrias automotriz y manufacturera de vehículos de autotransporte.
1990		Reformas encausadas a la privatización, liberación y desregulación de precios	
1994		Ajuste de impuestos y de políticas de crédito	Modificaciones al último decreto de 1989 por TLCAN, 10 años para terminar con la reducción del valor agregado nacional, la eliminación de la compensación de divisas, eliminación de barreras arancelarias y libre importación de vehículos usados.
1995		Política industrial basada en incentivos al régimen automotor y apoyo financiero del Banco Nacional de Desarrollo Económico y social	

2002			Programa Sectorial de la Industria Automotriz (PROSEC), que promovía la producción nacional, la apertura comercial y la integración de cadenas productivas eficientes.
2003			Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles.
2005			Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados.
2006			<p>Modificación del Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, de agosto de 2005;</p> <p>Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora.</p>
2008			Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora.
2009	Actualización de la norma CAFE.		

Fuente: Elaborado con base en María Guadalupe Juárez González, *La industria automotriz en México*, Tesis de Licenciatura en Relaciones internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, pp.18-37; María Luisa González Marín, *La industrialización en México*, México, Instituto de Investigaciones

Económicas/Universidad Nacional Autónoma de México, 2002, pp.20, 22; Arturo Vicencio Miranda, “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas”, *Revista Contaduría y Administración*, N°221, México, UNAM, 2007, p. 215.

## **Capítulo 4. Programas de apoyo aplicados para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008.**

### **4.1 Crisis financiera de 2008**

En el año 2008, se presentó una crisis sin precedentes en Estados Unidos, derivada de diversos factores, y que se extendió en el nivel mundial. El comienzo se puede situar en el año 2003, cuando el presidente de la Reserva Federal de Estados Unidos de América, Alan Greenspan promovió la baja de los intereses en los préstamos, con el objetivo de crear liquidez en la economía e impulsar el uso de los créditos. Aunado a ello, el Banco Central de este país inyectó más dinero en la economía, por lo que los bancos se vieron impulsados a conceder más créditos inmobiliarios.<sup>101</sup>

Esas hipotecas también eran transformadas en bonos y colocadas en el mercado de renta fija, con el objetivo de diversificar el riesgo. Inclusive, se comenzó a “mezclar diferentes tipos de hipotecas y de activos en un mismo bono”<sup>102</sup>.

Cuando se empezaron a presentar impagos, todos los usuarios de los bonos e instrumentos que los incluían o eran respaldados por ellos se preguntaron acerca del valor de los mismos, y de la solvencia que en verdad representaban.

“La Reserva Federal y los demás bancos centrales occidentales respondieron inyectando más liquidez en la economía, con la esperanza de que, con más dinero en circulación, el mercado se desatascara”.<sup>103</sup>

Sin embargo, esta medida no tuvo los resultados esperados, por lo que el 20 de septiembre de 2008, el presidente estadounidense, George Bush, anunció una intervención histórica para atajar la crisis, en la que dijo que las ayudas se extenderían a otras empresas de importancia en la financiación de las familias. Mismo que se reflejó en dos nuevos planes de 800 000 millones de dólares cada uno, para rescatar el mercado financiero y el consumo, sin embargo “el programa no surtió el efecto esperado”.<sup>104</sup>

Esta crisis no fue única de los Estados Unidos de América, debido a que los instrumentos financieros creados en este país, se comercializaron por todo el mundo, como consecuencia de la globalización, los gobiernos de diversos países, entre ellos los que conforman la Unión Europea, tuvieron que intervenir con programas de rescate, donde el Estado de cada país llevó a cabo nacionalizaciones parciales de los bancos para evitar el hundimiento del sistema financiero, de diversos sectores y de empresas.<sup>105</sup>

---

<sup>101</sup> Con base en Pablo Pardo, “Borrachera de dinero”, *El mundo*, España, Especiales, <http://www.elmundo.es/especiales/2008/10/economia/crisis2008/lascausas/index.html>>, (28 de septiembre de 2010).

<sup>102</sup> Pablo Pardo, “Borrachera de dinero”, *El mundo*, España, Especiales, <http://www.elmundo.es/especiales/2008/10/economia/crisis2008/lascausas/index.html>>, (28 de septiembre de 2010).

<sup>103</sup> *Idem*

<sup>104</sup> Jorge Planelló, “Del plan Bush a los consumidores”, *El mundo*, España, Especiales, <<http://www.elmundo.es/especiales/2008/10/economia/crisis2008/rescate/index.html>>, (11 de noviembre de 2010), [s.p.].

<sup>105</sup> Párrafo escrito con base en Jorge Planelló, “Del plan Bush a los consumidores”, *El mundo*, España, Especiales,

## 4.2 Crisis en la industria automotriz.

Esta crisis también afectó al sector manufacturero de la industria automotriz, ya que provocó una contracción de la demanda de vehículos nuevos, y congeló diversas fuentes de financiamiento, entre las cuales se encuentran la de los compradores y las de los fabricantes de los mismos, por lo que en respuesta, diversos gobiernos de países afectados, llevaron a cabo programas de apoyo, con los objetivos principales de “preservar los puestos de trabajo, apoyar a los fabricantes de vehículos y proveedores de autopartes, y promover el desarrollo de vehículos menos contaminantes”<sup>106</sup>

Entre estos programas de apoyo se encontraron: el otorgamiento de recursos por varios miles de millones de dólares mediante créditos y garantías de préstamos, subsidios y apoyos a la demanda de automóviles.<sup>107</sup>

Un ejemplo, es el que se dio en España con el programa “Plan 2000e”<sup>108</sup>, donde los consumidores recibieron una “ayuda de dos mil 800 dólares para la compra de unidades nuevas, después de que el gobierno, junto con los gobiernos regionales, aportarán 140.4 millones de dólares para este programa”<sup>109</sup>. Presentándose la alternativa de que los que desearan adquirir un automóvil de la marca Ford, y llevarsen a “chatarizar” sus modelos viejos, podían ser beneficiados con un bono desde 2 800 hasta 8 400 dólares. El presupuesto inicial otorgado se completó e incluso se rebasó, por lo que las autoridades gubernamentales de ese país, decidieron ampliar el programa de apoyo en 40 millones de euros para el año 2009 y de 100 millones de euros para el año 2010, logrando la compra de 262 251 automóviles desde la entrada en vigor del programa, el 18 de mayo de 2009 hasta el 18 de febrero de 2010.<sup>110</sup>

---

<<http://www.elmundo.es/especiales/2008/10/economia/crisis2008/rescate/index.html>>, (11 de noviembre de 2010), [s.p.].

<sup>106</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.88

<sup>107</sup> *Idem*

<sup>108</sup> *Vid.* España, Ministerio de industria, turismo, y comercio, “Plan 2000 E”. sección Servicios, <http://www.mityc.es/industria/es-ES/Servicios/2000E/Paginas/Plan2000E.aspx>, (22 de abril de 2011), [s.p.].

<sup>109</sup> Miguel Ángel Castillo Ortiz, “Arranca programa de “chatarización” de automóviles para apoyo a industria automotriz mexicana”, *Revista T21*, 16 de julio de 2009, México, <[http://t21.com.mx/news/news\\_display.php?story\\_id=10883](http://t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10883)>, (15 de noviembre de 2010), [s.p.]

<sup>110</sup> Con base en EUROPAPRESS, “El Plan 2000E acumula 23.528 operaciones en la comunidad de Madrid desde su puesta en marcha, según Ganvam”, Madrid, 1 de febrero de 2010, EUROPAPRESS, <<http://www.europapress.es/madrid/noticia-plan-2000e-acumula-23528--operaciones-comunidad-madrid-puesta-marcha-ganvam-20100201141733.html>>(14 de marzo de 2010), [s.p.]



“En respuesta a la crisis numerosos países introdujeron paquetes de ayuda económica destinados a preservar los puestos de trabajo, apoyar a los fabricantes de vehículos y proveedores de autopartes, y promover el desarrollo de vehículos menos contaminantes con un menor consumo de combustible. En la mayoría de los casos, los gobiernos de los países más afectados otorgaron recursos por varios miles de millones de dólares. Las medidas adoptadas incluyeron créditos y garantías de préstamos, subsidios y apoyo a la demanda de automóviles, entre los que destacan incentivos para la compra de vehículos nuevos. Como contrapartida, muchos gobiernos”<sup>111</sup> exigieron que los fabricantes produjeran vehículos energéticamente más eficientes. En cuanto a estos programas de renovación vehicular “el plan alemán tuvo un éxito particular, pues con un incentivo de 2.500 euros por vehículo no sólo frenó la caída de las ventas, si no que en 2009 trajo aparejado un aumento del 23%, el más alto de la Unión Europea”<sup>112</sup>. “Asimismo, el gobierno dio ayuda financiera a las empresas que enfrentaban problemas de liquidez para que pudieran seguir operando mientras llevaban adelante su reconstrucción, tal como ocurrió en Francia.”<sup>113</sup>

“En el Japón se aplicó un régimen de impuestos ecológicos y en la República de Corea se concedieron incentivos fiscales similares a los del programa de efectivo por chatarra, que en 2009 trajeron aparejado un aumento del 21% de las ventas internas”,<sup>114</sup> por su parte, “en China, la acción gubernamental ayudó a compensar la caída de las exportaciones mediante la reducción de los impuestos sobre automóviles compactos menos contaminantes y el apoyo brindado a los agricultores para la compra de vehículos de trabajo.”<sup>115</sup>

#### 4.2.1 Caso Estados Unidos

Ante la crisis de la industria automotriz, “en septiembre de 2008, los fabricantes estadounidenses solicitaron al gobierno federal 50 000 millones de dólares para cubrir las obligaciones de la seguridad social y salud de sus trabajadores a fin de evitar la quiebra y los consecuentes despidos”<sup>116</sup>. Como

---

<sup>111</sup> Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), “New passenger car registration, European Union, Press Release, <[http://www.acea.be/index.php/news/news\\_detail/passenger\\_cars\\_2009\\_registrations\\_down\\_16\\_compared\\_to\\_2008](http://www.acea.be/index.php/news/news_detail/passenger_cars_2009_registrations_down_16_compared_to_2008)>, (15 de enero de 2010), citado en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010. <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.110.

<sup>112</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.118.

<sup>113</sup> *Ibid* p.110

<sup>114</sup> *Ibid* p.119

<sup>115</sup> *Idem*

<sup>116</sup> *The Wall Street Journal Americas*, 10 de julio de 2009, citado en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*,

respuesta, las autoridades de este país llevaron a cabo diversos programas de apoyo, que fueron:

#### 4.2.1.1 Programas de apoyo.

##### 4.2.1.1.1 Financiamientos.<sup>117</sup>

El 20 de septiembre del año 2008, el gobierno de Estados Unidos y en específico el Departamento del Tesoro de ese mismo país, emitieron un plan de rescate en el que otorgarían préstamos con intereses bajos por la cantidad de 25 mil millones de dólares, y que tuvo el objetivo de prevenir una disrupción importante en la industria Americana de automóviles, el cual poseía un riesgo sistémico en la estabilidad del mercado financiero y tendría un efecto negativo en la economía real de los Estados Unidos, además de impulsar la producción de vehículos que tuvieran un consumo menor de combustible que los que en ese momento existían.

El Departamento del Tesoro determinó la elegibilidad de los participantes y la asignación de recursos bajo la Ley de Estabilización Económica de Emergencia (EESA). Las instituciones que fueron consideradas para la participación en el Programa de Financiamiento de la Industria Automotriz se estudiaron caso por

---

CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.115.

<sup>117</sup> Apartado elaborado con base en Estados Unidos de América, Departamento del Tesoro, *Guidelines for Automotive Industry Financing Program*, Estados Unidos de América, 2008 <[http://www.financialstability.gov/docs/AIFP/AIFP\\_guidelines.pdf](http://www.financialstability.gov/docs/AIFP/AIFP_guidelines.pdf)>, (15 de noviembre de 2010), p.1; Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.115; *The Wall Street Journal Americas*, 10 de julio de 2009, citado en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.115; AP, “Chrysler paga mil 900 mdd por préstamo”, *El Universal*, sección Cartera, México, 18 de mayo del 2010, <[http://tsv.intelicast.net/buscanotasnt/clip.html?clave=11202960&imagen=18052010079901.pdf&id\\_b=>](http://tsv.intelicast.net/buscanotasnt/clip.html?clave=11202960&imagen=18052010079901.pdf&id_b=>), (18 de mayo de 2010), p.1; Bill Vlasic, Michael J. De la Merced, “GM Offering Price Gave Treasury a Tough Call”, *The New York Times*, Estados Unidos de América, 24 de noviembre de 2010, sección Deal Book, <<http://dealbook.nytimes.com/2010/11/24/g-m-offering-price-gave-treasury-a-tough-call/?nl=todaysheadlines&emc=a25>>, (2 de diciembre de 2010), [s.p.]; “U.S. Taxpayers Recover Billions in Sale of G.M. Stock”, *The New York Times*, Estados Unidos de América, 18 de noviembre de 2010, <[http://www.nytimes.com/2010/11/18/business/18auto.html?pagewanted=2&\\_r=1&nl=todaysheadlines&emc=a2](http://www.nytimes.com/2010/11/18/business/18auto.html?pagewanted=2&_r=1&nl=todaysheadlines&emc=a2)>, (18 de noviembre de 2010), p.A1 ;y Bernard Simon, “GM investors stand to make losses on IPO”, *Financial Times*, Inglaterra, 4 de noviembre de 2010, sección Automobiles, <<http://www.ft.com/cms/s/0/396fd03a-e79c-11df-8ade-00144feab49a.html>>, (4 de noviembre de 2010), [s.p.].

caso, determinando su derecho a participar al considerar, entre otras cosas: la importancia de la institución a la producción, o la financiación de la industria automotriz estadounidense; el efecto adverso sobre el empleo y el rendimiento económico en general que se generaría por una interrupción importante de las operaciones de la institución; los trastornos al sistema financiero, en cuanto a los mercados de crédito y/o la generación de aumento a la incertidumbre, de tal modo que afecte a los resultados económicos generales, si la institución interrumpe sus operaciones; y “el alcance y la probabilidad de que la capacidad de la institución para acceder a fuentes alternativas de capital y liquidez, ya sea del sector privado u otras fuentes de fondos del gobierno de los Estados Unidos de América”<sup>118</sup>

El otorgamiento del financiamiento incluía que las empresas fabricantes debían presentar al gobierno un plan de viabilidad económica de largo plazo.

Finalmente, el 19 de diciembre del año 2008, General Motors y Chrysler obtuvieron préstamos por un total de 17 400 millones de dólares, los cuales se repartieron en dos etapas, en la primera (diciembre 2008 y enero 2009) se les entregaron 13 400 millones de dólares, repartiéndose 9 400 millones para GM y 4,000 millones para Chrysler, y en la segunda etapa se les otorgaron 4 millones más. Con las condiciones de que para el día 31 de marzo del 2009, cada una debería contar con planes de reestructuración que las volvieran viables, en caso contrario las empresas a las que se les apoyó tenían la obligación de reembolsar los préstamos que les fueron otorgados.

Entre las condiciones puestas por el gobierno de los Estados Unidos, también se encontraba que el 61% de las acciones de GM pasaran a manos del Departamento del Tesoro de ese mismo país.

En julio de 2009, después de 39 días, GM completó el proceso de protección estipulado en la ley de quiebras, durante el cual, redujo su deuda de 173 mil millones a 48 mil millones de dólares, mantuvo sus marcas Chevrolet, Cadillac, Buick y GMC, y se deshizo de Hummer, Saab, Saturn y Pontiac, que le eran menos rentables, y redujo su personal de 91 000 a 68 500 empleados y sus concesionarias de 5 900 a 3 600.

En marzo de 2010 GM reportó una pérdida neta de 4 mil 300 millones de dólares para 2009, un periodo que cubre desde su salida de la bancarrota en julio hasta fin de año, como una empresa reestructurada.

Golpeada por pérdidas de cerca de 88 mil millones de dólares desde 2005 hasta el primer trimestre de 2009, GM recibió 50 mil millones de dólares en financiamiento del gobierno para reestructurarse en una bancarrota respaldada por el Departamento del Tesoro estadounidense, primero recibió 13 mil millones de dólares en préstamos y después 30 mil millones de dólares adicionales.

---

<sup>118</sup> Estados Unidos de América, Departamento del Tesoro, *Guidelines for Automotive Industry Financing Program*, Estados Unidos de América, 2008 <[http://www.financialstability.gov/docs/AIFP/AIFP\\_guidelines.pdf](http://www.financialstability.gov/docs/AIFP/AIFP_guidelines.pdf)>, (15 de noviembre de 2010), p.1

Como parte de los esfuerzos para acelerar una reestructuración, el presidente ejecutivo de GM, Ed Whitacre renovó la alta gerencia, incluidos los equipos de ventas y mercadeo.

La reestructuración por bancarrota ayudó a que la nueva GM eliminara deuda y generara efectivo, pero las ventas de la automotriz seguían estando bajo presión, porque eliminó cuatro marcas no rentables.

Las ventas estadounidenses de GM crecieron 17 por ciento en el primer trimestre de 2009, frente al mismo periodo del año anterior, cuando la industria alcanzó el nivel más bajo desde comienzos de 1980.

En el caso de Chrysler, el 17 de mayo del 2010, la empresa hizo un pago de mil 900 millones de dólares al Departamento del Tesoro como parte de la devolución del préstamo de 4 mil millones de dólares que se le hizo el 2 de enero de 2009 por parte del gobierno de George W. Bush. El Departamento del Tesoro expresó que aunque el pago fue menor que el préstamo original, fue mayor que la suma que esta institución esperaba recuperar.

Después de 16 meses, el 16 de noviembre de 2010 las acciones que compró el gobierno de los Estados Unidos a la compañía General Motors, comenzaron a cotizar en la Bolsa de Valores de Nueva York con un precio de 32 a 33 dólares por acción, dándose la mayor oferta inicial de acciones en la historia de este país, con 23 100 000 000.

Las nuevas acciones empezaron a cotizar el jueves 16 de noviembre a 33 dólares cada una, siendo este precio resultado de un estudio publicado por el Centro de Investigación Automotriz diciendo que la ayuda gubernamental a GM y Chrysler salvó más de 1.1 millones de empleos en 2009 y 314 000 empleos en el 2010. GM recaudó 18.1 mil millones de dólares de la venta de acciones ordinarias y 5 millones de dólares de acciones preferentes, al vender sus acciones a los precios más altos posibles. Para esa fecha, el gobierno ya había recuperado más de 7.4 mil millones dólares de GM, incluyendo los intereses y dividendos. El Departamento del Tesoro ahora debía esperar seis meses antes de que pueda vender más acciones.

Por su parte, los gobiernos de Canadá y de Ontario, y la United Auto Workers Healthcare confiaron en también poder vender algunas de sus acciones en esa nueva cotización de la empresa GM. Permaneciendo el resto de las acciones en poder de los tenedores de bonos del “viejo” GM, que permanece bajo la protección de la bancarrota estipulado en el Capítulo 11.

#### **4.2.1.1.2 Reestructuraciones y fusiones.**

Se le llama reestructuración al proceso por el que pasa una empresa para buscar la mejora de su situación financiera, en cuanto a las distintas fuentes de financiamiento, como lo son sus deudas, acciones y utilidades retenidas. Y fusión a “la figura legal de una adquisición de negocios en la que dos o más empresas se

integran entre sí, disolviéndose una o algunas, o todas las que se fusionan, creándose una nueva identidad legal.”<sup>119</sup>

El Capítulo 11 de bancarrota de la Ley Federal de Bancarrota de los Estados Unidos de América, “otorga a la expresa un plazo para que se reestructure, liberada de parte de sus obligaciones con los acreedores, mientras continúa operando y se prepara para salir de la quiebra. Si una compañía no puede subsanar su quiebra conforme las disposiciones del capítulo 11, entonces puede ser liquidada de acuerdo con otro procedimiento estipulado en el capítulo 7”.<sup>120</sup>

Como parte del acuerdo que hizo el gobierno con la empresa Chrysler para otorgarle el préstamo solicitado, se estipuló que Chrysler debería formar una fusión con la empresa Fiat como parte de un plan de reestructuración que estaría bajo la supervisión de la corte. Por lo que con “un recorte de los costos laborales en virtud de un nuevo contrato con el sindicato de trabajadores de la industria automotriz (United Auto Workers, UAW)”<sup>121</sup> se esperó que las compañías tuvieran una mejora en su competitividad. Así mismo “el Departamento del Tesoro llegó a un acuerdo a principios de esa semana con cuatro bancos que poseían la mayor parte de la deuda de Chrysler a cambio de 2 000 millones de dólares en metálico”<sup>122</sup>.

A mediados del año 2009 se llevó a cabo la alianza entre las dos compañías mencionadas. “En una primera etapa, sin un desembolso de efectivo, Fiat se quedó con el 20% [...] y la gestión de Chrysler Group LLC. En virtud de este convenio, la empresa italiana aportará su tecnología y su experiencia en el campo de los automóviles pequeños y medianos, además de su red de distribución en Europa y América latina. Por otro lado, Chrysler proporcionará su plataforma productiva y amplia red de distribución en América del Norte”.<sup>123</sup>

---

<sup>119</sup> Consejo Mexicano para la Investigación y Desarrollo de Normas de Información Financiera, *Normas de Información Financiera (NIF)*, México, Instituto Mexicano de Contadores Públicos, 2008, (3ra edición), Boletín B-7, p.6

<sup>120</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p. 114.

<sup>121</sup> Washington AP, “Chrysler producirá autos en bancarrota”, *CNNExpansión*, 30 de abril de 2009 a las 15:43, Empresas, <<http://www.cnnexpansion.com/negocios/2009/04/30/la-bancarrota-de-chrysler>>, (30 de abril de 2009), [s.p.].

<sup>122</sup> *Idem*

<sup>123</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.122

Como resultado de la reestructuración, Chrysler reportó una pequeña pérdida neta y altas ganancias para el tercer trimestre de 2009, gran parte a consecuencia de las fuertes ventas de su nuevo Jeep Grand Cherokee.<sup>124</sup>

Hasta octubre del año 2010, las ventas de Chrysler aumentaron un 16 por ciento, a 910 000 vehículos en los Estados Unidos, lo que comparado con la cifra de ventas del año 2005, 2.3 millones de vehículos en los Estados Unidos<sup>125</sup> permite ver que la recuperación no ha terminado, aunado a que a la misma fecha, el gobierno de Estados Unidos poseía el 8 por ciento de Chrysler, cuyo mayor accionista son los jubilados del United Automobile Workers, que poseían el 55 por ciento.

Por su parte, Ford prefirió no optar por la alternativa que le proponía el gobierno de Estados Unidos, sin embargo, sí decidió llevar a cabo un plan de reestructuración, llamado “Camino hacia adelante” (Way Forward), el cual tenía el objetivo de “modernizar las plantas e incorporar plataformas flexibles para poder fabricar diversos modelos en una misma línea de producción”.<sup>126</sup> Aunado a las ventas de las marcas *Aston Martin*, *Jaguar* y *Land Rover* en el año 2007, en el mes de marzo del año 2010, Ford vendió la marca *Volvo Car Corporation*, a la empresa China *Geely* en 1 800 millones de dólares.

Sin embargo, la posibilidad de la quiebra seguía presente, por lo que se encontraba latente el que “las compañías se acogieran al capítulo 11 de la ley de quiebras de los Estados Unidos, que permitía una reestructuración bajo supervisión judicial”<sup>127</sup> y la posibilidad de que, según los fabricantes, los consumidores los abandonaran.

A principios del año 2010, Ford reportó una sorpresiva ganancia de 2.7 miles de millones de dólares correspondientes al año 2009, la cual fue importante ya que fue la primera en los últimos cuatro años, y sobre todo porque Ford había tenido una pérdida récord de 14 miles de millones de dólares en el año 2008. Parte de esta recuperación se debió a su reestructuración, donde se llevaron a cabo fuertes reducciones de costos y despidos, lo que se comprueba al ver que la mano de obra ocupada en esta empresa a principios del año 2010, consistía en menos de la mitad de lo que fue 5 años atrás.

---

<sup>124</sup> Bernard Simon, “Bullish Marchione lifts Chrysler Outlook”, *Financial Times*, Inglaterra, 8 de noviembre de 2010, sección Automóviles, <<http://www.ft.com/cms/s/0/7d344fce-eb68-11df-b482-00144feab49a.html#axzz14wXdXQRq>>, (10 de noviembre de 2010) [s.p.]

<sup>125</sup> Bill, Vlastic, Nick Bunkley, “Chrysler Falls Behind as G.M. and Ford Recover”, *New York Times*, Estados Unidos de América, 17 de noviembre del 2010, Business Day, <<http://www.nytimes.com/2010/11/18/business/18chrysler.html?nl=todaysheadlines&emc=a25>>, (18 de noviembre de 2010), [s.p.]

<sup>126</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y en México*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.116

<sup>127</sup> *Ibid* p.114

Para el jueves 29 de enero del año 2010, las acciones de Ford reflejaron mejora, ya que aumentaron 14 centavos, en ese entonces la compañía tenía 25.5 miles de millones de dólares en efectivo, lo que es equivalente a casi dos veces lo que tenían un año antes. Así mismo se dio a conocer que Ford ganó 868 millones de dólares en el cuarto trimestre del año 2009, en contraste con la pérdida de 6 millones de dólares un año antes, además de que las ventas de ese trimestre rosaron los 34.5 miles de millones de dólares, mostrando un crecimiento con respecto a los 29 mil millones de dólares logrados un año antes.

#### **4.2.1.1.3 Renovación vehicular.<sup>128</sup>**

En los meses de julio y agosto del año 2009, el Gobierno de los Estados Unidos de América, puso en marcha un programa de incentivos para estimular la venta interna de automóviles, llamado *Cash for Clunkers*, en el cual, se otorgaba de 3 500 hasta 4 500 dólares a las personas que cambiaran su vehículo viejo por uno nuevo que consumiera una menor cantidad de combustible.

El presupuesto para este programa fue de 3 mil millones de dólares, los cuales tuvieron una gran demanda, dando como resultado el mayor nivel de las ventas en los anteriores 11 meses con 690 mil unidades. Siendo los más favorecidos los fabricantes estadounidenses en una proporción del 45% (en especial General Motors), y los japoneses con 36.5% (destacando Toyota). Comenzó a funcionar con mil millones de dólares de fondo, que se calculaba durarían hasta el 1 de noviembre, pero los recursos se agotaron en ventas de vehículos en menos de seis días. Por lo que el 7 de agosto del mismo año el Congreso autorizó dos mil millones de dólares más a los fondos de este incentivo, los cuales servirían para realizar otras 500 mil ventas, adicionales a las 250 mil negociadas en sus primeros días. Sin embargo existieron resistencias por parte de sectores conservadores, hacia la decisión de utilizar la política fiscal para la recuperación, es decir, hacia la ampliación del gasto, por el costo que este programa representó a los bolsillos de los contribuyentes. Además de que el Congreso aprobó este incentivo como parte de la ayuda a las tres armadoras estadounidenses para salir de su crisis, y las más beneficiadas fueron las empresas japonesas, ya que entre las tres grandes armadoras de Detroit, ocuparon el 45.3% del total de los incentivos, y entre las armadoras japonesas ocuparon el 36.5%. Así mismo se ve, que de manera individual, el 18.7% fue ocupado por GM y el 17.6% por Toyota.

---

<sup>128</sup> Este apartado fue elaborado con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y en México, La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.116; Rolando Cordera Campos *et al. México frente a la crisis: Hacia un nuevo curso de desarrollo*, México, (10 de septiembre del 2009), <<http://www.unam.mx/>> (3 de octubre 2009), p.4

El proceso para la obtención del incentivo, comenzaba cuando un distribuidor autorizado contactaba a una persona que fuera dueña de un auto en funcionamiento, con una antigüedad menor a 25 años, asegurado, y que estuviese registrado a su nombre, y continuaba con la venta de un auto nuevo ecológico, así el distribuidor podía solicitar al gobierno un reembolso de la rebaja aplicada al comprador del automóvil dentro del programa de apoyo, mientras que el auto en desuso se vendía a un deshuesadero y el motor del mismo era destruido.

#### **4.2.1.2 Indicadores a análisis.**

En cuanto a los indicadores a análisis, se puede ver en las tablas y gráficas siguientes sus movimientos.

##### **4.2.1.2.1 Objetivos<sup>129</sup>**

Los objetivos fueron tres, uno por cada programa, el primero quería prevenir la disrupción en la industria americana de automóviles e impulsar la producción de vehículos con un consumo menor de combustibles, y lo que se logró fue evitar el colapso de esta industria y permitir que las empresas implicadas encontraran un camino para salir de la bancarrota, además de impulsar la creación y venta de vehículos con una mayor eficiencia energética.

El segundo buscaba prever una ventana de oportunidad para una corporación, de renegociar contratos, vender activos o componentes de negocios por dinero, obteniendo perdón de deuda, u otro tipo de deuda que diese una empresa viable, y se consiguió que la empresa GM renegociara deuda con los bancos que poseían la mayor parte de su deuda, y que se reestructurara al llevar a cabo la fusión con la empresa FIAT.

El tercer objetivo, tenía como prioridad estimular el consumo interno de automóviles, lo que se vio reflejado en el aumento de las ventas de vehículos en los años 2009 y 2010. Consumo que se vio reflejado en el mantenimiento del porcentaje de desempleo y en el aumento del precio de las acciones de las empresas que cotizaban y que volvieron a cotizar (GM) en la Bolsa de valores NYSE de este país.

---

<sup>129</sup> El presente apartado fue elaborado con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y en México*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.114 y 116.



#### 4.2.1.2.2 Ventas<sup>130</sup>

Las ventas a nivel nacional comenzaron a tener bajas durante casi todo el año 2008, y hasta febrero del 2009, cuando algunos programas de apoyo se habían aplicado y otros estaban en proceso, lo que permitió que el nivel de ventas se fuera acrecentando poco a poco, no sin algunas bajas importantes en los periodos en que alguna ayuda terminaba, pero la tendencia volvía a ir en alza, sin embargo aún durante el año 2010 las ventas no se estabilizaban totalmente las ventas.

#### Ventas

Cifras expresadas en decenas de miles de dólares.

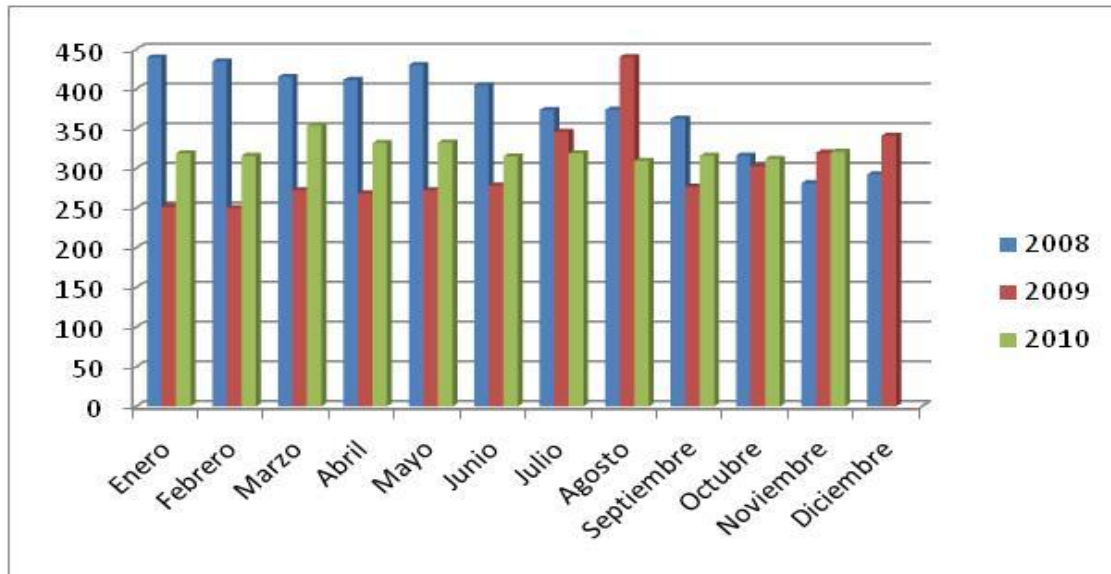
Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
2008	439.5	434.7	414.9	411.3	430.2	404.7	373.4	373.9	362.7	316.1	281.5	292.4	6543.3
2009	251.6	250	272.2	268.3	272.2	278.4	346.1	440.3	276.6	302.6	319.7	341.1	5628.1
2010	318.8	315.7	353.8	331.9	332.4	314.8	319.1	309.5	315.8	312	320.7		5554.5

Fuente: Elaborado con base en United States Department of Commerce, *Auto and Truck Seasonal Adjustment*, Bureau of Economic Analysis (BEA), Washington D.C., 2010, <[https://www.bea.gov/national/xls/gap\\_hist.xls](https://www.bea.gov/national/xls/gap_hist.xls)>, (5 de enero de 2011).

<sup>130</sup> El presente apartado fue elaborado con base en United States Department of Commerce, *Auto and Truck Seasonal Adjustment*, Bureau of Economic Analysis (BEA), Washington D.C., 2010, <[https://www.bea.gov/national/xls/gap\\_hist.xls](https://www.bea.gov/national/xls/gap_hist.xls)>, (5 de enero de 2011), [s.p.]; Economática, "General Motors", *Reportes financieros*, (27 de abril de 2011), [s.p.]; y Economática, "Ford Motor Company", *Reportes financieros*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

## Ventas

Cifras expresadas en decenas de miles de dólares



Fuente: Elaborado con base en United States Department of Commerce, *Auto and Truck Seasonal Adjustment*, Bureau of Economic Analysis (BEA), Washington D.C., 2010, <[https://www.bea.gov/national/xls/gap\\_hist.xls](https://www.bea.gov/national/xls/gap_hist.xls)>, (5 de enero de 2011).

Específicamente, en las empresas automotrices apoyadas por el gobierno mediante préstamos, las ventas se comportaron como a continuación se presenta.

En General Motors las ventas comenzaron a bajar en cuanto a volumen en el cuarto semestre, cuando se dio la crisis de la industria automotriz y el anuncio del apoyo del gobierno a las empresas. Continuando con niveles menores de ventas en el 2009, hasta el cuarto semestre del año, en el que se observaron importantes incrementos de ventas, que sin embargo no alcanzaban a las de los primeros meses del año 2008.

## Ventas netas trimestrales de G.M.

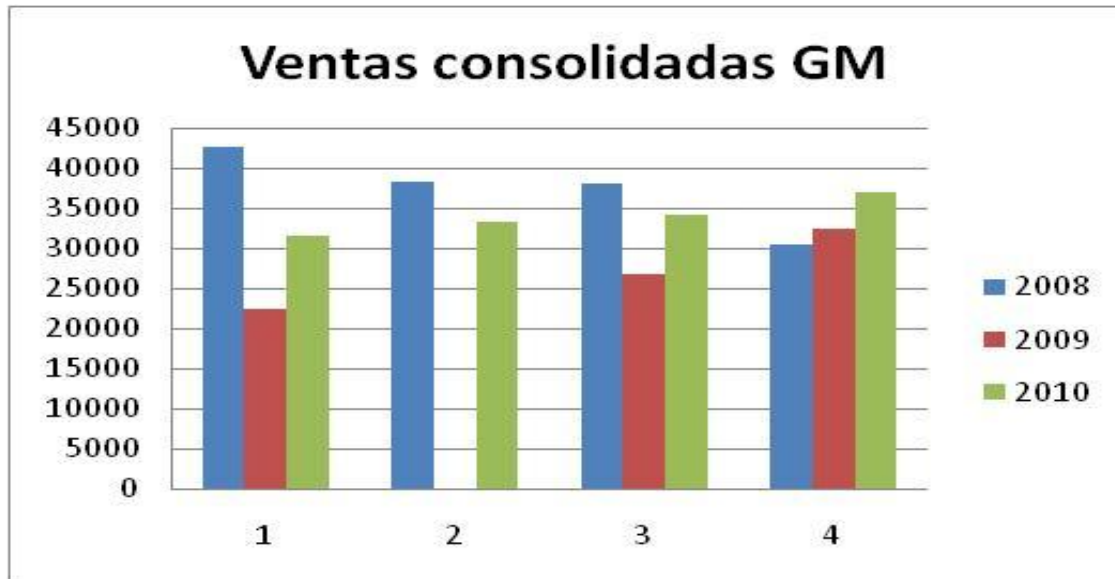
Cifras expresadas en millones de dólares

Año/ Trimestre	1er Trimestre	2do Trimestre	3er Trimestre	4to Trimestre
2008	42 670	38 156	37 941	30 393
2009	22 431	0	26 784	32 327
2010	31 476	33 174	34 060	36 882

Fuente: Elaborado con base en Economía, "General Motors", *Reportes financieros*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

Ventas netas trimestrales de G.M.

Cifras expresadas en millones de dólares



Fuente: Elaborado con base en Economática, “General Motors”, *Reportes financieros*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

En Ford Motor las ventas tuvieron un menor volumen desde el tercer semestre del año 2008 y hasta el cuarto semestre del año 2010, en el cual el volumen de ventas comenzó a crecer y a acercarse a las cifras del año anterior.

Ventas netas

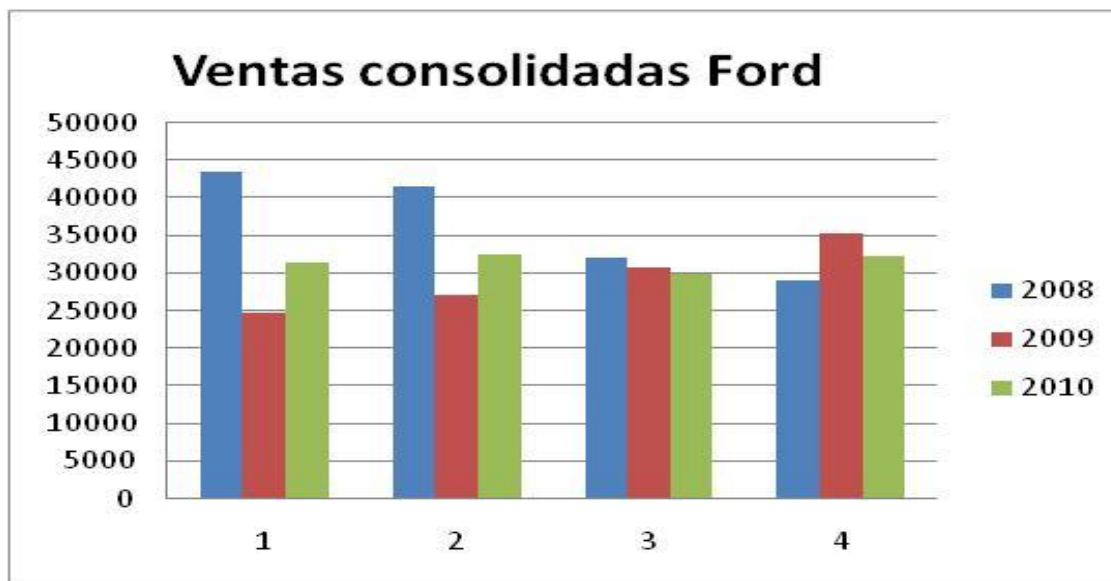
Cifras expresadas en millones de dólares

Año/ Trimestre	1er Trimestre	2do Trimestre	3er Trimestre	4to Trimestre
2008	43 513	41 512	32 045	29 192
2009	24 778	27 189	30 892	35 449
2010	31 566	32 564	29 893	32 428

Fuente: Elaborado con base en Economática, “Ford Motor Company”, *Reportes financieros*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

Ventas netas

Cifras expresadas en millones de dólares



Fuente: Elaborado con base en Economática, “Ford Motor Company”, *Reportes financieros*, (3 de marzo de 2011), [s.p.].

#### 4.2.1.2.3 Precio de acciones<sup>131</sup>

Las empresas automotrices General Motors y Ford, que fueron ayudadas mediante los programas de préstamos del gobierno y de reestructuración, respectivamente, cotizan en la bolsa de valores de Nueva York, la New York Stock Exchange (NYSE), según esta Bolsa de valores, estas compañías se encuentran clasificadas en la industria de bienes de consumo, en el sector superior automóviles y partes, en el sector del mismo nombre, subsector automóviles.

Cabe aclarar que la empresa Chrysler, que también fue apoyada por el programa de préstamos del gobierno, cotizaba en la Bolsa de valores NYSE hasta el 12 de agosto del año 1998, en el que cerró con un precio de cierre de su acción de 47.125 dólares.

<sup>131</sup> Este apartado fue elaborado con base en New York Stock Exchange, “Industry”, *Listings Directory*, 2011, <[http://www.nyse.com/about/listed/lc\\_all\\_industry.html](http://www.nyse.com/about/listed/lc_all_industry.html)>, (5 de enero de 2011), [s.p.]; New York Stock Exchange, “About General Motors”, *Events*, 18 de noviembre de 2011, <<http://www.nyse.com/events/1290078730626.html>>, (25 de abril de 2011), [s.p.]; EFE, “General Motors se despide de Wall Street a 75 centavos por acción”, *ADN*, [s.l.i.], 2 de junio de 2009, *Dinero & Consumo*, <<http://www.adn.es/economia/20090601/NWS-2676-General-Street-Motors-Wall-centavos.html>>, (15 de febrero de 2011), [s.p.]; y Economática, “General Motors”, *Cotizaciones*, (27 de abril de 2011), [s.p.]; y Economática, “Ford Motor Company”, *Cotizaciones*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

En cuanto a las acciones especificadas, éstas tuvieron un incremento después del periodo de aplicación de los programas de ayuda y derivado de los mismos, como a continuación se muestra en las gráficas.

### General Motors

Es uno de los mayores fabricantes de automóviles del mundo, teniendo sus raíces en el año de 1908, con sede mundial en Detroit, Estados Unidos de América. Esta empresa emplea a 209 000 “personas en las principales regiones del mundo y opera en más de 120 países. GM y sus socios estratégicos producen autos y camiones en 31 países, y vende y da servicio a estos vehículos a través de las siguientes marcas: Buick, Cadillac, Chevrolet, GMC, Daewoo, Holden, Isuzu, Jiefang, Opel, Vauxhall y Wuling. Su mercado nacional más grande es China, seguida por los Estados Unidos, Brasil, el Reino Unido, Alemania, Canadá y Rusia.”<sup>132</sup>

En el caso de la compañía General Motors, debido a que se declaró en bancarrota el día 01 de junio de 2009, al día siguiente, sus acciones dejaron de cotizar en la Bolsa de Valores NYSE con un precio de 75 centavos por acción, llegando a su valor más bajo en 70 años.

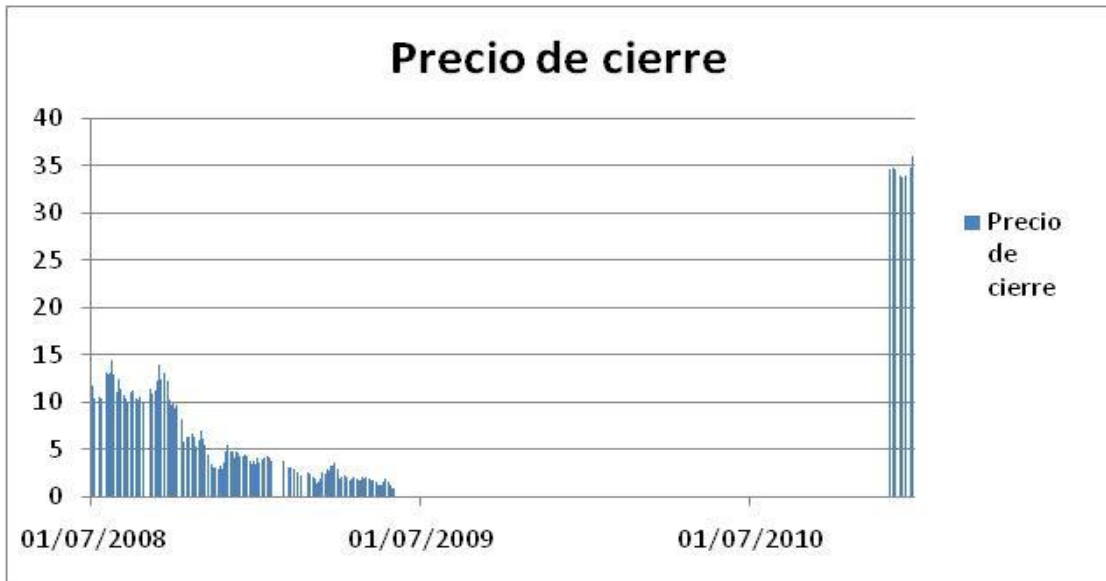
Reflejándose una gran caída, desde los más de 93 dólares que valía en el año 2000, pasando por los 44 dólares en el 2004, los 30 dólares en el 2007, los 16 dólares en el 2008, justo un año antes de la bancarrota, y los 3.2 dólares con los que las acciones de esta compañía comenzaron a cotizar en el 2009. Siendo hasta el 18 de noviembre del año 2010, que volvió a cotizar en el NYSE.

Existen acciones de la empresa en Estados Unidos de América y de la empresa en México, que cotizan en el NYSE, la de México presenta diversos resultados, que tienden a una mejora en el precio de cierre, como a continuación se muestra en la gráfica.

---

<sup>132</sup> New York Stock Exchange, “About General Motors”, *Events*, 18 de noviembre de 2011, <<http://www.nyse.com/events/1290078730626.html>>, (25 de abril de 2011), [s.p.]

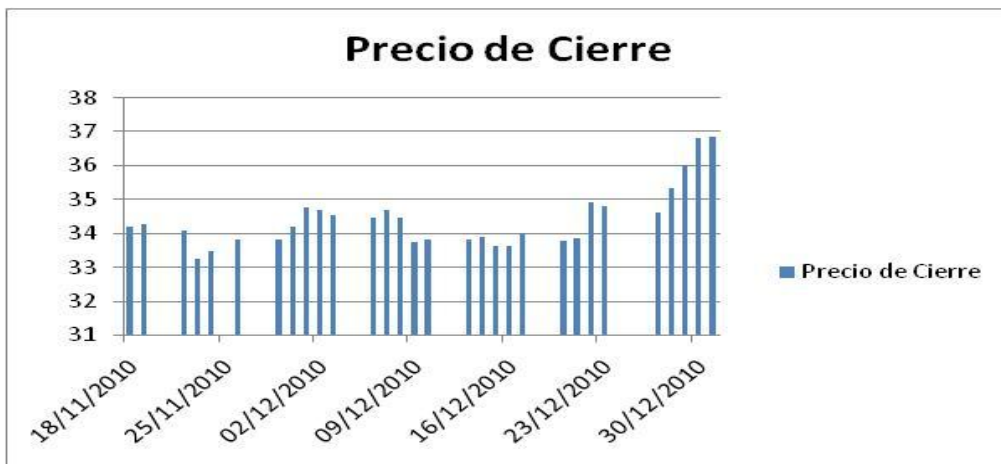
Precio de cierre de la acción de GM México  
 Expresado en dólares



Fuente: Elaborado con base en Economática, “General Motors”, *Cotizaciones*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

La de Estados Unidos también presenta precios variados, que sin embargo muestran tendencia al alza y poca volatilidad.

Precio de cierre de la acción de GM  
 Expresado en dólares



Fuente: Elaborado con base en Economática, “General Motors”, *Cotizaciones*, (14 de abril de 2011), [s.p.].

## Ford Motor Company

Ford es un productor de automóviles y camiones, el cual no hizo uso del préstamo por parte del gobierno, presentó los siguientes movimientos.

Los datos trimestrales de la acción de Ford Motor Company, durante los años 2008, 2009 y 2010, muestran una tendencia al alza desde la mitad del año 2009 y hasta finales del año 2010.

### Precios trimestrales de la acción de Ford Motor Company

Cifras expresadas en dólares



Fuente: Elaborado con base en Economática, "Ford Motor Company", *Cotizaciones*, (14 de abril de 2011), [s.p.].

#### 4.2.1.2.4 Empleo<sup>133</sup>

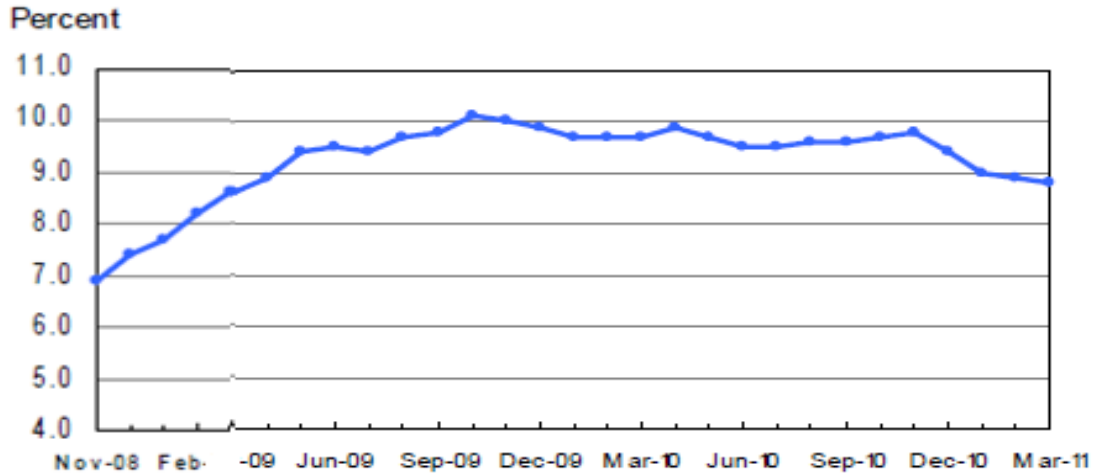
El empleo en Estados Unidos sufrió una fuerte caída debido a la crisis automotriz, en el año de 2008, y la tasa de desempleo comenzó a subir rápidamente, hasta que en los meses de mayo del año 2009 comenzó a estabilizarse, y aunque continuó en aumento, existieron meses en los que lograba una ligera baja.

Este periodo de estabilización se dio después de que los préstamos de rescate para dos de las más grandes empresas armadoras de Estados Unidos comenzaron a rendir frutos, al permitirle a las empresas pagar sus deudas y comenzar con sus reestructuraciones respectivas.

<sup>133</sup> Este apartado se elaboró con base en United States Department of Labor, *The Employment Situation-March 2011*, News Release, Bureau of Labor Statistics, 1 de abril de 2011, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empisit.pdf>>, (25 de abril de 2011), p.1; y en United States Department of Labor, *The Employment Situation-November 2010*, News Release, Bureau of Labor Statistics, 3 de diciembre de 2010, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empisit.pdf>>, (5 de enero de 2011), p.1

## Índice de desempleo

Noviembre del 2008 a Marzo del 2011



Fuente: Gráfica elaborada con base en Bureau of Labor Statistics, *The Employment Situation-March 2011*, News Release, U.S. Department of Labor, 1 de abril de 2011, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empsit.pdf>>, (25 de abril de 2011), p.1; y en Bureau of Labor Statistics, *The Employment Situation-November 2010*, News Release, U.S. Department of Labor, 3 de diciembre de 2010, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empsit.pdf>>, (5 de enero de 2011), p.1

### 4.2.1.2.5 PIB<sup>134</sup>

Como se puede observar en la siguiente gráfica, el PIB nacional comenzó a tener menor crecimiento en el tercer trimestre del año 2008 y decremento desde el cuarto trimestre de ese mismo año, como consecuencia de la crisis automotriz y la disminución del empleo derivada de la misma, observándose nuevos incrementos hasta el tercer trimestre del año 2009, en el cual las empresas automotrices comenzaban a salir de la situación de bancarrota y a acrecentar sus niveles de producción.

<sup>134</sup> Este apartado fue elaborado con base en México, INEGI, Producto Interno Bruto, México 2010, <<http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/FMI>>, (12 de noviembre de 2010), [s.p.]; U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, "Gross Domestic Product", *National Income and Products Accounts Table*, 25 de marzo de 2011, <<https://www.bea.gov/national/nipaweb/TableView.asp?SelectedTable=5&ViewSeries=NO&Java=no&Request3Place=N&3Place=N&FromView=YES&Freq=Qtr&FirstYear=2007&LastYear=2010&3Place=N&Update=Update&JavaBox=no>>, (25 de abril de 2011), [s.p.]; y U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, "Value Added by Industry as a Percentage of Gross Domestic Product", *Gross-Domestic-Product-by-Industry-Accounts*, 26 de abril de 2011, <[https://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo\\_action.cfm?anon=898115&table\\_id=27011&format\\_type=0](https://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo_action.cfm?anon=898115&table_id=27011&format_type=0)>, (1 de mayo de 2011), [s.p.].



PIB nacional trimestral

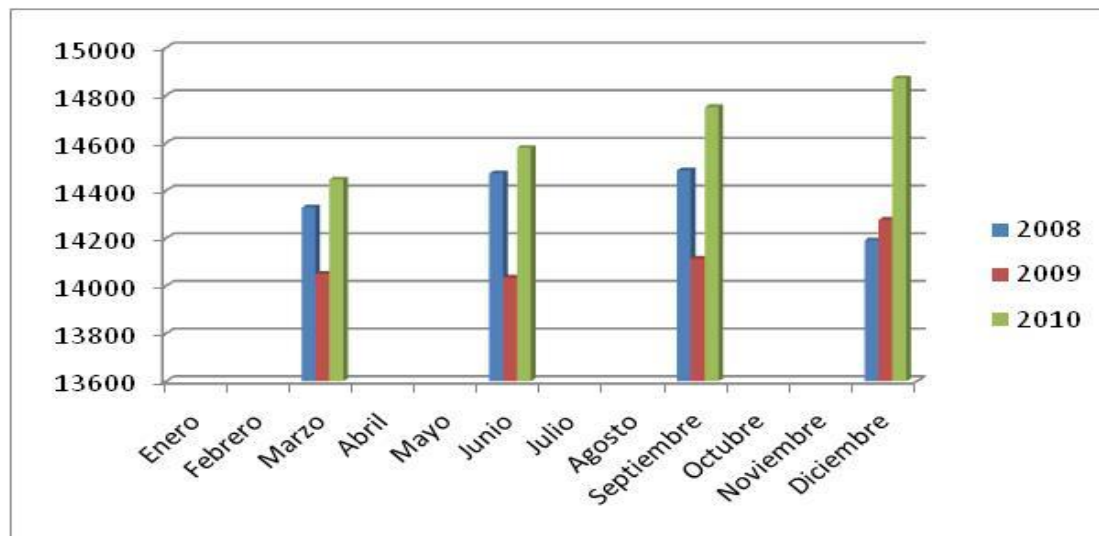
Cifras expresadas en miles de millones de dólares.

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2008			14 328.4			14 471.8			14 484.9			14 191.2
2009			14 049.7			14 034.5			14 114.7			14 277.3
2010			14 446.4			14 578.7			14 750.2			14 871.4

Fuente: Elaborado con base en México, INEGI, Producto Interno Bruto, México 2010, <<http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/FMI>>, (12 de noviembre de 2010), [s.p.]; y en U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, “Gross Domestic Product”, *National Income and Products Accounts Table*, 25 de marzo de 2011, <<https://www.bea.gov/national/nipaweb/TableView.asp?SelectedTable=5&ViewSeries=NO&Java=no&Request3Place=N&3Place=N&FromView=YES&Freq=Qtr&FirstYear=2007&LastYear=2010&3Place=N&Update=Update&JavaBox=no>>, (25 de abril de 2011), [s.p.]

PIB nacional trimestral

Cifras expresadas en miles de millones de dólares.



Fuente: Elaborado con base en Fuente: Elaborado con base en México, INEGI, Producto Interno Bruto, México 2010, <<http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/FMI>>, (12 de noviembre de 2010), [s.p.]; y en U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, “Gross Domestic Product”, *National Income and Products Accounts Table*, 25 de marzo de 2011, <<https://www.bea.gov/national/nipaweb/TableView.asp?SelectedTable=5&ViewSeries=NO&Java=no&Request3Place=N&3Place=N&FromView=YES&Freq=Qtr&FirstYear=2007&LastYear=2010&3Place=N&Update=Update&JavaBox=no>>, (25 de abril de 2011), [s.p.]

En cuanto a la importancia de esta industria, de acuerdo con datos del Bureau of Economic Analysis del Departamento de comercio de los Estados Unidos, esta industria, genera el 0.06% del PIB nacional.

#### 4.2.1.3 Resumen de indicadores correspondientes a Estados Unidos

En resumen, se presentan a continuación los indicadores a análisis en el presente trabajo, en lo correspondiente al país Estados Unidos.

Indicadores/ Programa	Préstamos	Reestructuraciones y fusiones	Renovación vehicular
Objetivo	Prevenir disrupción en la industria Americana de automóviles e impulsar la producción de vehículos con un consumo menor de combustible.	Prever una ventana de oportunidad para una corporación, de renegociar contratos, vender activos o componentes de negocios por dinero, obteniendo perdón de deuda, u otro tipo de reforma que de una empresa viable.	Estimular el consumo interno de automóviles.
Ventas	Incrementaron	Incrementaron	Incrementaron
Precio de acciones	No se puede determinar	No se puede determinar	No se puede determinar
Nivel de empleo	Se mantuvo	Se mantuvo	Se mantuvo
Nivel del PIB	No se puede determinar	No se puede determinar	No se puede determinar

Y en conclusión parcial, se puede decir que los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz en 2008, aplicados en Estados Unidos de América, han tenido los siguientes resultados:

A. Cumplimiento de sus objetivos, previno una disrupción en la industria Americana de automóviles, logro que ciertas corporaciones llevaran a cabo reformas para obtener viabilidad, y estimulo el consumo interno de automóviles.

B. Propiciaron la recuperación de las ventas en esta industria, ya que después de varios meses de baja en 2008 y 2009, y de cuatro meses de

lenta recuperación, las ventas se incrementaron en casi 680 000 miles de dólares, en los meses en que el programa de renovación vehicular fue aplicado, julio y agosto del año 2009, que equivalen a niveles aún mayores que los alcanzados enero del 2008.

- C. Contribuyeron al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de Estados Unidos de América, en este caso de las acciones de GM y de Ford, y cuyos comportamientos fueron, en GM no existió cotización de su acción desde el 2 de junio del año 2009 hasta el 18 de noviembre del 2010, por lo que quedó fuera del periodo de estudio. No así el caso de la acción de Ford, la cual presentó baja en el periodo de la crisis en 2008, pero se recuperó a mediados del año 2009. Sin embargo, es muy importante mencionar que, debido a que cualquier acción es objeto de muy diversos fenómenos y circunstancias, es difícil saber si el cambio en el mismo, fue provocado por los programas, y en qué medida.
  
- D. El sostenimiento o aumento del nivel de empleo en el país, ya que durante el periodo de estudio, el nivel del empleo tuvo bajas consecutivas, excepto en el mes de julio del año 2009, mes en que comenzó a aplicarse el programa de renovación vehicular, y hasta el mes de noviembre del 2009, donde comenzó una serie de pequeñas subidas y bajadas del nivel del empleo. Misma que despegó hacia un consecuente crecimiento hasta enero del 2011.
  
- E. Contribuir al crecimiento de la economía en Estados Unidos de América, medido a través del PIB. El PIB nacional comenzó a tener menor crecimiento en el tercer trimestre del año 2008 y decremento desde el cuarto trimestre de ese mismo año, como consecuencia de la crisis automotriz y la disminución del empleo derivada de la misma, observándose nuevos incrementos hasta el tercer trimestre del año 2009, en el cual las empresas automotrices comenzaban a salir de la situación de bancarota y a acrecentar sus niveles de producción. Por su parte el PIB de la industria manufacturera dedicada a la fabricación de vehículos y autopartes mantuvo su valor de 0.6% que representó en el PIB nacional en el año 2008 y en el año 2009. Siendo esta cifra tan pequeña y poco representativa del PIB nacional, no se le puede asumir el incremento del PIB nacional solo a los programas de apoyo que implementaron los gobiernos, incluso por que ni siquiera creció la representatividad del PIB de la industria automotriz.

#### **4.2.2 Caso Brasil<sup>135</sup>**

En Brasil, el sector automotriz contempla actividades como el comercio y la reparación de vehículos automotores, y dentro de los principales actores en el mercado brasileño se encuentran VW, Fiat y GM. Sin embargo, uno de los problemas de esta industria, es el relativamente pequeño mercado de exportaciones y su potencial en el corto y mediano plazo, ya que Brasil dependía de los países de Argentina y México como sus principales destinos de exportación, y ambos países tenían bajas tasas de crecimiento estimadas en el corto y mediano plazo en el año 2008.

En el año 2008 la industria automotriz en Brasil se encontraba en crecimiento, y era considerado el mercado más importante de América latina con la fabricación de 1 millón 400 mil automóviles y exportaciones de 23% de su producción, sin embargo, en noviembre y diciembre de 2008 las ventas de los vehículos brasileños sufrieron una fuerte caída a consecuencia de la crisis automotriz, ya que en octubre de ese año, las ventas fueron de 297 230 unidades, en noviembre de 197 340, y en diciembre de 97 050, reduciéndose en promedio 100 000 unidades cada mes.

##### **4.2.2.1 Programas de apoyo.**

En respuesta, en Brasil el gobierno implementó diversas medidas para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz, de las cuales se habla a continuación.

##### **4.2.2.1.1 Reducción de los impuestos<sup>136</sup>**

A inicios del año 2009, el gobierno aplicó un programa de reducción de impuestos sobre los vehículos compactos, que tenía como objetivo estimular la demanda interna, y consistía en la reducción de la tasa del IPI (para automóviles nuevos) a cero, para los vehículos de motores de hasta mil centímetros cúbicos, de la mitad de la tasa para los de entre mil y dos mil centímetros cúbicos, y de 5.5% para los vehículos de combustible flexible.

Al mes siguiente, el gobierno brasileño anunció una nueva prórroga de la reducción del IPI para los vehículos de combustible flexible con el principal interés

---

<sup>135</sup> Este apartado se elaboró con base en Brasil, “El sector de servicios en Brasil”, Brasil, 20 de enero de 2010, <<http://www.brasil.gov.br/sobre/economia-1/sectores-de-la-economia/el-sector-de-servicios-en-brasil>>, (9 de junio de 2010), [s.p.]; y Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.143-144.

<sup>136</sup> Este apartado fue elaborado con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.143-144.

de impulsar la producción y venta de vehículos de mayor eficiencia económica y ambiental.

Por la buena respuesta de los consumidores ante estas medidas, en marzo y en junio de 2009 las exenciones fueron prorrogadas por otros tres meses, pidiéndose en la última exención un compromiso por parte de los fabricantes, de no realizar despidos del personal.

Con estas medidas, las ventas de automóviles se recuperaron en el primer mes de 2009, aunque permanecieron por debajo de las cifras del mismo mes del año inmediato anterior, no así las cifras que resultaron de las ventas de los meses de febrero y de marzo del 2009, las cuales fueron superiores a las del año anterior.

De acuerdo con la CEPAL en la investigación “La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe”, la producción se recuperó rápidamente hasta casi alcanzar los niveles récord que se habían logrado en el año anterior, siendo impulsada por las importaciones de vehículos y por la reducción de las exportaciones. Por esta medida “el estado brasileño dejó de recaudar 3 500 millones de dólares”<sup>137</sup>.

#### **4.2.2.1.1 Crédito y reducción de tasas de interés**<sup>138</sup>

Otra medida adoptada fue la de ampliar el crédito que otorgaba el Banco do Brasil, y el cual era destinado hacia la compra de vehículos nuevos, además de bajar la tasa de interés de 37.7%, en noviembre de 2008, a 24.9% en septiembre de 2009, lo que contribuyó a financiar la mitad de las ventas ejercidas.

El gobierno de Brasil llevó a cabo una inyección de liquidez al sistema financiero, lo que permitió el otorgamiento de créditos para la compra de vehículos de pasajeros.

El gobierno también erogó un monto de mil 900 millones de dólares para garantizar el financiamiento de nuevas compras por parte del público en general.

Una de las características que se observaron en el mercado brasileño desde el año 2003, fue el rápido aumento de vehículos que operaban con dos tipos de

---

<sup>137</sup> Ma. de Lourdes, Álvarez Medina, “Industria Automotriz en México y en Brasil: una comparación de resultados después de la crisis económica de 2008” en Memorias del XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática, México, División de Investigación en Contaduría, Administración e Informática, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2010, <<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xv/ponencias/174.pdf>>, (27 de marzo de 2011), p.15

<sup>138</sup> Este apartado fue elaborado con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.143-144; y Miguel Ángel Castillo Ortiz, “Arranca programa de “chatarrización” de automóviles para apoyo a industria automotriz mexicana”, *Revista T21*,[s.l.i.], 16 de julio de 2009, <[http://t21.com.mx/news/news\\_display.php?story\\_id=10883](http://t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10883)>, (15 de noviembre de 2010), [s.p.]

combustible (etanol y gasolina) que creció hasta 80% de las ventas de vehículos nuevos en 2009.

En cuanto al crédito directo al consumidor y al arrendamiento financiero, estas opciones representaron el 53% de las ventas en el primer semestre de 2009, ya que el primero aumentó de 82 000 millones de dólares en diciembre de 2008 a 90 000 millones de dólares en septiembre de 2009.

Con los anteriores apoyos, las ventas de automóviles se recuperaron en enero de 2009, sin alcanzar aún los niveles reportados en enero de 2008, pero si en los meses subsecuentes, en los cuales, las ventas superaron las cifras del año anterior, un ejemplo es que de octubre del 2009 a septiembre del 2010 se vendieron 3 millones 340 mil automóviles.

En 2009 la producción se recuperó a un ritmo acelerado e incluso alcanzó niveles muy cercanos al récord al que había llegado en 2008, esto, debido en gran medida al aumento de las importaciones de vehículos y a un fuerte descenso de las exportaciones, ya que de las ventas sólo casi el 15 por ciento correspondió a exportaciones en el mismo año.

#### **4.2.2.2. Indicadores a análisis.**

En cuanto a los indicadores a análisis, se puede ver en las tablas y gráficas siguientes sus movimientos.

##### **4.2.2.2.1 Objetivos<sup>139</sup>**

El objetivo principal del programa de reducción de los impuestos, era el de impulsar la producción y venta de vehículos de mayor eficiencia económica y ambiental, lo que se logró tanto en el mercado externo, como en su mercado interno. Ya que el 90 por ciento de los automóviles nuevos que se vendieron en Brasil en el periodo de la crisis de la industria automotriz, contaban con motores “Flex-fuel”, que les permitían usar el combustible etanol (del cual Brasil es un productor muy importante), y desbancar a la gasolina como principal combustible.

En cuanto al objetivo de financiar la compra de vehículos nuevos, a partir de mayo del año 2008, se observó el incremento en las ventas nacionales e internacionales, derivado de la ampliación de créditos y de la baja de las tasas de interés a las cuales los bancos concedían préstamos para la obtención de un vehículo, y reflejado en las cifras que más adelante se muestran, con lo que se da por cumplido este objetivo.

---

<sup>139</sup> Este apartado fue elaborado con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.143-144

#### 4.2.2.2 Ventas<sup>140</sup>

Como consecuencia de los incentivos fiscales y de mejores condiciones de crédito, las ventas de nuevos vehículos (automóviles, camiones y autobuses) se incrementaron en mayo del año 2008 en 21.5 por ciento, y desde junio del mismo año, en 17.2 por ciento.

A continuación se muestran las matriculaciones por mes en los años 2008 a 2010, donde se observa una gran caída entre los meses de octubre y noviembre, cuando estaba la crisis automotriz, con una tendencia de crecimiento desde el mes de enero del año 2009 hasta el mes de junio, donde se comienza a observar movimientos positivos y negativos, sin llegar a las cifras más bajas del año 2008, pero si rebasando las más altas del año 2008 y 2009.

#### Matriculación de vehículos nuevos nacionales e importados

Cifras expresadas en miles de unidades

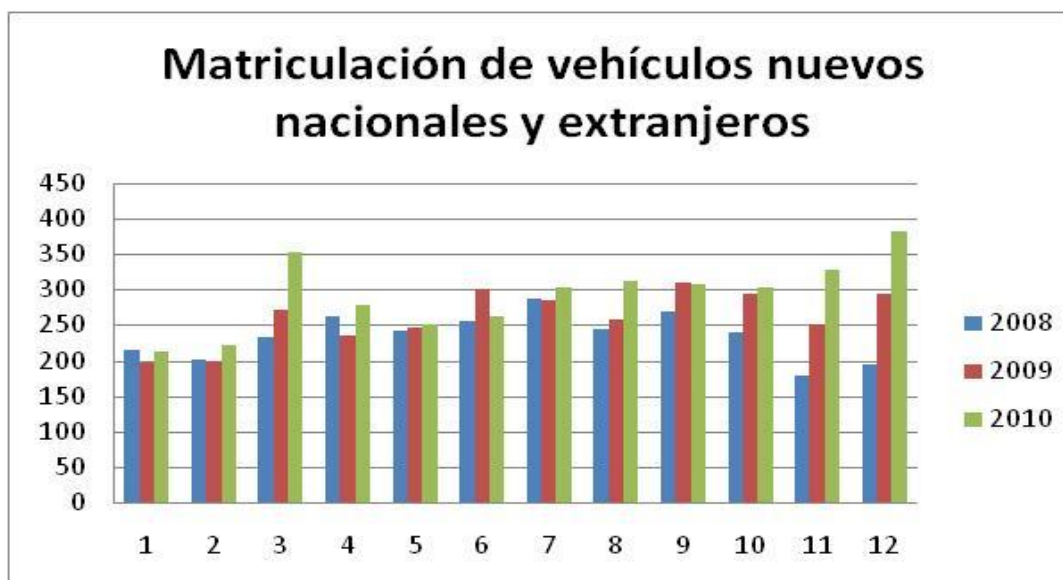
Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2008	215	200.8	232.1	261.2	242	256	288.1	244.8	268.7	239.2	177.8	194.50
2009	197.5	199.4	271.4	234.4	247	300.2	285.4	258.1	308.7	294.5	251.7	293
2010	213.3	221	353.7	277.8	251.1	262.8	302.3	312.8	307.1	303.2	328.5	381.6

Fuente: Elaborado con base en Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, “Empleo”, *Carta de ANFAVEA*, Brasil, Enero 2011, Brasil, <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta296.pdf>>, (26 de abril de 2011), p.3.

<sup>140</sup> Este apartado fue elaborado con base en Alessandra Correa, ““Boom” de las ventas de autos en Brasil”, *BBC Mundo*, [s.l.i.], 13 de julio de 2009, <[http://www.bbc.co.uk/mundo/economia/2009/07/090713\\_pulso\\_automoviles\\_brasil\\_mes.shtml](http://www.bbc.co.uk/mundo/economia/2009/07/090713_pulso_automoviles_brasil_mes.shtml)>, (17 de febrero de 2011), [s.p.]; Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, “Empleo”, *Carta de ANFAVEA*, Brasil, Enero 2011, Brasil, <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta296.pdf>>, (26 de abril de 2011), p.3.

Matriculación de vehículos nuevos nacionales e importados

Cifras expresadas en miles de unidades



Fuente: Elaborado con base en Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, "Empleo", *Carta de ANFAVEA*, Brasil, Enero 2011, Brasil, <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta296.pdf>>, (26 de abril de 2011), p.3

#### 4.2.2.2.3 Precio de acciones

Este apartado de análisis no aplica debido a que no se encontró ninguna empresa de ensamblaje de la industria automotriz enlistada en la BOVESPA en el periodo de estudio, además de que el precio de una acción depende de diversas circunstancias y factores, tan diversas, que es difícil saber si el cambio que tuvo fue consecuencia del programa implantado, y en su caso, en qué proporción.

#### 4.2.2.2.4 Empleo<sup>141</sup>

En cuanto a los empleos en esta industria durante el periodo de la crisis se observó que de noviembre de 2008 a marzo de 2009, se eliminaron casi 10,000 puestos de trabajo.

Tomando en cuenta los índices de personal ocupado asalariado en la industria automotriz, que se observan en la siguiente tabla se puede ver que existió una baja durante la crisis automotriz del año 2008, y que se extendió hasta

<sup>141</sup> Este apartado fue elaborado con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.143-144; y en Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, "Empleo", *Carta de ANFAVEA*, Brasil, Enero 2011, Brasil, <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta296.pdf>>, (26 de abril de 2011), p.8



el mes de julio del año 2009, comenzando a crecer a partir del mes inmediato y hasta lo registrado en el año 2010, en el cual se observa la completa recuperación de los empleos existentes en 2008 y un crecimiento constante.

### Empleo industria automotriz

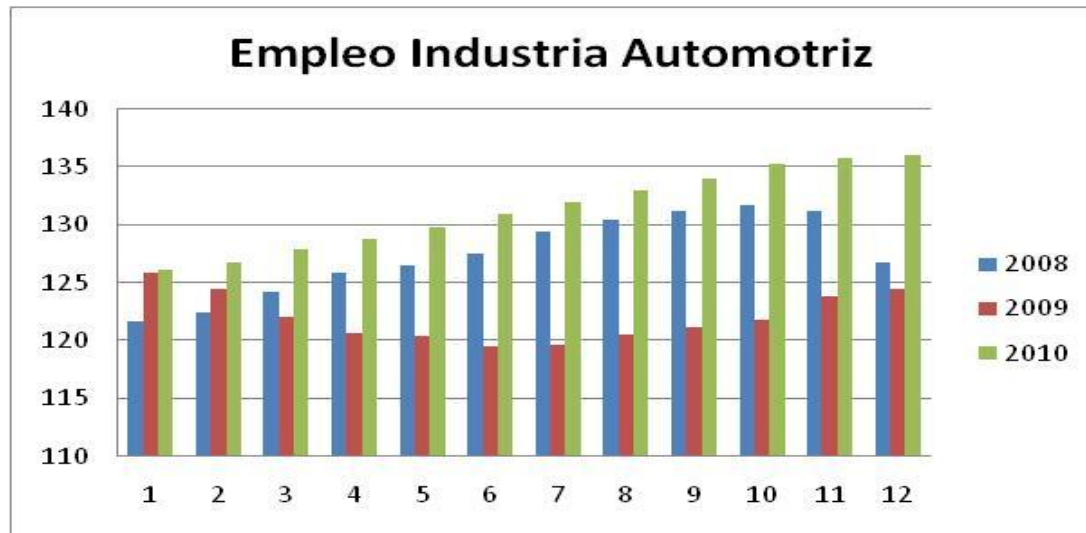
Miles de personas

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2008	121.7	122.4	124.2	125.9	126.5	127.6	129.4	130.5	131.2	131.7	131.2	126.8
2009	125.9	124.5	122.1	120.7	120.4	119.5	119.6	120.5	121.2	121.8	123.9	124.5
2010	126.2	126.8	127.9	128.8	129.8	131	132	133	134	135.3	135.8	136.1

Fuente: Elaborado con base en Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, "Empleo", *Carta de ANFAVEA*, Brasil, Enero 2011, Brasil, <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta296.pdf>>, (26 de abril de 2011), p.8

### Empleo

Miles de personas



Fuente: Elaborado con base en Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, "Empleo", *Carta de ANFAVEA*, Brasil, Enero 2011, Brasil, <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta296.pdf>>, (26 de abril de 2011), p.8

A mediados del año 2010 se decía que Brasil podría rebasar a Alemania y convertirse en el cuarto mercado automotriz más importante del mundo a finales de ese mismo año, ya que se estimaba que las ventas en Brasil alcanzarán los 3.4 millones de vehículos y en Alemania se vendieron 3 millones de vehículos,

mostrando una baja en sus ventas derivada de la eliminación de un programa de incentivos que se aplicó en el año 2009.

Además de que se esperaba que el mercado automotriz brasileño llegase a 3.7 millones de unidades para el año 2014.

#### 4.2.2.2.5 PIB<sup>142</sup>

De acuerdo a las cifras del Instituto Brasileiro de Geografía e Estatística, el PIB nacional tuvo una baja en el volumen de crecimiento en el último trimestre del año 2008, derivado de los efectos de la crisis de la industria automotriz, mismos que se extendieron hasta el primer trimestre del año 2009, pero no así en el año 2010, en el cual se refleja la mejora derivada de los diversos programas aplicados para ayudar a contrarrestar los efectos de dicha crisis.

#### PIB nacional trimestral

Cifras expresadas en millones de dólares

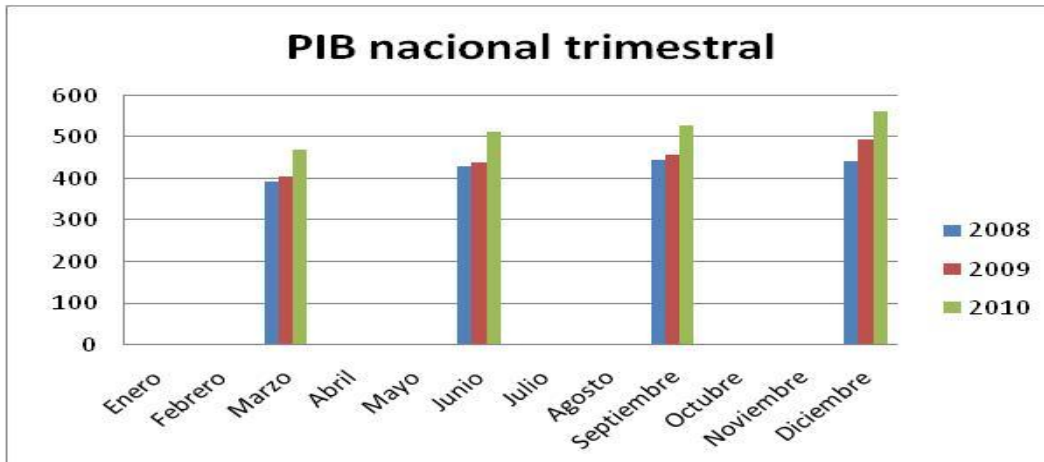
Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2008			393.513			429.891			445.210169			444.3034
2009			407.604			439.0819			457.837853			494.9825
2010			471.8853			513.104			529.500565			561.761

Fuente: elaborado con base en Instituto Brasileiro de Geografía e Estatística, “Produto Interno Bruto (PIB)- valores correntes”, Brasil, <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=ST17&t=produto-interno-bruto-pib-valores-correntes>>, (26 de abril de 2011), [s.p.].

<sup>142</sup> Este apartado fue elaborado con base en Instituto Brasileiro de Geografía e Estatística, “Indicadores económicos”, Brasil, 30 de marzo de 2011, <<http://www.bcb.gov.br/?INDECO>>, (1 de abril de 2011), [s.p.]; Banco Multidimensional de Estadísticas, “Indústria, valor domiciliado bruto”, IBGE, <<http://www.bme.ibge.gov.br/app/adhoc/index.jsp>>, (26 de abril de 2011), [s.p.]; y Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. 2010*, ANFAVEA, 2010, <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>, (25 de abril de 2011), p.40.

## PIB nacional trimestral

Cifras expresadas en millones de dólares



Fuente: elaborado con base en Instituto Brasileiro de Geografía e Estatística, “Produto Interno Bruto (PIB)- valores correntes”, Brasil, <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=ST17&t=produto-interno-bruto-pib-valores-correntes>>, (26 de abril de 2011), [s.p.].

## PIB Industrial

Las actividades industriales están constituidas por la industria extractiva, la de transformación, construcción civil y producción y distribución de gas, agua, aguas residuales y limpieza urbana.

## PIB Industrial trimestral

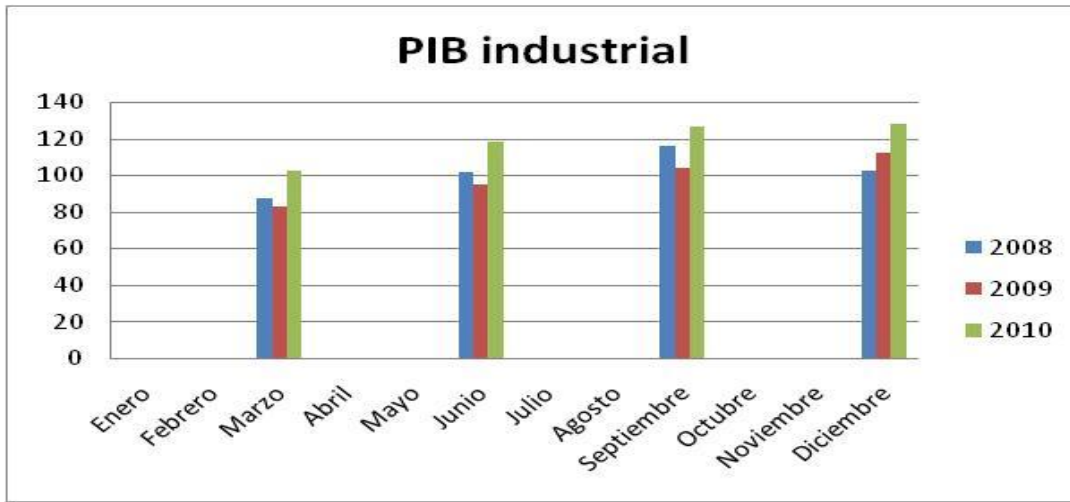
Cifras expresadas en millones de dólares

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2008			87.1678			101.4429			115.758757			102.4028
2009			82.87232			94.63559			104.076271			111.9808
2010			102.6757			118.2164			126.342373			127.9203

Fuente: Elaborado con base en Instituto Brasileiro de Geografía e Estatística, “Valor Adicionado Bruto da Indústria- valores correntes”, Brasil, <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=ST45&t=valor-adicionado-bruto-da-industria-valores-correntes>>, (26 de abril de 2011), [s.p.].

## PIB Industrial trimestral

Cifras expresadas en millones de dólares



Fuente: Elaborado con base en Instituto Brasileiro de Geografía e Estatística, “Valor Adicionado Bruto da Indústria- valores correntes”, Brasil, <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=ST45&t=valor-adicionado-bruto-da-industria-valores-correntes>>, (26 de abril de 2011), [s.p.].

De acuerdo a la ANFAVEA en su publicación “Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. 2010”, nos señala que la industria automotriz tuvo una participación de 19% y de 19.8% en el PIB industrial, en los años 2008 y 2009, respectivamente, lo que muestra un crecimiento y la importancia que esta rama tiene para la industria del país.

### 4.2.2.3 Resumen de indicadores correspondientes a Brasil.

En resumen, se presentan a continuación los indicadores a análisis en el presente trabajo.

Indicadores/Programa	Reducción de los impuestos	Crédito y reducción de tasa de interés
Objetivo	Impulsar la producción y venta de vehículos de mayor eficiencia económica y ambiental	Financiar la compra de vehículos nuevos
Ventas	Incremento	Incremento
Precio de acciones	No Aplica	No Aplica
Nivel de empleo	No movimiento	No movimiento
Nivel del PIB	No se puede determinar	No se puede determinar

Los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz en 2008, aplicados en Brasil, han tenido los siguientes resultados:

- A. Cumplimiento de sus objetivos, en cuanto al impulso de la producción y venta de vehículos de mayor eficiencia económica y ambiental, y el financiamiento de la compra de vehículos.
  
- B. Propiciaron la recuperación de las ventas en esta industria, lo que se refleja en las matriculaciones efectuadas en los años 2008 a 2010, donde se observa una gran caída en los meses en que estaba la crisis automotriz de 2008, con una tendencia de crecimiento del mes de enero del año 2009 hasta el mes de junio, donde comenzaron movimientos positivos y negativos, sin llegar a las cifras más bajas del año 2008, pero si rebasando las más altas del año 2008 y 2009.
  
- C. Contribuyeron al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en la bolsa de valores de Brasil. Aunado a que no se encontró ninguna empresa de ensamblaje de la industria automotriz enlistada en la BOVESPA en el periodo de estudio, se debe recordar que el precio de una acción depende de diversas circunstancias y factores, tan diversas, que es difícil saber si el cambio que tuvo fue consecuencia de algún o algunos programas implantados, y en su caso, en qué proporción.
  
- D. El sostenimiento o aumento del nivel de empleo en la industria, ya que después de que se perdieran casi 10 000 puestos de trabajo, y se tuvieran en el año 2009 seis primeros meses de disminuciones de empleos, lentamente se recuperó el nivel que existió en 2008, e incluso en el mes de julio de 2010 se superó la cifra más alta que se había registrado.
  
- E. Contribuir al crecimiento de la economía en Brasil, medido a través del PIB. A pesar de que tanto el PIB nacional, como el PIB industrial, tuvieron una baja en el primer trimestre del 2009 y luego comenzaron un lento pero consecutivo crecimiento lo que resto del año 2009 y todo el 2010; el PIB nacional está definido por más sectores que el automotriz, y es difícil que un aumento en el segundo, pueda modificar o definir el rumbo del primero. Y en su caso, que algún programa que apoyó a parte de la industria automotriz haya modificado sustancialmente el PIB nacional.

### 4.2.3 Caso México <sup>143</sup>

Para tener un esbozo de la industria automotriz en México en los últimos años, se puede tomar en cuenta lo que nos dice la CEPAL en su investigación “La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe”, al comentar que “el mercado interno mexicano es dominado por General Motors y Nissan, que tienen [...] un bajo coeficiente de importación, es decir que privilegian la producción interna [...] esta tendencia es muy diferente a la de los demás fabricantes de automóviles, que atienden el mercado mexicano con vehículos importados, sobretodo compactos”<sup>144</sup>, además de que el sector automotriz “se concentra más en las empresas ensambladoras de vehículos que en los fabricantes de autopartes.”<sup>145</sup>

Sin olvidar que en 2008, la industria automotriz en México se encontraba en crecimiento y ese año logró registrarse como el mejor de la industria automotriz, con cifras récord en el país, como la de una producción de 597 000 unidades, y un acumulado de exportaciones de 351 000 unidades.

Otro dato importante que se observa en dicha investigación es que del inicio de la década de los noventa hasta el año 2009, México se consolidó como una plataforma exportadora, ya que las exportaciones crecieron de un 28% a un 80%, destacando el dominio en la producción, por parte de “los tres mayores fabricantes estadounidenses-General Motors, Ford y Chrysler-”<sup>146</sup>. Además de que el sistema automotor en México “se concentra más en las empresas ensambladoras de vehículos que en los fabricantes de autopartes”<sup>147</sup>, y produce con el principal objetivo de exportar e importar para vender en el mercado interno, ya que adquiere vehículos compactos y populares provenientes de países de América del

---

<sup>143</sup> Este apartado fue elaborado con base en Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.148, 151 y 154; México, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 21 de julio de 2009, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009)>, (11 de enero de 2010), [s.p.]; México, “Reglas de operación del programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 9 de octubre de 2009, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/Reglas.pdf>>, (10 de agosto del 2010), p.1; y Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Venta al público por empresa”, *Estadísticas*, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (14 de diciembre de 2010), [s.p.].

<sup>144</sup> Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.154

<sup>145</sup> *Ibid* p.151

<sup>146</sup> *Ibid* p.148

<sup>147</sup> *Ibid* p.151

sur y de Europa, en especial de Brasil, y vende vehículos de mayor tamaño y precio a América del norte.

En este punto hay que preguntarse, que tanto ayuda el fomentar las ventas de los autos en el país México, ya que los que se venden son importados, y más bien se estaría apoyando a los empleos de otros países. Siendo las ventas en el extranjero el elemento que podría apoyar a los trabajos en México.

#### **4.2.3.1 Programas de apoyo.**

En cuanto a los programas de apoyo que se dieron a la industria automotriz para contrarrestar los efectos de la crisis financiera del 2008, en México fueron los que a continuación se enuncian:

##### **4.2.3.1.1 Renovación vehicular.**

A mediados del año 2009 el gobierno implementó un programa de dinero en efectivo por chatarra llamado “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, en el cual se planteó un apoyo económico, al comprador final de un automóvil nuevo, de hasta \$15 000.00 M.N., haciéndose efectivo al momento de presentar un certificado de destrucción de un vehículo propiedad del comprador final cuyo año modelo sea al menos 10 años mayor al actual y pueda circular por su propio impulso, y pudiendo ser comprado un automóvil nuevo para el transporte de hasta 9 personas, con un precio de venta al comprador final no mayor a \$215 000 moneda nacional, antes de impuestos y ya restada la ayuda del PRODIAT. A este programa le fue destinado un presupuesto de 500 millones de pesos que se asignó a los fabricantes de vehículos respecto a su participación de mercado a nivel nacional.

El programa PRODIAT tuvo como objetivo general “contribuir a fomentar la preservación y mejoramiento del capital humano desarrollado por las empresas; la transferencia y adopción de tecnologías de vanguardia para potenciar la competitividad de los sectores precursores y de alta tecnología, atendiendo las fallas de mercado que obstaculizan el crecimiento de las ventas, la producción, el empleo, la productividad y la competitividad de las empresas y de la industria en general, así como propiciar la expansión del mercado de estas industrias por medio del otorgamiento de apoyos de carácter temporal.”<sup>148</sup> Además de que se clasifican en proyectos tipo A, tipo B y tipo C. En el caso del programa implementado para contrarrestar los efectos derivados de la crisis de la industria automotriz en México, que es cuestión de esta investigación, forma parte de los proyectos de tipo C, el cual tiene como población objetivo a las empresas

---

<sup>148</sup> México, “Reglas de operación del programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 9 de octubre de 2009, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/Reglas.pdf>>, (10 de agosto del 2010), p.1.

productoras de vehículos automotores ligeros nuevos que cuenten con registro vigente de conformidad con el artículo 3 del Decreto Automotriz mencionado.

A partir del día 18 de agosto del año 2009 comenzaron a destruirse automóviles para hacer válido el beneficio de hasta \$15 000 pesos para la adquisición de un nuevo automóvil, y los resultados al 26 de marzo del año 2010 son los siguientes.

Se destruyeron 12 848 automóviles, teniendo un aumento importante desde la primera quincena de septiembre, hasta la primera quincena de diciembre, una gran caída en las fechas restantes de diciembre, un incremento en la primera quincena de enero, pero volviendo a la baja y ya sin poder regresar a los altos promedios diarios anteriormente acontecidos, hasta llegar a los 30 automóviles.

Autos destruidos por programa de renovación vehicular.

Cifras expresadas en unidades.



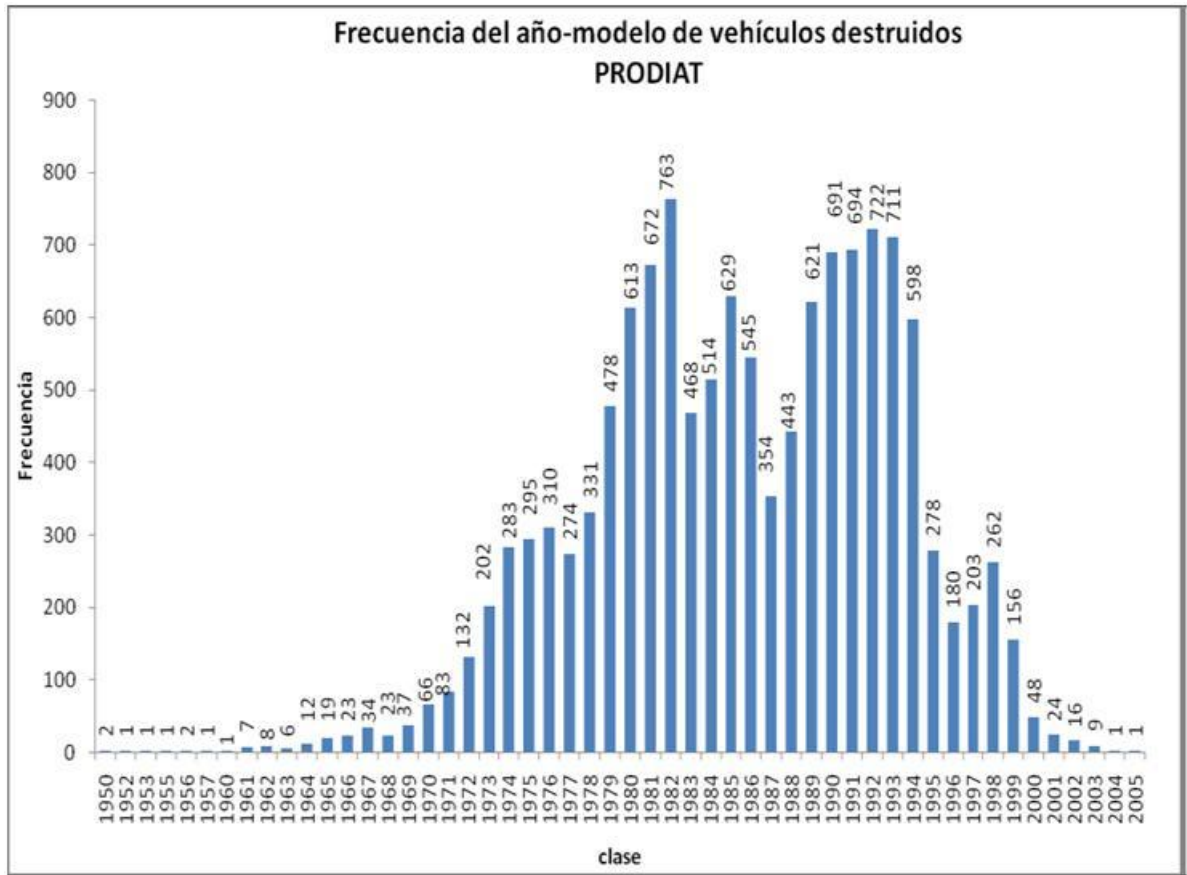
Fuente: México, Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos*, México, 26 de marzo de 2010, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/ReporteSm.pdf>>, (15 de diciembre de 2010), p.1.

A continuación se puede observar una gráfica que muestra la frecuencia de los años-modelos de los autos chatarrizados, en la cual destacan los del año 1980, 1981, 1982, 1985 y del año 1989 al año 1994, como los de mayor frecuencia. Sin embargo, se puede observar que existieron autos año-modelo incluso del año 2000 al 2005, debido a la modificación que se hizo el día 9 de octubre del año 2009.



## Frecuencia del año-modelo de vehículos destruidos

Cifras expresadas en unidades

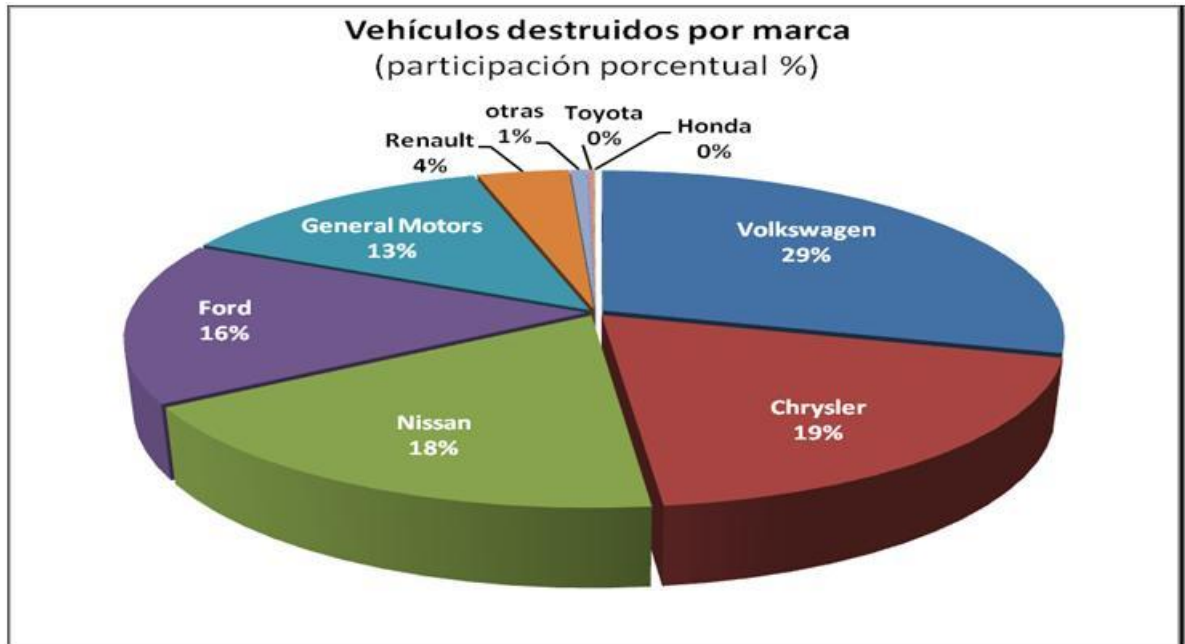


Fuente: México, Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos*, México, 26 de marzo de 2010, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/ReporteSm.pdf>>, (15 de diciembre de 2010), p.3

Así mismo, la siguiente gráfica muestra que la mayoría de los vehículos destruidos fueron de la marca Volkswagen y Chrysler, lo que se puede interpretar como marcas del agrado de los consumidores, ya que su monto deriva de su preferencia de compra y uso. Un caso claro para ejemplificar este caso, es el modelo "Beetle" ó "Bocho", como se le conoce popularmente en México, por su gran aceptación y gusto por parte de la población de ese país.

Pero que también podría interpretarse como las marcas de los autos que no convencieron al público y a la primera oportunidad para cambiarlo, lo hacen.

Vehículos destruidos por marca  
Cifras expresadas en porcentaje



Fuente: México, Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos*, México, 26 de marzo de 2010, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/ReporteSm.pdf>>, (15 de diciembre de 2010), p.3

El periodo del programa PRODIAT tenía vigencia hasta el 30 de noviembre del año 2009, en un primer documento, pero posteriormente se amplió el periodo hasta que se terminara el presupuesto de 500 millones de pesos. Teniendo la Secretaría de Economía en su página electrónica registradas las cifras hasta el mes de marzo del año 2010, ya que el primer monto de 250 millones de pesos no se ocupó en su totalidad.

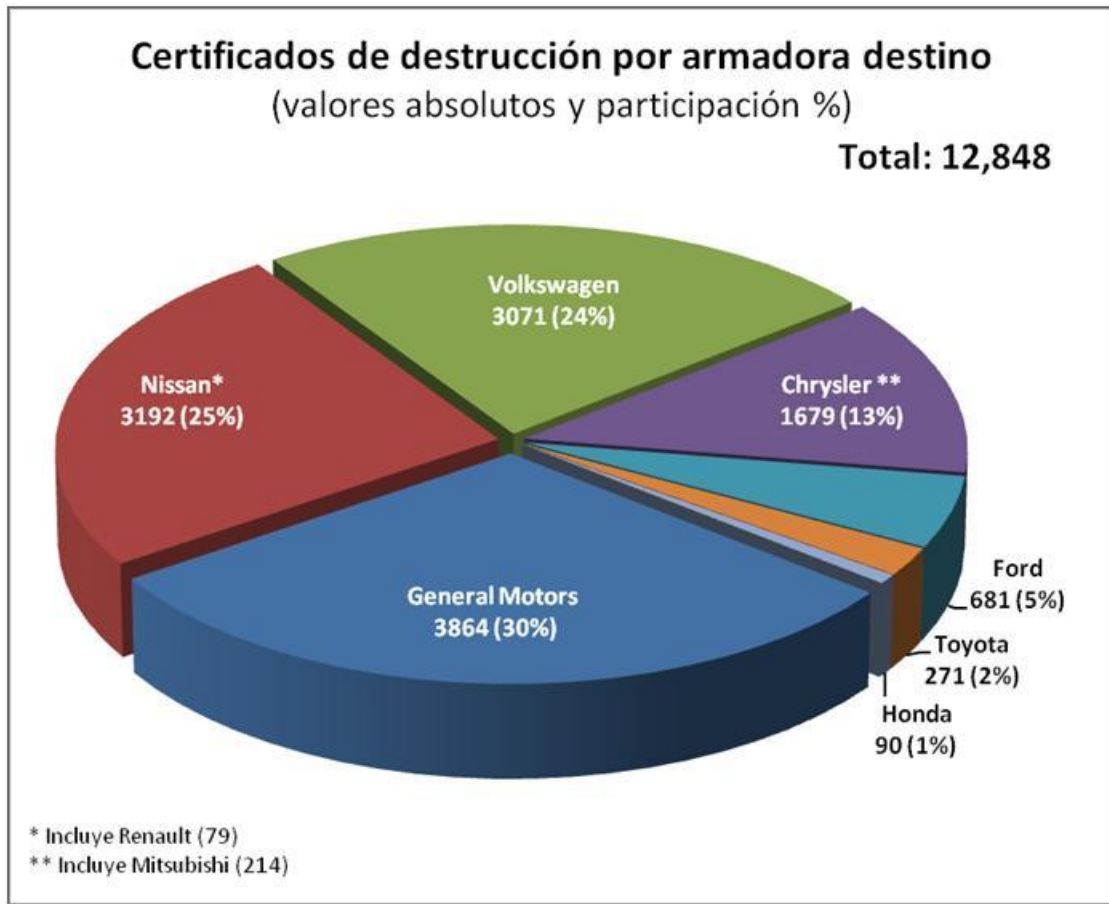
Las empresas fabricantes de automóviles que resultaron beneficiadas con este programa se presentan a continuación, junto con el monto de subsidio autorizado (el cual resulta de multiplicar 250 millones de pesos por la participación de la producción nacional de los vehículos de la empresa beneficiaria), el número de unidades que representa ese monto y las unidades que ya han sido vendidas con el subsidio o están en proceso de concretar la venta.

Indicadores de beneficiarios del programa PRODIAT

Beneficiario	Monto de subsidio autorizado	Número de unidades con subsidio	Unidades con subsidio en proceso de venta
Nissan Mexicana S.A. de C.V.	\$ 55 628 487	3 708	3 192
General Motors de México, S. de R.L. de C.V.	\$ 61 418 698	4 094	3 864
Volkswagen de México S.A. de C.V.	\$ 48 740 752	3 249	3 071
Toyota Motors Sales de México, S. de R.L. de C.V.	\$ 4 516 116	301	271
Chrysler de México S.A. de C.V.	\$ 39 522 952	2 634	1 679
Honda de México S.A. de C.V.	\$ 4 058 989	270	90
Ford Motor Company S.A. de C.V.	\$ 36 114 005	2 407	681
<b>Total</b>	<b>\$ 250 000 000</b>	<b>16 666</b>	<b>12 848</b>

Fuente: Elaboración propia con base en México, Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos*, México, 26 de marzo de 2010, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/ReporteSm.pdf>>, (15 de diciembre de 2010), p.1

## Indicadores de beneficiarios del programa PRODIAT



Fuente: México, Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos*, México, 26 de marzo de 2010, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/ReporteSm.pdf>>, (15 de diciembre de 2010), p.1

Por el proceso a seguir y por las mismas exigencias para hacer efectivo el subsidio, el programa resultó engorroso y difícil de utilizar, además de que a pesar del incremento en ventas de los automóviles, el programa fue de ayuda pero la modificación de factores, como el monto del subsidio individual en una nueva aplicación podría beneficiar a que su impacto fuese mayor.

En los casos específicos de las armadoras beneficiadas por el programa de chatarrización en México, se puede ver a continuación el movimiento de las ventas durante el año 2009 y el primer trimestre del año 2010.

Ventas al público, de automóviles y camiones ligeros

Cifras expresadas en unidades

Mes	Nissan	GM	VW	Toyota	Chrysler	Honda	Ford	Total
Enero	13 039	13 083	10 325	4 899	6 907	3 919	8 448	60 620
Febrero	12 150	11 230	8 599	4 457	7 129	2 693	7 213	53 471
Marzo	14 032	10 910	9 006	4 381	6 529	3 634	7 190	55 682
Abril	8 640	8 672	8 402	3 769	6 056	1 953	6 775	44 267
Mayo	9 434	10 194	8 060	3 224	5 682	2 523	6 670	45 787
Junio	11 198	10 427	7 757	3 936	5 196	2 181	6 730	47 425
Julio	12 821	9 949	7 105	3 895	5 882	2 075	6 288	48 015
Agosto	12 539	9 243	7 827	3 352	6 637	1 734	8 850	50 182
Septiembre	12 641	10 584	7 886	3 684	7 068	1 587	6 584	50 034
Octubre	14 096	13 469	8 001	4 833	7 535	4 251	6 558	58 743
Noviembre	14 907	12 212	6 839	4 866	7 403	4 010	6 104	56 341
Diciembre	20 689	18 509	7 699	6 695	10 313	4 685	11 282	79 872
Acum. 2009	156 186	138 482	97 506	51 991	82 337	35 245	88 692	650 439
Enero	15 276	11 417	9 043	3 900	6 542	3 438	6 272	55 888
Febrero	14 451	11 921	7 603	2 767	6 013	2 534	6 295	51 584
Marzo	15 459	12 996	8 579	3 784	6 306	2 723	6 425	56 272
Acum. 2010	45 186	36 334	25 225	10 451	18 861	8 695	18 992	163 744

Fuente: Elaborado con base en Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, "Venta al público por empresa", *Estadísticas*, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (14 de diciembre de 2010), [s.p.].

En este cuadro se ve reflejado que las armadoras beneficiadas con más ventas fueron Nissan, G.M. y Volkswagen, dejando a las multinacionales Ford y Chrysler en cuarto y quinto sitio respectivamente.

Y si se comparan las ventas efectuadas por cada armadora mediante el programa PRODIAT, se puede ver el porcentaje que representan de todas las ventas efectuadas en el periodo en el que tuvo efecto este programa, es decir, desde agosto del año 2009 hasta marzo del año 2010. El cual es muy bajo, por lo que se puede decir que el programa no tuvo gran impacto en el mejoramiento de las ventas.

Ventas del PRODIAT como porcentaje de las ventas totales de las armadoras en el periodo de vigencia del programa.

Beneficiario	Unidades con subsidio en proceso de venta.	Ventas del periodo (unidades).	Porcentaje de las unidades con subsidio.
Nissan	3 192	120 058	2.60%
General Motors	3 864	100 351	3.85%
Volkswagen	3 071	63 477	4.83%
Toyota	271	33 881	0.79%
Chrysler	1 679	57 817	2.90%
Honda	90	24 962	0.36%
Ford Motor	681	58 370	1.16%

Fuente: Elaboración con base en Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, "Venta al público por empresa", *Estadísticas*, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (14 de diciembre de 2010), [s.p.]; y México, Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos*, México, 26 de marzo de 2010, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/ReporteSm.pdf>>, (15 de diciembre de 2010), p.1.

#### 4.2.3.1.2 Reducción de impuestos<sup>149</sup>

Se aplicaron distintos programas de reducción de impuestos en diferentes entidades del país, los cuales se comentan a continuación.

En octubre del año 2009, el gobierno del estado de Querétaro dio luz verde al *Programa de Apoyo al pago de la tenencia*, el cual tuvo como objetivo principal el apoyar a la economía de las familias queretanas, siendo otorgado a las personas físicas que tuviesen un automóvil en Querétaro, cuyo valor fuese inferior a los 400,000 pesos, y que estuviese al corriente de sus pagos de tenencia. Cabe denotar que se instrumentaron medidas administrativas para que el incentivo sólo se le otorgara a los residentes de Querétaro, evitando que residentes de otros estados hicieran uso de ese beneficio. Ante estas medidas se dijo que el programa beneficiaría al 90% de los propietarios de los 420 000 vehículos que hasta ese momento estaban registrados en la entidad. La industria manufacturera en este estado tiene un importante peso, ya que del mes de enero del 2009 al de junio del mismo año, el 67.7% de los empleos generados fueron en este sector.

En los meses de noviembre y diciembre del año 2009, en Coahuila fue impulsado un programa de apoyo al sector automotriz, que consistió en la reducción en casi 80% del impuesto de tenencia, 50% del ISAN y la totalidad del emplacamiento. A diferencia del programa implementado en el estado de Querétaro, Coahuila no exigió la residencia en la entidad. En consecuencia, Coahuila triplicó su volumen de venta de vehículos nuevos y pasó de mil 425 ventas en octubre del 2009 a 3 mil 25 en diciembre de ese mismo año con un incremento de 112.3%. Sin embargo, Los distribuidores de Nuevo León tuvieron una baja atípica en sus ventas, más allá de lo esperado por la crisis, debido a que este programa aplicado no sólo alentó a los consumidores de Coahuila, sino también a los consumidores de los estados aledaños. Un dato a tomar muy en cuenta es el de que “en Coahuila, alrededor de 113 mil habitantes están involucrados, directa o indirectamente, con la industria automotriz, además de que alrededor del 40 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) en el Estado se

---

<sup>149</sup> Este apartado fue elaborado con base en México, Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, “Beneficia programa “Querétaro Cerca de Tu economía Familiar 2010”, a más de 354 mil familias con el no pago de la tenencia vehicular”, 1 de abril de 2010, <[http://www.queretaro.gob.mx/documentos\\_interna1.aspx?q=vUYGbsxLnlhYuWuD66Wd8Q==](http://www.queretaro.gob.mx/documentos_interna1.aspx?q=vUYGbsxLnlhYuWuD66Wd8Q==)>, (27 de abril de 2007), [s.p.]; México, Poder Ejecutivo del Estado de Querétaro, “Querétaro cerca de tu economía familiar”, <[http://www.queretaro.gob.mx/programa\\_detalle.aspx?q=YhT5iDRJbDDz8vprq6CJ0H++F5pHDz9A6yhvd2+fdjoVGlxLHw90A==](http://www.queretaro.gob.mx/programa_detalle.aspx?q=YhT5iDRJbDDz8vprq6CJ0H++F5pHDz9A6yhvd2+fdjoVGlxLHw90A==)>, (27 de abril de 2011), [s.p.]; México, Gobierno del Estado de Querétaro, “Fortalecimiento industrial”, *Primer informe de gobierno*, <[http://www.queretaro.gob.mx/documentos\\_interna1.aspx?q=vUYGbsxLnlgfCOVw8q6w2A==](http://www.queretaro.gob.mx/documentos_interna1.aspx?q=vUYGbsxLnlgfCOVw8q6w2A==)>, 30 de abril de 2011, p.32; y NOTIMEX, “Incentivos fiscales impulsan ventas de autos en Coahuila”, *El Economista*, 25 de marzo de 2010, <<http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/03/25/incentivos-fiscales-impulsan-ventas-autos-coahuila>>, (27 de abril de 2010), [s.p.].

origina en el sector.”<sup>150</sup>

#### 4.2.3.1.3 Preservación del empleo<sup>151</sup>

El 11 de febrero del año 2009, el presidente de México, puso en marcha un programa de preservación del empleo, con el objetivo de proteger las fuentes de trabajo en las empresas que eran muy vulnerables ante el entorno financiero internacional, sobre la base del artículo 49 de las “Reglas de operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, que dice que el “PRODIAT otorgará apoyos para proyectos Tipo B para hacer frente a afectaciones temporales a la producción que ponga en riesgo la preservación del capital humano formado por las empresas de las industrias de alta tecnología.”<sup>152</sup> Además de fijar las bases que determinaron los montos del apoyo otorgado, las cuales eran: “el número de trabajadores permanentes registrados por la empresa en el Instituto que coticen entre 1 y 10 salarios mínimos en la zona geográfica correspondiente, los meses incluidos en los informes bimestrales de auditor externo, donde ocurrieron las MTCT, y las variaciones en el empleo, en las ventas y en los salarios de la empresa.”<sup>153</sup>

---

<sup>150</sup> México, Gobierno del Estado de Coahuila, “Prolongarán hasta abril incentivos por compra de autos nuevos”, Noticias, 31 de marzo de 2010, <<http://www.coahuila.gob.mx/index.php/noticias/noticia/1353>> (30 de abril de 2011), [s.p.].

<sup>151</sup> Este apartado fue elaborado con base en México, Secretaría de Economía, *Reglas de operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)*, 30 de enero de 2009, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO\\_PRODIAT2.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO_PRODIAT2.pdf)> (27 de abril de 2011), p.49-50.; México, Secretaría de Economía, “Informe de evaluación correspondiente al tercer trimestre del ejercicio fiscal 2009 sobre el presupuesto ejercido, a nivel de capítulo y concepto de gasto, así como el cumplimiento de metas y objetivos con base en los indicadores de resultados establecidos en las reglas de operación de los fondos y programas a cargo de la secretaría de economía, señalados en el anexo 18 del presupuesto de egresos de la federación para el ejercicio fiscal 2009”, octubre 2009, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/p239/pro3\\_09\\_26102009.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/p239/pro3_09_26102009.pdf)>, (27 de abril de 2011), p.71; NOTIMEX, “FCH pone en marcha programa para la preservación del empleo”, *El Economista*, Negocios, 11 de febrero de 2009, <<http://eleconomista.com.mx/notas-online/negocios/2009/02/11/fch-pone-marcha-programa-preservacion-empleo>>, (27 de abril de 2011), [s.p.]; y NOTIMEX, “Sector automotriz, el más beneficiado con programa para preservar empleo”, 22 de febrero de 2009, Negocios, <<http://eleconomista.com.mx/notas-online/negocios/2009/02/22/sector-automotriz-mas-beneficiado-programa-preservar-empleo>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

<sup>152</sup> México, Secretaría de Economía, “Reglas de operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, 30 de enero de 2009, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO\\_PRODIAT2.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO_PRODIAT2.pdf)> (27 de abril de 2011), p.49.

<sup>153</sup> México, Secretaría de Economía, “Reglas de operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, 30 de enero de 2009,



Este programa estaba principalmente dirigido hacia la industria automotriz, la de autopartes, la de maquinaria y la de equipo electrónico, en cuyos casos el bajo nivel de ventas las llevara a pensar en eliminar puestos de trabajo, para darles la opción de poner en práctica los paros técnicos y evitar la pérdida de empleos. Y básicamente consistió, en que al trabajador de entre 1 y 10 salarios mínimos de una empresa en la situación citada, se le otorgarían dos terceras partes de su salario, una aportada por el patrón y otra por el gobierno, tomando en cuenta que la tercera parte restante sería asumida por el trabajador.

El presupuesto destinado para este programa fue de 2 mil millones de pesos, para tratar de cubrir un número de hasta 700 000 trabajadores.

Para el 22 de febrero de ese mismo año, el 72 por ciento de las empresas inscritas en este programa, estaba conformado por el sector automotriz, en los cuales se habían cubierto 44 741 trabajadores

Así mismo, el 3 de abril de ese mismo año, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público autorizó, mediante el acuerdo de ministración número 801.1.-089(09), un presupuesto de 300 millones de pesos para este tipo de proyectos.

Y para el mes de septiembre, se habían recibido 744 solicitudes, de 585 empresas, que buscaban mantener a 475 mil trabajadores, de las cuales 422 fueron aprobadas por un monto aproximado de 737.5 millones de pesos, para preservar 217 mil 166 empleos permanentes en 224 empresas.

#### **4.2.3.2 Indicadores a análisis.**

En cuanto a los indicadores a análisis, se puede ver en las tablas y gráficas siguientes sus movimientos.

##### **4.2.3.2.1 Objetivos<sup>154</sup>**

El objetivo del programa PRODIAT fue el de fomentar la preservación y el mejoramiento del capital humano desarrollado por empresas; transferencia y adopción de tecnologías de vanguardia para la industria en general, enfocado a la renovación de vehículos, fomentando las ventas internas del país, como resultado, se observó que muchos individuos aprovecharon el apoyo, sin embargo, el procedimiento resultó complicado y según la opinión de algunos expertos, como la

---

<[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO\\_PRODIAT2.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO_PRODIAT2.pdf)>, (27 de abril de 2011), p.49-50

<sup>154</sup> Este apartado fue elaborado con base en México, Secretaría de Economía, "Reglas de operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)", 30 de enero de 2009, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO\\_PRODIAT2.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO_PRODIAT2.pdf)>, (27 de abril de 2011), p.49-50; y NOTIMEX, "Incentivos fiscales impulsan ventas de autos en Coahuila", *El Economista*, 25 de marzo de 2010, <<http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/03/25/incentivos-fiscales-impulsan-ventas-autos-coahuila>>, (27 de abril de 2010), [s.p.]

doctora Hortensia Lacayo Ojeda, que en su investigación “El programa de renovación vehicular como apoyo a la industria automotriz en México y sus resultados”<sup>155</sup>, dice que “el mercado de autos usados en México, es un mercado importante, por lo que quienes desean cambiar su auto usado prefieren venderlo y obtener un mejor precio por el mismo que los \$15 000 otorgados por el Programa de renovación vehicular”<sup>156</sup>, lo que refleja que la cantidad del apoyo económico que se daba por cada automóvil chatarrizado no fue el suficiente para generar una mayor demanda de la ayuda; además de que no se alcanzó a cubrir la primera parte del presupuesto destinado a la renovación de automóviles, y las ventas ejercidas bajo este apoyo no fueron significativas para las armadoras participantes en el mismo. Por lo que se puede decir que el objetivo no se cumplió.

En cuanto al objetivo del programa de reducción de impuestos, ayudar a la economía de las familias para que obtuviesen un automóvil nuevo, tuvo demanda y aprovechamiento por parte de los habitantes de los estados donde se aplicaron, e incluso de los estados vecinos, generando ventas en la industria y mejoramiento del parque vehicular del país.

Por su parte, el objetivo del programa de preservación del empleo, fue el de hacer frente a afectaciones temporales a la producción que pusieran en riesgo la preservación del capital humano formado por las empresas de las industrias de alta tecnología.

#### **4.2.3.2.2 Ventas<sup>157</sup>**

Las ventas a nivel nacional mostraron crecimiento en el año 2008, y no fue sino hasta el primer mes del año 2009 que las mismas fueron afectadas por la crisis de la industria automotriz con caídas significativas. Sin embargo en el mes de agosto del 2009, periodo en el que se comenzó a aplicar el beneficio del programa PRODIAT, comenzó a observarse una recuperación en el número de ventas, seguido de una pequeña baja en septiembre y subidas y bajadas en los

---

<sup>155</sup> Lacayo Ojeda, op. cit., p.30

<sup>156</sup> Ibid, p.19

<sup>157</sup> Este apartado fue elaborado con base en Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Venta al público por empresa”, México, 2011, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (28 de abril de 2011), [s.p.]; NOTIMEX, “Automotrices internacionales compiten por México”, *El Economista*, Industria, 2 de noviembre del 2010, <<http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/11/02/automotrices-internacionales-compiten-mexico>>(2 de noviembre de 2010), [s.p.]; Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Cifras de marzo 2010”, *Boletín de prensa*, México, 2010, <<http://www.amia.com.mx/bdeautos.php>>, (18 de mayo de 2010), p.4; Comisión Económica Para América Latina y el Caribe, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), p.158; y Adam Thompson, “Car exports power mexico to recovery”, *Financial Times*, Economy & Trade, 18 de octubre de 2010, <<http://www.ft.com/cms/s/0/d958d532-dad2-11df-a5bb-00144feabdc0.html>>, (2 de noviembre de 2010), [s.p.].

meses posteriores, hasta que en el mes de octubre del 2010, se comenzó con una tendencia positiva.

### Ventas

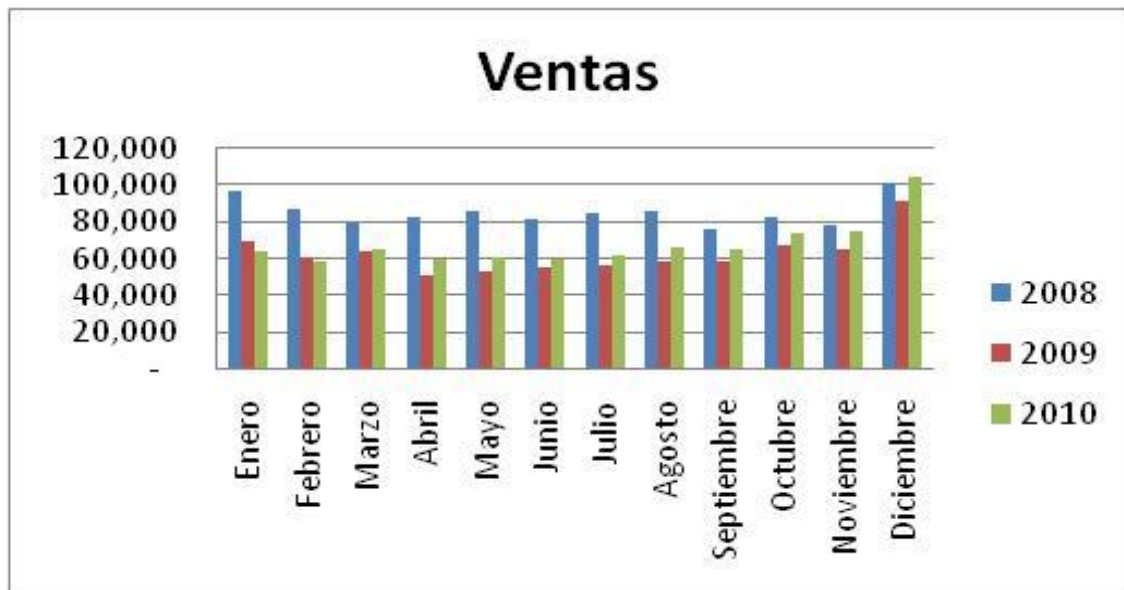
Cifras expresadas en pesos mexicanos

Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
2008	96 844	86 995	80 118	83 103	85 823	81 421	85 324	86 119	76 617	83 306	78 553	101 297	1 025 520
2009	69 644	61 578	64 242	51 394	53 438	55 973	56 443	58 926	58 505	67 881	64 913	91 961	754 898
2010	64 064	59 156	65 414	60 432	61 632	59 909	61 959	66 931	65 932	74 094	75 582	104 941	820 046

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Venta al público por empresa”, México, 2011, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (28 de abril de 2011), [s.p.]

### Ventas

Cifras expresadas en pesos mexicanos



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Venta al público por empresa”, México, 2011, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (28 de abril de 2011), [s.p.]

De acuerdo con las cifras del reporte de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), en los primeros nueve meses del año 2010, las marcas de vehículos americanas, en cuanto a su participación en el mercado mexicano, mostraron una variación negativa de 1.5% y las asiáticas

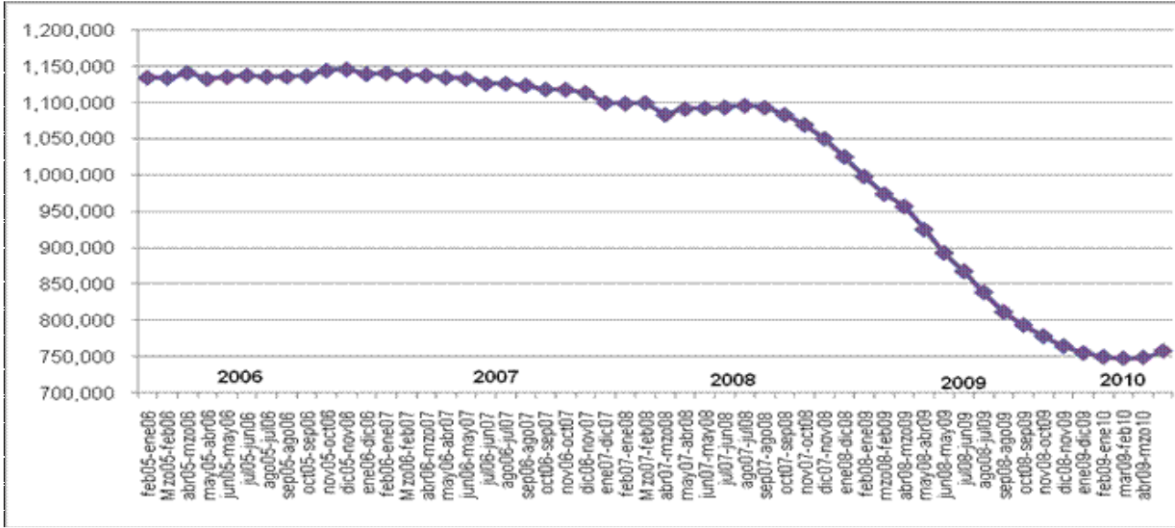
crecieron 2.8 por ciento. Las marcas europeas también decrecieron en participación en el mercado en 1.4%, para pasar de 22.3 a 21 por ciento. Las automotrices asiáticas en México son Nissan, con 23.3% de penetración en el mercado interno; Toyota, 5.6% y Honda, 4.4%; además de Mazda que participa principalmente en la comercialización de unidades ligeras en el país.

Sin embargo, no se debe dejar de lado el mercado interno de automóviles en México, el cual se muestra en la siguiente gráfica.

Venta anualizada en el mercado interno mexicano  
 Cifras expresadas en unidades

**VENTA ANUALIZADA EN EL MERCADO INTERNO MEXICANO**

(Gráfica 1)



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Cifras de marzo 2010”, *Boletín de prensa*, México, 2010, <<http://www.amia.com.mx/bdeautos.php>>, (18 de mayo de 2010), p.4

La gráfica anterior muestra la evolución anualizada de la venta de vehículos nuevos en el mercado interno desde enero del año 2006 hasta abril del año 2010, en el cual se observó que desde septiembre del año 2008 el volumen de ventas comenzó a caer, hasta llegar a un nivel muy cercano a las 750 000 unidades, punto en el cual comenzó a crecer de nueva cuenta, pero a un ritmo lento.

Lo anterior se debió a que el mercado interno fue afectado por una fuerte contracción del 6.7% del PIB y por un retroceso de los índices de confianza, los cuales no le permitieron regresar a las cifras de años anteriores, y que dieron como resultado cifras de una caída del 30% en 2009. Además de que la

producción, las exportaciones y las ventas en el mercado interno cayeron en torno al 30% en 2009.

El Financial Times en su edición electrónica del 2 de noviembre del 2010, señala que la producción de automóviles ha despegado en México en el 2010 reflejando que el país se recupera de su peor recesión el año pasado desde 1932, y que el crecimiento se dio principalmente impulsado por los vehículos "compacto" y "sub-compacto" dejando ver que México ofrece una de las mejores plataformas de exportación para satisfacer las preferencias de los consumidores mundiales que cada vez prefieren autos más pequeños y más baratos.

#### **4.2.3.2.3 Precio de acciones**

En México, no existen acciones de las empresas ensambladoras, que coticen en la Bolsa Mexicana de Valores, sin embargo, si existen los American Depositary Receipt ó ADR, que son “recibos emitidos por un banco autorizado, que amparan el depósito de acciones de emisoras mexicanas, facultadas por la CNBV para cotizar en mercados foráneos”<sup>158</sup>, los cuales representan a una acción que cotiza en el extranjero. Los ADR existentes eran de General Motors, la vieja compañía, por lo que a la fecha de la realización de este estudio, estaban canceladas, y de la compañía Ford Motor, las cuales siguen cotizando.

Sin embargo, se debe recordar que el precio de una acción es determinado por varios fenómenos y circunstancias, por lo que es complicado cuantificar cual fue la parte del cambio que se generó, en su caso, por el programa de apoyo.

#### **4.2.3.2.4 Empleo<sup>159</sup>**

En cuanto a la tasa de desocupación que existió en México, mediante la siguiente tabla y su gráfica, se puede observar que el desempleo en México se vio incrementado en la segunda mitad del año 2008, justo cuando la crisis financiera de los Estados Unidos comenzaba y llegaba al país; para el año 2009, la misma crisis comenzaba a tener sus consecuencias con respecto a la baja de pedidos por parte de las ensambladoras estadounidenses a empresas manufactureras mexicanas, trayendo consigo baja en el empleo de los trabajadores de estas últimas empresas como se ve por el gradual incremento de la desocupación, misma que se contrajo a partir del mes de octubre, mes para el cual el programa PRODIAT ya tenía tiempo en aplicación, y hasta diciembre del mismo año. A partir de ese momento, la desocupación volvió a incrementarse.

---

<sup>158</sup> “ADR”, Glosario Bursátil, Bolsa Mexicana de Valores, 2007, <<http://bmv.com.mx/>>, (02 de mayo de 2011), [s.p.]

<sup>159</sup> Este apartado fue elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “Población económicamente activa”, Banco de Información Económica, (16 de febrero de 2011) <<http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar>>, [s.p.]; y Arely Sánchez, “Mantiene caídas sector manufacturero, W Radio, 16 de marzo de 2010, <<http://www.wradio.com.mx/nota.aspx?id=970694>>, (16 de marzo de 2010), [s.p.].

PEA desocupada

Población de 14 años y más

Cifras expresadas en porcentaje de la PEA

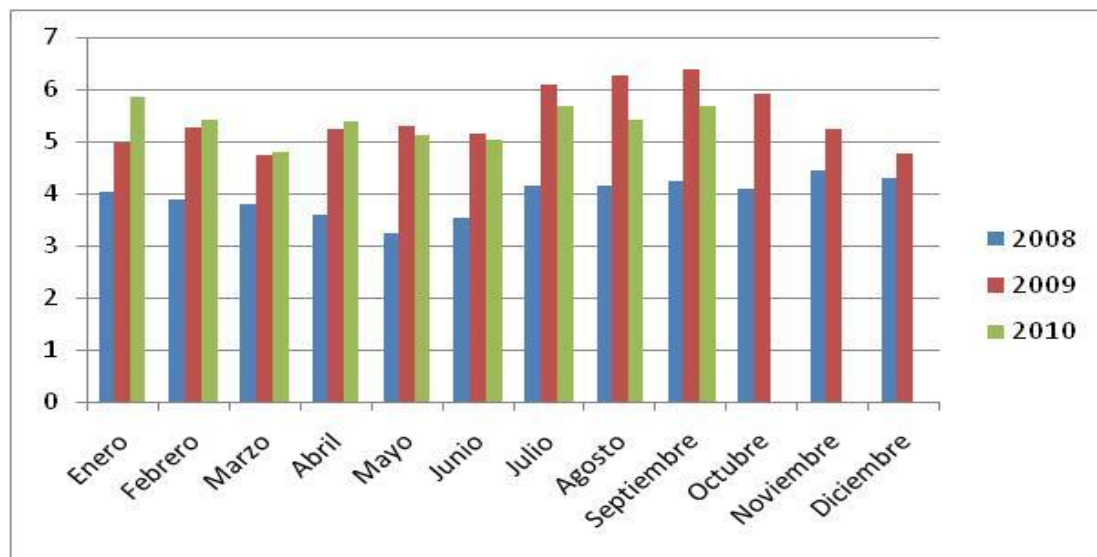
Año	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
2008	4.037	3.907	3.798	3.61	3.24	3.55	4.15	4.15	4.25	4.11	4.47	4.32
2009	4.997	5.296	4.759	5.25	5.312	5.167	6.118	6.282	6.409	5.944	5.256	4.797
2010	5.872	5.427	4.812	5.415	5.13	5.046	5.703	5.437	5.696			

Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Población económicamente activa", Banco de Información Económica, (16 de febrero de 2011) <<http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar>>, [s.p.]

PEA desocupada

Población de 14 años y más

Cifras expresadas en porcentaje de la PEA



Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Población económicamente activa", Banco de Información Económica, (16 de febrero de 2011) <<http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar>>, [s.p.]

En específico, el sector manufacturero del país, uno de los más importantes en la economía, debido al número de empleos que genera, mantuvo una caída constante durante todo el año 2009. Un ejemplo fue que en ese mismo año, a pesar de que el número de establecimientos manufactureros en México aumentó en 0.1%, sin embargo, el personal ocupado disminuyó 13.3% y las horas

trabajadas fueron menores en 14.7%, según datos del INEGI, como se muestra en la gráfica siguiente.

Índice de personal ocupado en la industria manufacturera

Base 2008=100

Cifras expresadas en porcentaje



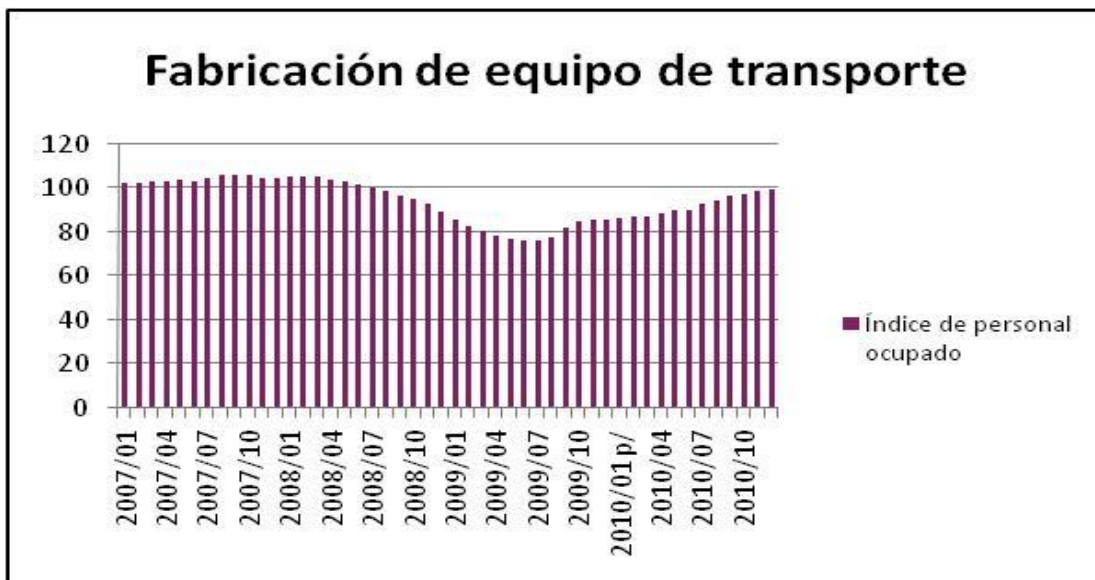
Fuente: México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “Índice de personal ocupado”, *Encuesta mensual de la industria manufacturera*, Banco de Información Económica, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar#>>, (28 de abril de 2011), [s.p.].

Por su parte el índice de personal ocupado en la fabricación de equipo de transporte, que se encuentra dentro de la industria de la transformación, refleja pequeñas disminuciones desde el mes de abril de 2008 y hasta el mes de julio del 2009 donde se observa el comienzo de una lenta recuperación, hasta el mes de diciembre del año 2010, donde se alcanzaron cifras muy cercanas a las de julio de 2008, sin rebasar el 100 por ciento, lo que se puede observar en la gráfica que precede.

Índice de personal ocupado en la fabricación de equipo de transporte, de la industria manufacturera.

Base 2008=100

Cifras expresadas en porcentaje



Fuente: México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “Índice de personal ocupado”, *Encuesta mensual de la industria manufacturera*, Banco de Información Económica, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar#>>, (28 de abril de 2011), [s.p.].

Además, es muy importante mencionar que según la investigación “Impacto del comercio intrafirmas de las multinacionales norteamericanas en la industria automotriz en México”, de la doctora María Luisa González Marín y el licenciado Julio Castellanos Elías, nos dice que “más del 75% de los puestos de trabajo de los empleados en este sector, tienen como máximo dos veces el salario mínimo y, con prestaciones disminuidas”, que los salarios bien remunerados “existen en las plantas ensambladoras y en puestos administrativos”, los cuales representan solamente el 8% del total. Reflejándose que “los obreros con salarios próximos a cinco veces el salario mínimo son escasos”, concluyendo que “los salarios pagados por las transnacionales son precarios”.



#### 4.2.3.2.5 PIB<sup>160</sup>

El PIB nacional mostró pequeños pero constantes incrementos durante los trimestres de duración de los programas de apoyo a la industria automotriz, sin embargo son demasiado los factores que inciden en este índice, como para poder decir que los programas de apoyo lograron ayudar al crecimiento de la economía en el país México.

A continuación se presenta la tabla del PIB nacional trimestral, en donde se refleja una fuerte caída del mismo del cuarto trimestre del año 2008 al primer trimestre del año 2009, el periodo de la crisis, de casi un billón de pesos, lo que reflejó la gran afectación del fenómeno al país.

#### PIB nacional trimestral

Cifras en millones de pesos

<b>Año</b>	<b>Marzo</b>	<b>Junio</b>	<b>Septiembre</b>	<b>Diciembre</b>	<b>Total</b>
<b>2008</b>	11674553	12433567	12445326	12247081	48800527
<b>2009</b>	11347181	11596797	12098834	12675254	47718066
<b>2010</b>	12448299	12942872	13277268	13880244	52548683

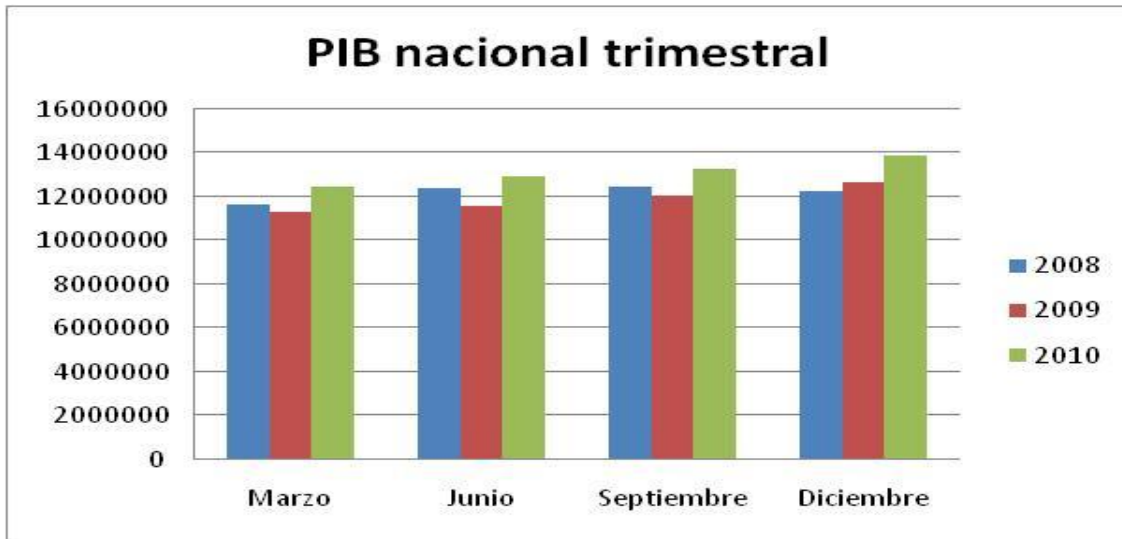
Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Producto interno bruto a precios de mercado", Indicadores económicos de coyuntura, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/SER161015>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

---

<sup>160</sup> Este apartado fue elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Producto interno bruto a precios de mercado", Indicadores económicos de coyuntura, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/SER161015>>, (27 de abril de 2011), [s.p.]; México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Industrias manufactureras", Indicadores económicos de coyuntura, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/SER161033>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

## PIB nacional trimestral

Cifras en millones de pesos



Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Producto interno bruto a precios de mercado", Indicadores económicos de coyuntura, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieinti.exe/SER161015>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

El PIB nacional no refleja con mucha puntualidad que tanto se pudo haber modificado este mismo por la implantación de los programas de apoyo para contrarrestar la crisis de la industria automotriz, sino más bien, como se vio afectada la economía mexicana por los efectos de la crisis mundial en el año 2008. Por lo que se incluyeron los datos del PIB de la industria manufacturera, a la cual pertenece la industria automotriz, para tener un mejor acercamiento a los posibles cambios generados.

En la siguiente tabla y gráfica también se ve reflejado una fuerte caída en el PIB (comparándose con cambios anteriores en las cifras trimestrales) del cuarto trimestre del año 2008 al primer trimestre del año 2009, siguiendo con una recuperación lenta para el segundo trimestre del año en cuestión, pero mucho más alentadora para las siguientes fechas, logrando en el año 2010 alcanzar las cifras del año 2008, antes de la crisis.

## PIB industrias manufactureras

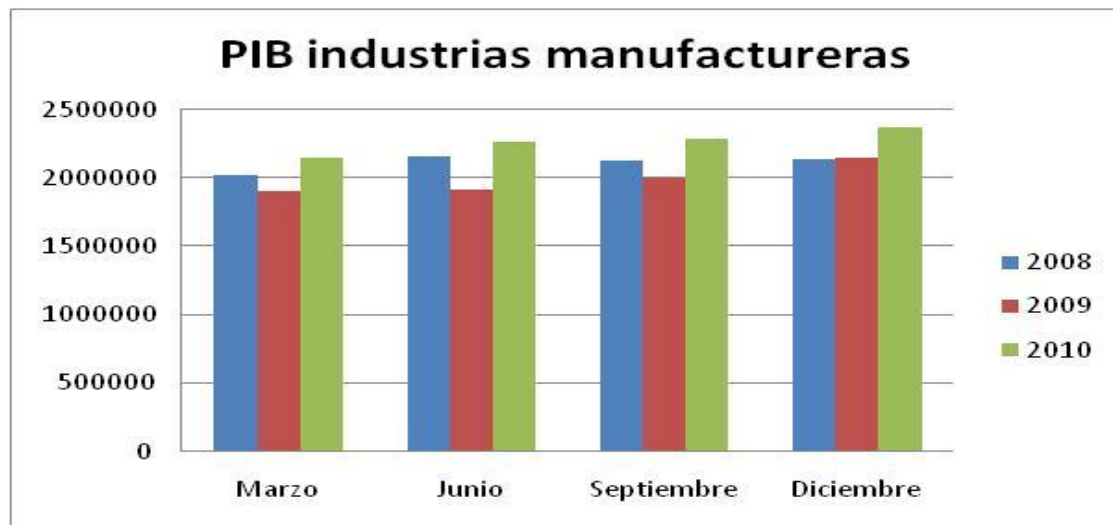
Cifras en millones de pesos

Año	Marzo	Junio	Septiembre	Diciembre	Total
<b>2008</b>	2 018 591	2 156 499	2 131 475	2 135 066	48 800 527
<b>2009</b>	1 904 421	1 915 434	1 997 756	2 153 221	47 718 066
<b>2010</b>	2 146 644	2 269 538	2 289 530	2 372 992	52 548 683

Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Industrias manufactureras", Indicadores económicos de coyuntura, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/SER161033>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

## PIB industrias manufactureras

Cifras en millones de pesos



Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Industrias manufactureras", Indicadores económicos de coyuntura, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/SER161033>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

Sin embargo para ver con mayor acercamiento la mejora que pudieron provocar los programas de apoyo implantados, es importante observar el movimiento que tuvo el PIB de la fabricación de equipo de transporte, el cual forma parte de las industrias manufactureras, pero restringe los resultados hacia la industria automotriz.

En la tabla que se encuentra a continuación, se denota el importante crecimiento del PIB, que se fue dando a lo largo del año 2008, y la importante caída de más de 100 mil millones de pesos que se dio en el primer trimestre del año 2009, y su consecuente de casi 10 mil millones de pesos en el trimestre

siguiente, volviendo al crecimiento en el tercer trimestre, fecha para la cual ya se había puesto en marcha el programa de renovación vehicular, y siguiendo con una tendencia positiva en el siguiente trimestre, para el cual los apoyos de reducción de impuestos estatales ya se habían aplicado. Pero sobre todo, meses en los cuales la economía y la industria automotriz estadounidense tenían mejoras. Cambiando hacia una baja en el primer trimestre del año 2010, pero recuperándose en las fechas consecutivas. Por lo que no se le puede asumir el incremento del PIB de la industria automotriz solo a los programas de apoyo que implementaron los gobiernos federal y estatal.

PIB industrias manufactureras/fabricación de equipo de transporte

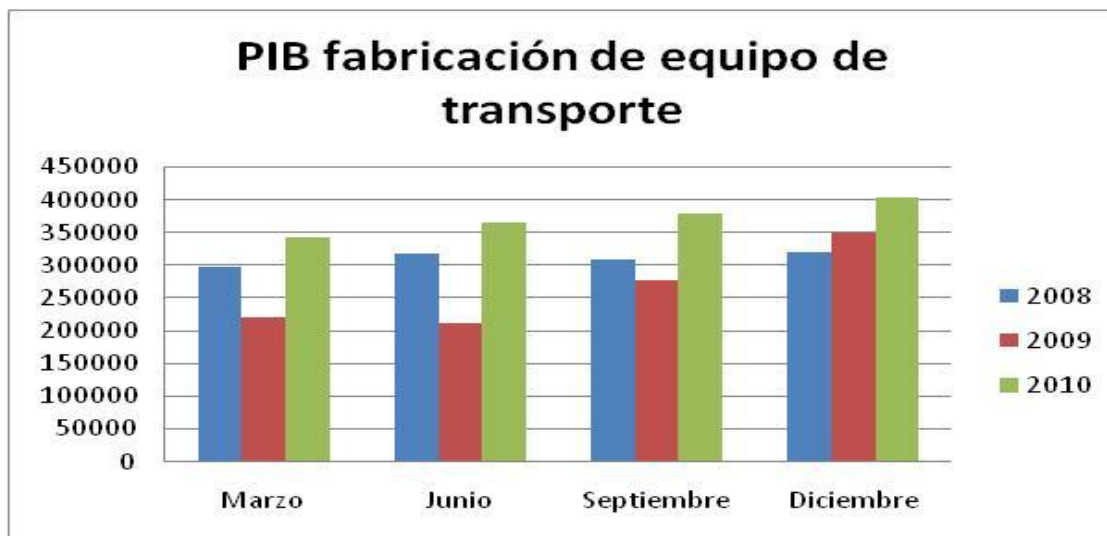
Cifras en millones de pesos

<b>Año</b>	<b>Marzo</b>	<b>Junio</b>	<b>Septiembre</b>	<b>Diciembre</b>	<b>Total</b>
<b>2008</b>	297 953	317 961	310 356	321 810	1 248 080
<b>2009</b>	221 273	211 786	278 677	350 552	1 062 288
<b>2010</b>	344 436	365 902	380 357	404 936	1 495 631

Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, "Fabricación de equipo de transporte", Producto interno bruto trimestral, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/SER161523>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

PIB industrias manufactureras/fabricación de equipo de transporte

Cifras en millones de pesos



Fuente: Elaborado con base en México, Instituto Nacional de Estadística y Geografía, “Fabricación de equipo de transporte”, Producto interno bruto trimestral, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/SER161523>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

**4.2.3.3 Resumen de indicadores correspondientes a México.**

En resumen, se presentan a continuación los indicadores a análisis en el presente trabajo.

Indicadores/Programa	Renovación vehicular	Reducción de impuestos	Programa preservación del empleo
Objetivo	Fomentar la transferencia y adopción de tecnologías de vanguardia para la industria en general.	Apoyar a la economía de las familias para que obtuviesen un automóvil nuevo.	Fomentar la preservación y mejoramiento del capital humano desarrollado por las empresas.
Ventas	No cumplido	Incremento	No se puede determinar
Nivel de empleo	Decremento	Decremento	Decremento
Nivel del PIB	No se puede determinar	No se puede determinar	No se puede determinar
Precio de acciones	No Aplica	No Aplica	No Aplica

Los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz en 2008, aplicados en México, han tenido los siguientes resultados:

A. Cumplimiento de sus objetivos, en cuanto a fomentar la transferencia y adopción de tecnologías de vanguardia para la industria en general, no se vio cumplido, ya que en este caso se refería al programa de renovación vehicular, el cual otorgó ayudas que no cubrieron la mitad del presupuesto. Por su parte el programa de reducción de impuestos, mejoró notablemente el pago de las tenencias atrasadas de automóviles de muchos propietarios, ya que eso les permitiría el no pago de la tenencia de sus unidades en el siguiente año. Así mismo, el programa que se instauró en Coahuila logró que se triplicara el volumen de ventas. Sin olvidar el programa de preservación del empleo que al mes de septiembre del 2009, había aprobado el monto correspondiente para cubrir 217 166 empleos permanentes.

B. Propiciaron la recuperación de las ventas en esta industria, en el caso del programa de renovación vehicular, no ayudo mucho a las ventas, ya que representó un bajo porcentaje de las ventas que las armadoras inscritas en este programa lograron en el mismo periodo, con un 4.83% máximo en las ventas de la empresa Volkswagen y con un mínimo de 0.36% en Honda.

En cuanto a los programas de reducción de impuestos, en Coahuila logró que se triplicara el volumen de ventas.

Y el programa de preservación del empleo, no buscaba el incremento de las mismas.

C. Contribuyeron al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en la bolsa de valores de México. En este país, no existen acciones de las empresas ensambladoras que coticen en la Bolsa Mexicana de Valores, sin embargo, se debe recordar que el precio de una acción es determinado por varios fenómenos y circunstancias, por lo que es complicado cuantificar cual fue la parte del cambio que se generó, en su caso, por el programa de apoyo.

D. El sostenimiento o aumento del nivel de empleo en la industria. El índice de personal ocupado en la industria manufacturera y en específico en la fabricación de equipo de transporte, manifestaron caídas fuertes desde el mes de septiembre del año 2008, comenzando su recuperación hasta el mes de diciembre del año 2010, por lo que se puede decir que ninguno de

los programas señalados pudieron sostener o aumentar el nivel de empleo.

- E. Contribuir al crecimiento de la economía en México, medido a través del PIB. A lo largo del año 2008, el PIB del sector manufacturero/Fabricación de equipo de transporte tuvo un importante crecimiento, además de una importante caída de más de 100 mil millones de pesos que se dio en el primer trimestre del año 2009, y su consecuente de casi 10 mil millones de pesos en el trimestre siguiente, volviendo al crecimiento en el tercer trimestre, fecha para la cual ya se había puesto en marcha el programa de renovación vehicular, y siguiendo con una tendencia positiva en el siguiente trimestre, para el cual los apoyos de reducción de impuestos estatales ya se habían aplicado, pero sobre todo, meses en los cuales la economía y la industria automotriz estadounidense tenían mejoras. Por lo que no se le puede asumir el incremento del PIB de la industria automotriz solo a los programas de apoyo que implementaron los gobiernos federal y estatal.

#### **4.2.4 Resumen de indicadores de los tres países**

Para tener una visión general de los apoyos implantados, los montos de dinero otorgados a cada uno, y los periodos en que fueron aplicados, a continuación se presentan cuadros que comparan los aspectos señalados, en cada país.

En el siguiente cuadro se pueden ver los periodos en que comenzaron a ser aplicados los programas de apoyo a la industria automotriz en los tres países. Y en el cual se observa que Estados Unidos de América tuvo programas desde el mes de diciembre del año 2008, que Brasil inició los mismos en el mes de enero del 2009 y que por su parte México implantó el primer programa hasta el mes de febrero de 2009, lo que deja pensar que México pudo actuar tardíamente.

Cuadro resumen

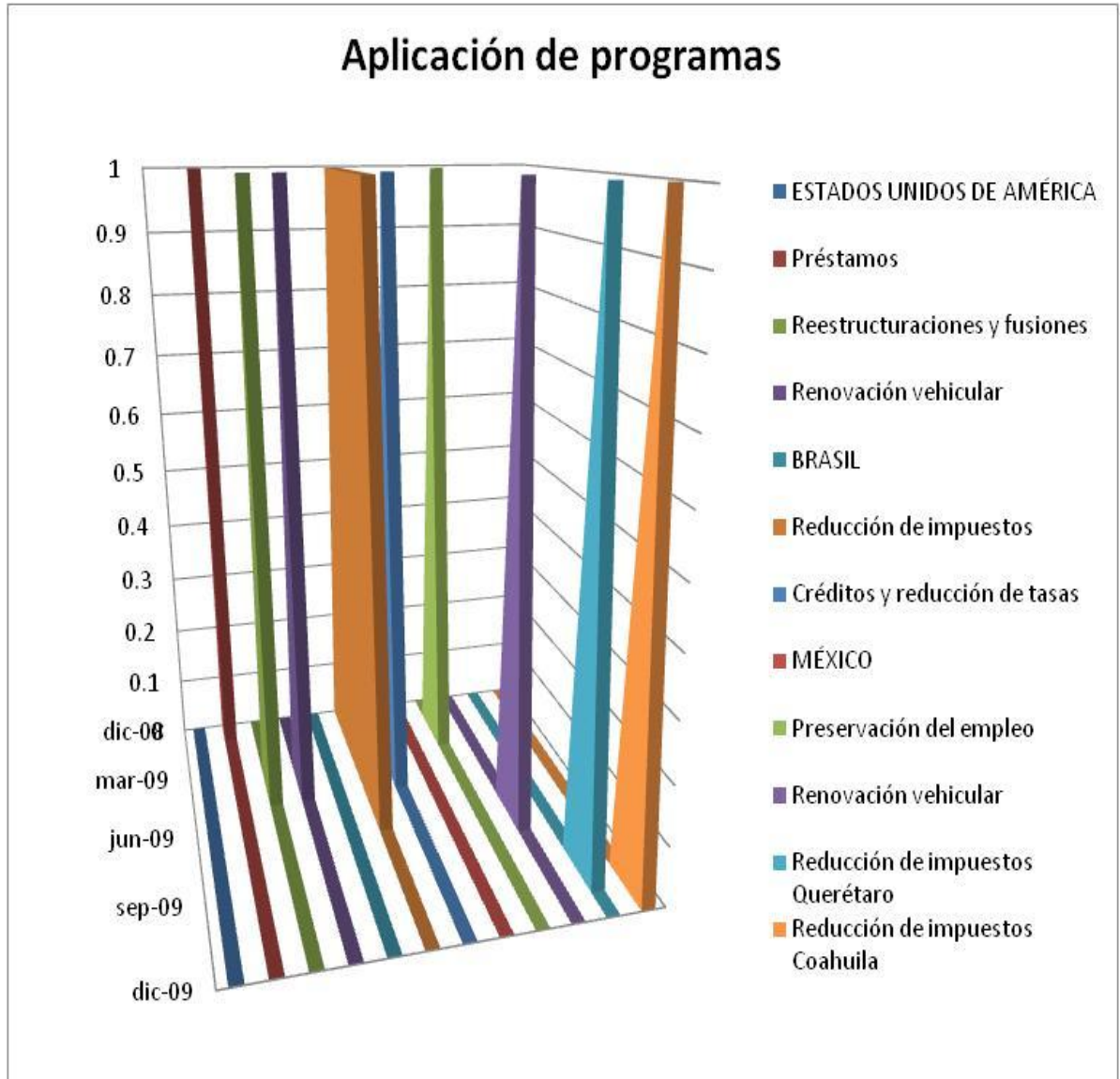
Programas implantadas en los países Estados Unidos de América, Brasil y México desde el cuarto trimestre del año 2008 hasta el primer bimestre del año 2010.

Fecha/País	Estados Unidos de América	Brasil	México
2008			
Diciembre	Préstamos con intereses bajos por parte del gobierno a empresas de la industria automotriz con plan de viabilidad.		
2009			
Enero		Reducción de impuestos/Reducción de tasas de interés.	
Febrero			Programa preservación del empleo.
Marzo		Reducción de impuestos (prórroga).	
Abril	Reestructuraciones y fusiones.	Crédito y reducción de tasas de interés.	
Junio		Reducción de impuestos (prórroga).	
Julio	Renovación vehicular "Cash for Clunkers".		Programa de renovación vehicular.
Octubre			Reducción de impuestos.
Noviembre			Reducción de impuestos.



La siguiente gráfica muestra los meses en que se aplicaron los distintos programas de apoyo a la industria automotriz, por país.

Mes de aplicación del programa



En el cuadro que está a continuación, se pueden ver los montos otorgados a cada plan de apoyo por parte de los tres países, así como el porcentaje del PIB del año correspondiente que se utilizó en dichos programas. Lo que resalta es que las cantidades otorgadas por cada país, en cada programa tienen grandes diferencias, como lo son la renovación vehicular en Estados Unidos con 3 000 millones de dólares, y la que se llevó a cabo en México con 15.52 millones de dólares.

Además de las cifras totales que cada país utilizó para los programas de apoyo, en las que la cantidad nominal fue mayor por parte de Estados Unidos con 30 000 millones de dólares, pero menor a Brasil, por proporción del PIB nacional, ya que Brasil ocupó el 0.2377% y Estados Unidos el 0.0212%. Dejando a México con cifras de 74.93 millones de dólares y 0.0006% del PIB utilizado.

#### Gastos por parte de los gobiernos de los programas implantados

Cifras expresadas en millones

Año	Estados Unidos de América			Brasil			México		
	Pesos	Dólares	% PIB	Pesos	Dólares	% PIB	Pesos	Dólares	% PIB
2008									
Diciembre	310 362.5	25 000	0.0176%						
2009									
Enero									
Febrero							737.5	59.40634	0.0005%
Marzo									
Abril	24 829	2 000	0.0014%	122 904	9 900	0.1756%			
Junio				43 451	3 500	0.0621%			
Julio	37 243.5	3 000	0.0021%				193	15.52	0.0001%
Total	372 435	30 000	0.0212%	166 354	13 400	0.2377%	930.2	74.930122	0.0006%

## Conclusiones

En el transcurso de la presente investigación se mencionó que la industria automotriz es un importante segmento de la economía de diversos países en el mundo, ya que de esta dependen muchos empleos directos e indirectos, así como otras industrias, tal es el caso de la siderúrgica, vidrio, derivados, del hule, etcétera.

En el año 2008 se presentó una crisis mundial que afectó de manera importante a la industria automotriz, así como a todas las demás industrias y economías que dependen de ella directa e indirectamente. Por lo que los gobiernos de diferentes países aplicaron programas de ayuda durante finales de ese año y a lo largo del 2009.

Tomando en cuenta este contexto se formuló la hipótesis de que “los programas de apoyo para contrarrestar los efectos de la crisis de la industria automotriz de 2008, aplicados en Estados Unidos de América, Brasil y México, han tenido los siguientes resultados:

- A. Cumplimiento de sus objetivos,
- B. Propiciar la recuperación de las ventas en esta industria,
- C. Contribuir al aumento del precio de las acciones de las principales compañías de la industria automotriz que cotizan en bolsas de valores de sus respectivos países.
- D. El sostener o aumentar el nivel de empleo en el país.
- E. Contribuir al crecimiento de la economía en cada país, medido a través del PIB.”

Para comprobar esta hipótesis, se obtuvieron los datos de los programas de apoyo implantados desde el cuarto trimestre del año 2008 hasta el primer trimestre del año 2010; en este periodo, se analizaron los resultados que derivaron de los mismos y se compararon entre los países en cuestión, para servir de base en una mejor toma de decisiones ante la futura implantación de proyectos que tengan por finalidad ayudar a la industria automotriz en general.

Tomando en cuenta todo lo expuesto durante la presente investigación, se puede decir que se rechaza la hipótesis, debido a que los cinco indicadores que se seleccionaron para medir el impacto de los programas de apoyo no fueron cubiertos en los tres países, lo que se puede resumir en el siguiente cuadro, y que se explica inmediatamente después.

Resumen de los programas implantados en Estados Unidos de América, Brasil y México.

País/Programa	Indicador				
	Objetivo del programa	Ventas	Precio de acciones	PIB	Nivel de empleo
Estados Unidos de América					
Préstamos	Cumplido	Incremento	No se puede determinar	No se puede determinar	Sostenimiento
Reestructuraciones y fusiones	Cumplido	Incremento	No se puede determinar	No se puede determinar	Sostenimiento
Renovación vehicular	Cumplido	Incremento	No se puede determinar	No se puede determinar	Sostenimiento
Brasil					
Reducción de impuestos	Cumplido	Incremento	No Aplica	No se puede determinar	Sostenimiento
Crédito y reducción de tasas de interes	Cumplido	Incremento	No Aplica	No se puede determinar	Sostenimiento
México					
Renovación vehicular	No cumplido	No cumplido	No Aplica	No se puede determinar	Decremento
Reducción de impuestos	Cumplido	Incremento	No Aplica	No se puede determinar	Decremento
Programa preservación del empleo	Cumplido	No se puede determinar	No Aplica	No se puede determinar	Decremento

En cuanto a los objetivos de los programas de ayuda, todos se cumplieron excepto el de la renovación vehicular en México, ya que no se logró distribuir todo el presupuesto que se tenía planeado, solamente el equivalente a la mitad; esto debido a que existe un amplio mercado de compra-venta de autos usados, y la población no consideraba suficiente la ayuda de \$15 000 pesos por llevar su carro a destruir.

En el punto de las ventas, se recuperaron después de la caída en el periodo de la crisis, sobretodo en Brasil, donde el enfoque en su mercado interno les permitió tener una baja de ventas muy pequeña e incluso cifras de crecimiento de las mismas a los pocos meses de reconocida la crisis mundial.

En el caso de México, sí se dieron aumentos en ventas, pero más que por los programas de apoyo, se suscitaron por el mejoramiento de la economía en su país vecino, Estados Unidos, y principal cliente en cuanto a automóviles; ya que las ventas a nivel nacional mostraron crecimiento en el año 2008, y no fue sino hasta el primer mes del año 2009 que las mismas fueron afectadas por la crisis de la industria automotriz con caídas significativas.

Sin embargo, desde el mes de agosto del año 2009 comenzó a observarse una recuperación en el número de ventas, lo que indicó un incremento durante el periodo en el cual se aplicaron los programas de apoyo.

Caso contrario el de Estados Unidos, donde las ventas mejoraron por los programas de apoyo, dado que se brindó respaldo a algunas de las empresas más grandes de Estados Unidos y del mundo en su sector; las cuales mantenían muchos puestos de trabajo, logrando cierta estabilidad económica en el país.

Además, en las ventas generadas después de diciembre del año 2008 (2 516 000 dólares en enero del 2009 y 2 500 000 dólares el siguiente mes), se manifestó una tendencia positiva que alcanzó los 4 403 000 dólares en el mes de agosto del mismo año.

Respecto a la contribución al precio de las acciones de las empresas cotizantes en alguna bolsa de valores de cada país en estudio, tiene relación con diversos aspectos, y no solo con los programas de apoyo; ya que el valor de una acción es determinado por diferentes y variables aspectos, como lo son el rendimiento esperado de ellas, el desenvolvimiento que esté teniendo la empresa, los proyectos a futuro, los clientes que maneja, las especulaciones, etcétera.

Por su parte, el empleo es un importante aspecto en los países, pues muchas veces la reactivación de una economía depende de que las personas cuenten con una fuente de ingresos y puedan consumir los productos y servicios disponibles.

En el caso de los tres países en estudio, las empresas conformantes de la industria automotriz y de las que dependen de ellas, llevaron a cabo recortes de personal; lo que afectó a la economía, debido al gran peso que tiene esta industria en cuanto a empleos directos e indirectos. Por lo que los programas de apoyo a la renovación vehicular y al sostenimiento del empleo, contribuyeron al mantenimiento del personal, incluso, que en Estados Unidos las automotrices pudieran recontractar a sus empleados.

En Brasil, el programa de reducción de impuestos implantado por el gobierno, fue prorrogado varios meses más, con la condición de que las empresas de la industria automotriz no realizaran más despidos en su plantilla de personal, para así apoyar al mantenimiento del nivel de empleo.

En México, al 22 de febrero del año 2009, se lograron cubrir los empleos de 44 741 trabajadores del sector automotriz, debido al programa de preservación del mismo; sin embargo, la caída en los empleos de la industria manufacturera y en específico de su rama dedicada a la fabricación de equipo de transporte, continuó hasta el mes de octubre del año 2009, donde comenzó un pequeño crecimiento del mismo.

Por otra parte, no se debe olvidar que el sector de la industria automotriz es importante en muchos países del mundo, sobre todo en los que fueron parte de este estudio, por ejemplo en Estados Unidos en el año 2008, representó el 0.6% del PIB; sin embargo, dicho sector no es determinante en cuanto al crecimiento del PIB nacional, pero sí respecto al PIB industrial, como en el caso de México, que en el mismo año representó el 14.78 %, y en el de Brasil, donde representó el 19% en este rubro.

Así mismo, en Brasil, los programas de impulso a la demanda interna de vehículos fabricados en su mismo país dio paso a un crecimiento mayor que el apoyo para producir y vender más automóviles al extranjero, esto, debido a que estimularon su propio mercado y después de la crisis y sus programas, no dependen tanto de lo que puedan o no comprarle otros países

No así en México, el cual optó por el apoyo a la producción y venta de automóviles al exterior, en su mayoría a los Estados Unidos, lo que le permitió incrementar sus ventas, pero que no le permite despegar en cifras hacia un mayor crecimiento, debido a que el mercado interno se está recuperando muy lentamente a consecuencia de que “la incertidumbre de los consumidores ante la crisis y la falta de estímulos que permitan revertir la desconfianza del consumidor han resultado en un estancamiento del mercado interno por lo que es urgente que se tomen las medidas necesarias para su reactivación”.<sup>161</sup>

Una reflexión importante es que la industria automotriz en México y en Brasil dependen de empresas extranjeras, no así en Estados Unidos, de donde son originarias algunas de las más grandes en el nivel mundial; por lo que se destaca la aplicación de un presupuesto de 11 548.21 millones de dólares en programas de apoyos para esta industria, siendo menor al compararlo con el de los otros dos países: Estados Unidos con 30 000 millones de dólares y Brasil con 13 400 millones de dólares.

Tomando en cuenta que las principales empresas afectadas son de origen estadounidense, y a que el apoyo debía ser el suficiente como para sacarlas a flote; México, al ser país manufacturero de la industria automotriz, no recibirá parte de las ganancias generadas por las empresas transnacionales si apoyaba a este sector y lo sacaba de la crisis. Sin embargo, Brasil encontrándose en la misma posición de México en cuanto a ser país sede de manufactura, sí aplicó un mayor presupuesto a los programas de ayuda.

Además, la conformación de los proveedores de la industria automotriz en Brasil, son mayormente de este país, por lo que las ganancias y los empleos generados por las ventas finales de las transnacionales, generaron un mayor movimiento en la economía; manteniendo empleos y ayudando a la conservación de ingresos para la población.

Incluso, la CEPAL en su investigación “La inversión extranjera directa (IED) en América Latina y el Caribe”, comentó que las empresas extranjeras del sector estudiado, que ya tenían tiempo en el país y estaban más arraigadas a los consumibles del mismo, tuvieron una recuperación más rápida.

En cuanto al escenario que se hubiese presentado si los programas de apoyo a la industria automotriz no se hubieran implantado, el panorama económico de Estados Unidos se vería muy afectado al perder una gran cantidad

---

<sup>161</sup> Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Cifras de marzo 2010”, *Boletín de prensa*, México, 2010, <<http://www.amia.com.mx/bdeautos.php>>, (18 de mayo de 2010), p.4

de empleos y una gran industria, incrementando la crisis económica que ya tenía en ese momento.

En Brasil, el escenario se presentaría con la manifestación de mayores bajas en cuanto a las ventas de los automóviles, además de que su mercado interno no hubiera crecido a los niveles registrados. Por su parte México hubiera perdido muchos más empleos de los que perdió, aunque el aumento en ventas a consecuencia de su programa de renovación vehicular no favoreció a las ventas en la cantidad esperada, por lo que muy probablemente las mismas empresas hubiesen buscado programas especiales para fomentar la compra de autos.

Pero debido a que los programas de apoyo si se implantaron, los resultados observados fueron los comentados anteriormente.

De acuerdo a lo encontrado durante esta investigación se puede decir, que México puede implementar un programa de apoyo a las ventas en el mercado interno, aunado con planes de generación de empleos mediante el crecimiento de la planta productiva de capital nacional; ya que fue el que dio mejores resultados en cuanto a los puntos evaluados, además de implementar medidas para el control de la venta desmesurada de los llamados autos "chocolates", mismos que disminuyen la demanda de autos manufacturados en el país, así como el impulso al crecimiento de la demanda interna.

## Glosario

ANFAVEA. Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores

Ciclo económico. “Movimiento periódico pero irregular de altibajos de la producción.”<sup>162</sup>

Economía. “Estudio sobre cómo las personas y las sociedades eligen utilizar sus recursos escasos con el fin de satisfacer de la mejor manera sus necesidades materiales.”<sup>163</sup>

ICMS. Imposto sobre circulacao de mercadorías e prestacao de servicios, impuesto brasileño “sobre operaciones relativas a la circulación de mercancías y sobre prestación de servicios de transporte interestatales, intermunicipales y de comunicación.”<sup>164</sup>

Industria. “Conjunto de empresas que se dedican a una misma rama productiva y compiten por un mismo mercado.”<sup>165</sup>

IPI. Imposto sobre Produtos Industrializados, impuesto brasileño que recae sobre productos industrializados nacionales y extranjeros. El impuesto “cubre todos los productos con una tasa, incluso cero, que se enumeran en la tabla de incidencia del IPI (TIPI), con sujeción a las disposiciones contenidas en las notas adicionales respectivas, excepto los correspondientes a la notación "NT" (no-impuestos)”<sup>166</sup>.

Macroeconomía, que “es el estudio de la economía en términos agregados”<sup>167</sup>, esta última intenta “describir el comportamiento de cada tipo de agente y los tipos de instituciones a través de los que cada uno de esos agentes

---

<sup>162</sup> Parkin Michael et all. Macroeconomía, séptima edición, editorial pearson, México 2007P.92

<sup>163</sup> Emery, David E., *Principios de economía: Macroeconomía*, SITESA, México 1994, p.1

<sup>164</sup> “Imposto sobre circulacao de mercadorías e prestacao de servicios “, Portal tributario, <<http://www.portaltributario.com.br/>>, (15 de noviembre de 2010), [s.p.]

<sup>165</sup> “Industria”, Diccionario de economía y finanzas, Eumed.net.Enciclopedia virtual, en la página <http://www.eumed.net/cursecon/dic/l.htm#industria>>, (11 de agosto de 2010), [s.p.]

<sup>166</sup> “Imposto sobre Produtos Industrializados”, Portal tributario, <<http://www.portaltributario.com.br/>>, (15 de noviembre de 2010), [s.p.].

<sup>167</sup> *Idem*



interactúa”<sup>168</sup>, realizándose normalmente a través de modelos matemáticos.

Mercado. “Lugar de confluencia de oferta y demanda”.<sup>169</sup>

Microeconomía, que “estudia el comportamiento de los agentes individuales, economías domésticas o empresas, cuando éstas tratan de maximizar algún tipo de función objetivo enfrentándose a restricciones como su renta, tiempo, gustos y preferencias, precios e impuestos”<sup>170</sup>.

Rama de actividad. Conjunto de productores que se especializan en rubros afines.<sup>171</sup>

Riesgo. “Dispersión de resultados financieros (flujos de efectivo o tasas de interés) inesperados debido a movimientos en las variables financieras.”<sup>172</sup>

---

<sup>168</sup> *Idem*

<sup>169</sup> “Mercado”, *Diccionario de contabilidad y finanzas*, Editorial CULTURAL S.A., Madrid 1999, p.160.

<sup>170</sup> McCandless George T. Jr., *Teoría macroeconómica*, Prentice Hall International, España 1993, p.2

<sup>171</sup> “Rama de actividad”, *Diccionario de economía y finanzas*, Eumed.net. Enciclopedia virtual, en la página <http://www.eumed.net/cursecon/dic/R.htm#rama%20de%20actividad>, (11 de agosto de 2010), [s.p.].

<sup>172</sup> Morales Castro, José Antonio, Arturo Morales Castro, *Ingeniería financiera*, México, Editorial SICCO GASCA, 2005, p.177.

## Referencias

Dentro de las referencias a seguir se han encontrado hasta el momento, los siguientes documentos allegados al tema y sitios de interés:

**ADAM SIADE**, Juan Alberto, *et al.*, Finanzas Básicas, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 2003, 185 pp.

**AGUILAR JUÁREZ, DAVID**, “Baja la producción de vehículos en México”, *El universal*, [s.l.i.] (14 de julio de 2009), Cartera, <<http://www.eluniversal.com.mx/finanzas/72199.html>>, (10 de octubre de 2009).

**ÁLVAREZ MEDINA**, Ma. de Lourdes, “Industria Automotriz en México y en Brasil: una comparación de resultados después de la crisis económica de 2008” en Memorias del XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática, México, División de Investigación en Contaduría, Administración e Informática, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2010, <<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xv/ponencias/174.pdf>>, (27 de marzo de 2011), 17 pp.

**ÁLVAREZ MEDINA**, María de Lourdes, “Cambios en la industria automotriz frente a la globalización: el sector de autopartes en México”, *revista Contaduría y Administración*, N°206, julio-septiembre, 2002, México, Universidad Nacional Autónoma de México, <<http://www.ejournal.unam.mx/rca/206/RCA20603.pdf>>, (22 de septiembre de 2009), 29-49 pp.

**AP**, “Chrysler paga mil 900 mdd por préstamo”, *El Universal*, sección Cartera, México, 18 de mayo del 2010, <<http://tsv.intelicast.net/buscanotasnt/clip.html?clave=11202960&imagen=18052010079901.pdf&idb=>>>, (18 de mayo de 2010), p.1

**ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**, “Cifras de marzo 2010”, *Boletín de prensa*, México, 2010, <<http://www.amia.com.mx/bdeautos.php>>, (18 de mayo de 2010), 7 pp.

**ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**, “Venta al público por empresa”, *Estadísticas*, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (14 de diciembre de 2010), [s.p.].

**ASOCIACIÓN MEXICANA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**, “Venta al público por empresa”, México, 2011, <<http://www.amia.com.mx/autoventapub.php>>, (28 de abril de 2011), [s.p.]

**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES**, “Empleo”, *Carta de ANFAVEA*, Brasil, Enero 2011, Brasil, <<http://www.anfavea.com.br/cartas/Carta296.pdf>>, (26 de abril de 2011), 12 pp.

**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES**, *Anuário da Indústria Automobilística Brasileira. 2010*, ANFAVEA, 2010, <<http://www.anfavea.com.br/anuario.html>>, (25 de abril de 2011), 188 pp.

**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS FABRICANTES DE VEÍCULOS AUTOMOTORES**, *Indústria Automobilística Brasileira - 50 anos*, Brasil, 2006, <<http://www.anfavea.com.br/50anos.html>>, (16 de octubre de 2010), 194 pp.

**BANCO MULTIDIMENSIONAL DE ESTADÍSTICAS**, “Indústria, valor domiciliado bruto”, IBGE, <<http://www.bme.ibge.gov.br/app/adhoc/index.jsp>>, (26 de abril de 2011), [s.p.]

**BARANSON**, Jack, *La industria automotriz en los países en desarrollo*, Madrid, Editorial Tecnos, 1971, pp.115.

**BRASIL**, “El sector de servicios en Brasil”, Brasil, 20 de enero de 2010, <<http://www.brasil.gov.br/sobre/economia-1/sectores-de-la-economia/el-sector-de-servicios-en-brasil>>, (9 de junio de 2010), [s.p.]

**BROWN GROSSMAN**, Flor, *La industria de autopartes mexicana: reestructuración reciente y perspectivas*, México, CEPAL/Centro de Investigación e Información Digital-FCPyS-Universidad Nacional Autónoma de México, 2000, <<http://www.eclac.org/ddpeudit/proy/clusters/autmex.pdf>>, (30 de noviembre de 2010), pp.37

**BUREAU OF LABOR STATISTICS**, *The Employment Situation*, News Release, U.S. Department of Labor, 1 de abril de 2011, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empsit.pdf>>, (25 de abril de 2011), 38 pp.

**BUREAU OF LABOR STATISTICS**, *The Employment Situation-November 2010*, News Release, U.S. Department of Labor, 3 de diciembre de 2010, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empsit.pdf>>, (5 de enero de 2011), 38 pp.

**CASAR**, José I., *et al*, *La organización industrial en México*, México, Editorial Siglo XXI, 1990, 445 pp.

**CASTILLO ORTIZ**, Ángel, “Arranca programa de “chatarrización” de automóviles para apoyo a industria automotriz mexicana”, *Revista T21*, 16 de julio de 2009, México, <[http://t21.com.mx/news/news\\_display.php?story\\_id=10883](http://t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10883)>, (15 de noviembre de 2010), [s.p.]

**CASTILLO ORTÍZ**, Miguel Ángel, “Arranca programa de “chatarrización” de automóviles para apoyo a industria automotriz mexicana”, *Revista T21*, [s.l.i.], 16 de julio de 2009, <[http://t21.com.mx/news/news\\_display.php?story\\_id=10883](http://t21.com.mx/news/news_display.php?story_id=10883)>, (15 de noviembre de 2010), [s.p.]

**COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**, *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe*, CEPAL, 2010, <<http://www.eclac.org/publicaciones/xml/9/39419/inversion2009e.pdf>>, (23 de agosto de 2010), 163 pp.

**CONSEJO MEXICANO PARA LA INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DE NORMAS DE INFORMACIÓN FINANCIERA**, *Normas de Información Financiera (NIF)*, México, Instituto Mexicano de Contadores Públicos, 2008, (3ra edición), Boletín B-7, p.6

**CORDERA CAMPOS**, Rolando *et al*. *México frente a la crisis: Hacia un nuevo curso de desarrollo*, México, (10 de septiembre del 2009), <<http://www.unam.mx/>> (3 de octubre 2009), pp.34.

**CORREIA**, Joao Carlos, *Impactos da indústria automobilística nas cidades do Estado de Sao Paulo e sua transformacao em funcao do processo industrial*, Tesis presentada para la obtención del título de Doctor en arquitectura y urbanismo, Brasil, Universidad de Sao Paulo, 2008, pp. 288

**CUADROS LAUREAN**, Liliana, *Competencia México-China en la industria automotriz: el caso del mercado de repuesto*, Tesis de Maestría en Administración (organizaciones), México, Facultad de Contaduría y Administración, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009, pp.120

**DORNBUSCH**, Rudiger et al., *Macroeconomía*, España, McGraw Hill, 1998, (7° edición), p.13.

**ECONOMÁTICA**, “Ford Motor Company”, *Cotizaciones*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

**ECONOMÁTICA**, “Ford Motor Company”, *Reportes Financieros*, (27 de abril de 2011), [s.p.].

**ECONOMÁTICA**, “General Motors”, *Cotizaciones*, (27 de abril de 2011), [s.p.]

**ECONOMÁTICA**, “General Motors”, *Reportes Financieros*, (27 de abril de 2011), [s.p.]

**EFE**, “General Motors se despide de Wall Street a 75 centavos por acción”, *ADN*, [s.l.i.], 2 de junio de 2009, Dinero & Consumo, <<http://www.adn.es/economia/20090601/NWS-2676-General-Street-Motors-Wall-centavos.html>>, (15 de febrero de 2011), [s.p.]

**EMERY**, David E., *Principios de economía: Macroeconomía*, México, Sitesa, 1990, pp.372

**ESPAÑA, MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO**, “Plan 2000 E”. sección Servicios, <<http://www.mityc.es/industria/es-ES/Servicios/2000E/Paginas/Plan2000E.aspx>>, (22 de abril de 2011), [s.p.].

**ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, DEPARTAMENTO DEL TESORO**, *Guidelines for Automotive Industry Financing Program*, Estados Unidos de América, 2008 <[http://www.financialstability.gov/docs/AIFP/AIFP\\_guidelines.pdf](http://www.financialstability.gov/docs/AIFP/AIFP_guidelines.pdf)>, (15 de noviembre de 2010), 2 pp.

**EUROPAPRESS**, “El Plan 2000E acumula 23.528 operaciones en la comunidad de Madrid desde su puesta en marcha, según Ganvam”, Madrid, 1 de febrero de 2010, EUROPAPRESS, <<http://www.europapress.es/madrid/noticia-plan-2000e-acumula-23528--operaciones-comunidad-madrid-puesta-marcha-ganvam-20100201141733.html>>(14 de marzo de 2010), [s.p.]

**FRANCO URQUIDI**, Armando, *Dinámica dependiente en la industrialización mexicana: Un modelo de análisis de la industria automotriz*, Tesis de Maestría en Sociología, México, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, 1986, pp.264

**GONZÁLEZ MARÍN**, María Luisa, Julio Castellanos Elías, “Impacto del comercio intrafirmas de las multinacionales norteamericanas en la industria automotriz en México”, en el 19 Coloquio Internacional de GERPISA “La seconde révolution automobile est-elle en cours?” París, Francia, 2011, 13 pp.

**GONZÁLEZ MARÍN**, María Luisa, *La industrialización en México*, México, Instituto de Investigaciones Económicas/Universidad Nacional Autónoma de México, 2002, 88 pp.

**HERNÁNDEZ Y RODRÍGUEZ**, Sergio, *Introducción a la administración. Teoría general administrativa: origen, evolución y vanguardia*, México, Mc GRaw Hill Interamericana, 2006, pp.464

**HOOVER**, *Handbook of industry profiles 2009. Analysis and Trends for 300 Industries*, Texas, Hoovers, 2009, (2° edición), 966 pp.

**IBGE**, Indicadores económicos, 30 de marzo de 2011, <<http://www.bcb.gov.br/?INDECO>>, (1 de abril de 2011).

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFÍA E ESTATÍSTICA**, “Produto Interno Bruto (PIB)- valores correntes”, Brasil, <<http://serieestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=ST17&t=produto-interno-bruto-pib-valores-correntes>>, (26 de abril de 2011), [s.p.].

**INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFÍA E ESTATÍSTICA**, “Valor Adicionado Bruto da Indústria- valores correntes”, Brasil, <<http://serieestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=ST45&t=valor-adicionado-bruto-da-industria-valores-correntes>>, (26 de abril de 2011), [s.p.].

**JUÁREZ GONZÁLEZ**, María Guadalupe, *La industria automotriz en México*, Tesis de Licenciatura en Relaciones internacionales, Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 2004, 171 pp.

**JUÁREZ NÚÑEZ**, Huberto *et al.*, *El auto global. Desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil*, México, CONACYT, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco, Universidad Iberoamericana Ciudad de México, 2005, 602 pp.

**LACAYO OJEDA**, Hortensia, “El programa de renovación vehicular como apoyo a la industria automotriz en México y sus resultados”, en *Memorias del XV Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática*, México, División de Investigación en Contaduría, Administración e Informática, Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, 2010, <<http://congreso.investiga.fca.unam.mx/docs/xv/ponencias/187.pdf>>, (27 de marzo de 2011), 22 pp.

**LAWRENCE**, Paul R., y Davis Dyer, *Renewing american industry. Organizing for Efficiency and Innovation*, New York, Collier Macmillan, 1983, pp.384.

**LEROY MILLER**, Roger, *Macroeconomía moderna*, trad. de Patricia Santivañez Bronco, México, Editorial HARLA, 1995, (7° ed.), 627 pp.

**MARCÍN**, Jesús, “Paros técnicos en México, ¿legales o ilegales?”, *El economista*, Espacio Ernst and Young, (17 de mayo de 2009 19:35 horas), <<http://eleconomista.com.mx/notas-impreso/columnas/espacio-ernst-and-young/2009/05/17/paros-tecnicos-mexico-%C2%BFlegales-o-ilegales>>, (10 de octubre de 2009).

**MARROQUÍN CASTILLO**, Mario, *Impacto del cambio tecnológico en la demanda de empleo: caso del sector automotriz en México 1989-2008*, Tesis de Maestría en Economía, México, Facultad de Estudios Superiores Acatlán, Universidad Nacional Autónoma de México, 2009, pp.161

**MÉXICO**, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 21 de julio de 2009, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5099645&fecha=21/07/2009)>, (11 de enero de 2010), [s.p.]

**MÉXICO**, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, viernes 09 de octubre de 2009, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5113925&fecha=09/10/2009](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5113925&fecha=09/10/2009)>, (11 de enero de 2010), [s.p.]

**MÉXICO**, “Acuerdo por el que se reforman y adicionan las Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, lunes 30 de noviembre de 2009, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5121962&fecha=30/11/2009](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5121962&fecha=30/11/2009)>, (11 de enero de 2010), [s.p.]

**MÉXICO**, “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”, Diario Oficial de la Federación, México, lunes 22 de agosto de 2005, única sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=2089827&fecha=22/08/2005](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2089827&fecha=22/08/2005)>, (3 de junio de 2011), [s.p.].

**MÉXICO**, “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados”, Diario Oficial de la Federación, México, jueves 9 de marzo de 2006, única sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=4924465&fecha=09/03/2006](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=4924465&fecha=09/03/2006)>, (3 de junio de 2011), [s.p.].

**MÉXICO**, “Decreto por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y baja



California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora”, Diario Oficial de la Federación, México, miércoles 26 de abril de 2006, primera sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=2154846&fecha=26/04/2006](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=2154846&fecha=26/04/2006)>, (3 de junio de 2001), [s.p.].

**MÉXICO**, “Decreto por el que se reforman los diversos por el que se establecen las condiciones para la importación definitiva de vehículos automotores usados, destinados a permanecer en la franja fronteriza norte del país, en los estados de Baja California y Baja California Sur, en la región parcial del Estado de Sonora y en los municipios de Cananena y Caborca, Estado de Sonora”, Diario Oficial de la Federación, México, viernes 1 de febrero de 2008, única sección, <[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5029320&fecha=01/02/2008](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5029320&fecha=01/02/2008)>, (3 de junio de 2011), [s.p.].

**MÉXICO**, “Reglas de operación del programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT)”, Diario Oficial de la Federación, México, martes 9 de octubre de 2009, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/Reglas.pdf>>, (10 de agosto del 2010), 122 pp.

**MÉXICO, GOBIERNO DEL ESTADO DE CHIHUAHUA**, *Industria automotriz y de autopartes. Estrategia para la Integración de su Agrupamiento Industrial*, México, 2009, <<http://201.131.19.30/estudios/Automotriz/Automotriz%20y%20Autopartes.pdf>>, (17 de septiembre de 2009), pp.41.

**MÉXICO, GOBIERNO DEL ESTADO DE COAHUILA**, “Prolongarán hasta abril incentivos por compra de autos nuevos”, Noticias, 31 de marzo de 2010, <<http://www.coahuila.gob.mx/index.php/noticias/noticia/1353>> (30 de abril de 2011), [s.p.].

**MÉXICO, GOBIERNO DEL ESTADO DE QUERÉTARO**, “Fortalecimiento industrial”, *Primer informe de gobierno*, <[http://www.queretaro.gob.mx/documentos\\_interna1.aspx?q=vUYGbsxLnlgfCOVw8q6w2A==>](http://www.queretaro.gob.mx/documentos_interna1.aspx?q=vUYGbsxLnlgfCOVw8q6w2A==>), 30 de abril de 2011, 147 pp.

**MÉXICO, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA**, “Índice de personal ocupado”, *Encuesta mensual de la industria manufacturera*, Banco de Información Económica, <<http://dgcnesyp.inegi.gob.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar#>>, (28 de abril de 2011), [s.p.].

**MÉXICO, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA**, “La industria automotriz en México Serie estadísticas”, México, 2008, pp. <[http://www.inegi.org.mx/prod\\_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/Automotriz/2008/IAM-2008.pdf](http://www.inegi.org.mx/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/Automotriz/2008/IAM-2008.pdf)>, (15 de octubre de 2009), pp. 327.

**MÉXICO, INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA**, “Población económicamente activa”, Banco de Información Económica, (16 de febrero de 2011) <<http://dgcnesyp.inegi.org.mx/cgi-win/bdieintsi.exe/Consultar>>, [s.p.]

**MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA**, *Convocatoria para presentar las solicitudes de apoyo del programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)*, Diario Oficial de la Federación, México, lunes 29 de marzo de 2010, Primera sección, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/ConvocatoriaProdiat290310.pdf>>, (8 de abril de 2011), [s.p.].

**MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA**, Informe de evaluación correspondiente al primer trimestre del ejercicio fiscal 2010 sobre el presupuesto ejercido, a nivel de capítulo y concepto de gasto, así como el cumplimiento de metas y objetivos con base en los indicadores de resultados establecidos en las reglas de operación de los fondos y programas a cargo de la Secretaría de Economía, señalados en el anexo 18 del presupuesto de egresos de la Federación para el ejercicio fiscal 2010, abril de 2010, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/PROI\\_10.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/PROI_10.pdf)>, (26 de noviembre de 2010), 62 pp.

**MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA**, “Informe de evaluación correspondiente al tercer trimestre del ejercicio fiscal 2009 sobre el presupuesto ejercido, a nivel de capítulo y concepto de gasto, así como el cumplimiento de metas y objetivos con base en los indicadores de resultados establecidos en las reglas de operación de los fondos y programas a cargo de la secretaría de economía, señalados en el anexo 18 del presupuesto de egresos de la federación para el ejercicio fiscal 2009”, octubre 2009, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/p239/pro3\\_09\\_26102009.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/p239/pro3_09_26102009.pdf)>, (27 de abril de 2011), 88 pp.

**MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA**, *NORMA Oficial Mexicana NOM-008-SCFI-2002. Sistema General de Unidades de Medida*, México, 2002, <<http://www2.ine.gob.mx/publicaciones/download/008scfi.pdf>>, (21 de mayo de 2011), 64 pp.

**MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA**, *Reglas de operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (PRODIAT)*, 30 de enero de 2009, <[http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO\\_PRODIAT2.pdf](http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/29/1/images/RO_PRODIAT2.pdf)> (27 de abril de 2011), 60 pp.

**MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA**, *Programas de promoción sectorial (PROSEC)*, México, <[http://www.economia.gob.mx/swb/es/economia/p\\_PROSEC](http://www.economia.gob.mx/swb/es/economia/p_PROSEC)>, (12 de agosto de 2010), [s.p.].

**MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA**, *Reporte semanal de autos destruidos*, México, 26 de marzo de 2010, <<http://www.economia.gob.mx/swb/work/models/economia/Resource/403/1/images/ReporteSm.pdf>>, (15 de diciembre de 2010), 3 pp.

**MORALES CASTRO**, José Antonio, Arturo Morales Castro, *Ingeniería financiera*, México Editorial Gasca SICCO, 2005.

**NEW YORK STOCK EXCHANGE**, “About General Motors”, *Events*, 18 de noviembre de 2011, <<http://www.nyse.com/events/1290078730626.html>>, (25 de abril de 2011), [s.p.]

**NEW YORK STOCK EXCHANGE**, “Industry”, *Listings Directory*, 2011, <[http://www.nyse.com/about/listed/lc\\_all\\_industry.html](http://www.nyse.com/about/listed/lc_all_industry.html)>, (5 de enero de 2011), [s.p.]

**NOTIMEX**, “Automotrices internacionales compiten por México”, *El Economista*, Industria, 2 de noviembre del 2010, <<http://eleconomista.com.mx/industrias/2010/11/02/automotrices-internacionales-compiten-mexico>>(2 de noviembre de 2010), [s.p.]

**NOTIMEX**, “FCH pone en marcha programa para la preservación del empleo”, *El Economista*, Negocios, 11 de febrero de 2009, <<http://eleconomista.com.mx/notas-online/negocios/2009/02/11/fch-pone-marcha-programa-preservacion-empleo>>, (27 de abril de 2011), [s.p.]

**NOTIMEX**, “Industria Automotriz aprovecha foro para solicitar mayor apoyo”, *El universal*, Ciudad de México (15 de julio de 2009), Cartera, <<http://www.eluniversal.com.mx/notas/612467.html>>, (10 de octubre de 2009).

**NOTIMEX**, “Necesitan empresas de autopartes más de 500 mdd para superar crisis”, (19 de marzo de 2009), Yahoo finanzas, <<http://mx.news.finance.yahoo.com/18032009/7/finanzas-necesitan-empresas-autopartes-mas-500.html>>, (17 de septiembre de 2009), pp.1.

**NOTIMEX**, “Sector automotriz, el más beneficiado con programa para preservar empleo”, 22 de febrero de 2009, Negocios, <<http://eleconomista.com.mx/notas-online/negocios/2009/02/22/sector-automotriz-mas-beneficiado-programa-preservar-empleo>>, (27 de abril de 2011), [s.p.].

**ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT**, *Competition Law and Policy in Brazil. A Peer Review*, OECD, <<http://www.oecd.org/dataoecd/62/35/35415135.pdf>>, (12 de agosto de 2010), 88 pp.

**ORGANISATION INTERNATIONALE DES CONSTRUCTEURS D' AUTOMOVILES**, *2010 Provisional Production Statistics*, OICA, 2010, <<http://oica.net/category/production-statistics/>>, (8 de abril de 2011), [s.p.]

**PARDO**, Pablo, “Borrachera de dinero”, *El mundo*, España, Especiales, <<http://www.elmundo.es/especiales/2008/10/economia/crisis2008/lascausas/index.html>>, (28 de septiembre de 2010).

**PARKIN**, Michael, *et al.*, *Macroeconomía*, trad. de Mónica Gabriela Martínez Gay, México, Editorial Pearson, 2007, (7a ed.), 502 pp.

**PÉREZ COSTELA**, Cándido, José Luis Giménez Rigol, “Ventas de automóviles en América latina, los casos de Brasil, México y Venezuela”, *Academia*. Revista Latinoamericana de Administración, número 035, segundo semestre del 2005, Bogotá, Colombia, Universidad de los Andes, pp.1-9

**PINCOLINI MANIEZZI**, Elda, *La industria automotriz en México*, Tesis de Maestría, Maestría en Economía, México, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 1985, 307 pp.

**PLANELLÓ**, Jorge, “Del plan Bush a los consumidores”, *El mundo*, España, Especiales, <<http://www.elmundo.es/especiales/2008/10/economia/crisis2008/rescate/index.html>>, (11 de noviembre de 2010).

**RENAULT**, *Renault México*, sección Descubre Renault <[http://www.renault.com.mx/web/historia/renault\\_mexico/index.php](http://www.renault.com.mx/web/historia/renault_mexico/index.php)>, (1 de enero de 2011)

**SAMUELSON**, Paul A., *et al.*, *Macroeconomía con aplicaciones a México*, México, McGraw Hill, 2001, pp.528

**SÁNCHEZ ARELY**, “Mantiene caídas sector manufacturero”, *W Radio*, 16 de marzo de 2010, <<http://www.wradio.com.mx/nota.aspx?id=970694>>, (16 de marzo de 2010), [s.p.]

**SIMON**, Bernard, “Bullish Marchione lifts Chrysler Outlook”, *Financial Times*, Inglaterra, 8 de noviembre de 2010, sección Automobiles, <<http://www.ft.com/cms/s/0/7d344fce-eb68-11df-b482-00144feab49a.html#axzz14wXdXQRq>>, (10 de noviembre de 2010) [s.p.]

**SIMON**, Bernard, “GM investors stand to make losses on IPO”, *Financial Times*, Inglaterra, 4 de noviembre de 2010, sección Automobiles, <<http://www.ft.com/cms/s/0/396fd03a-e79c-11df-8ade-00144feab49a.html>>, (4 de noviembre de 2010), [s.p.]

**THOMPSON ADAM**, “Car exports power Mexico to recovery”, *Financial Times*, Economy & Trade, 18 de octubre de 2010, <<http://www.ft.com/cms/s/0/d958d532-dad2-11df-a5bb-00144feabdc0.html>>, (2 de noviembre de 2010), [s.p.].

**TORRES ORIGEL**, Ricardo, “La industria automotriz mexicana frente a la situación económica actual”, México, 2009, <[http://www.ricardotorresorigel.org.mx/index.php?option=com\\_docman&task=doc\\_view&gid=42&tmpl=component&format=raw&Itemid=66](http://www.ricardotorresorigel.org.mx/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=42&tmpl=component&format=raw&Itemid=66)>, (22 de septiembre de 2009), 28 pp.

**UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE**, *Auto and Truck Seasonal Adjustment*, Bureau of Economic Analysis (BEA), Washington D.C., 2010, <[https://www.bea.gov/national/xls/gap\\_hist.xls](https://www.bea.gov/national/xls/gap_hist.xls)>, (5 de enero de 2011)

**UNITED STATES DEPARTMENT OF COMMERCE**, Bureau of Economic Analysis, "Value Added by Industry as a Percentage of Gross Domestic Product", *Gross-Domestic-Product-by-Industry-Accounts*, 26 de abril de 2011, <[https://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo\\_action.cfm?anon=898115&table\\_id=27011&format\\_type=0](https://www.bea.gov/industry/gpotables/gpo_action.cfm?anon=898115&table_id=27011&format_type=0)>, (1 de mayo de 2011), [s.p.].

**UNITED STATES DEPARTMENT OF LABOR**, *The Employment Situation-March 2011*, News Release, Bureau of Labor Statistics, 1 de abril de 2011, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empsit.pdf>>, (25 de abril de 2011), p.1

**UNITED STATES DEPARTMENT OF LABOR**, *The Employment Situation-November 2010*, News Release, Bureau of Labor Statistics, 3 de diciembre de 2010, <<http://www.bls.gov/news.release/pdf/empsit.pdf>>, (5 de enero de 2011), p.1

**VICENCIO MIRANDA**, Arturo, "La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas", *Revista Contaduría y Administración*, N°221, México, UNAM, 2007, pp. 214-224.

**VLASIC**, Bill, Michael J. De la Merced, "GM Offering Price Gave Treasury a Tough Call", *The New York Times*, Estados Unidos de América, 24 de noviembre de 2010, sección Deal Book, <<http://dealbook.nytimes.com/2010/11/24/gm-offering-price-gave-treasury-a-tough-call/?nl=todayshadlines&emc=a25>>, (2 de diciembre de 2010), [s.p.]

**WASHINGTON AP**, "Chrysler producirá autos en bancarrota", *CNNExpansión*, 30 de abril de 2009 a las 15:43, Empresas, <<http://www.cnnexpansion.com/negocios/2009/04/30/la-bancarrota-de-chrysler>>, (30 de abril de 2009), [s.p.].

