

### **Introducción a la Industria Automotriz Mexicana (IAM)**

El sector automotor ha desempeñado un papel preponderante y decisivo en los procesos de industrialización de muchas nacionales, incluso, el nivel de bienestar de gran parte de las economías regionales y locales, se miden con base en el desarrollo de esta industria. El caso de nuestro país entra perfectamente en este molde, ya que su industria automotriz posee una característica especial por su efecto multiplicador, que permite el crecimiento y el desarrollo económico, pues esta industria es la cabeza de una extensa cadena productiva, y que por tanto impacta en la situación de otros sectores como el del vidrio acero, hule, plástico y textil, por mencionar algunos, significando una rica fuente directa e indirecta de empleos.

Las cifras de la industria demuestran por si mismas la importancia del sector, un millón de empleos directos, y 5 puestos indirectos por cada uno de los directos. Es una de las industrias más dinámicas de la economía nacional. En los años previos a la crisis financiera, la industria automotriz nacional presenta tasas superiores a las de la industria manufacturera en personal ocupado, remuneraciones totales y producción bruta.

El dinamismo de la industria destaca en puntos como la productividad, el valor agregado, la formación de capital fijo, alto nivel de creación de empleos y generación de divisas.

<b>Participación de la Industria Automotriz en las manufacturas</b>		<b>1999</b>	<b>2004</b>	<b>2008</b>
Industria Manufacturera	Para todas la variables	100	100	100
Industria Automotriz	Unidades Económicas	0.6	0.6	0.6
	Personal ocupado	8.9	10.3	12
	Remuneraciones totales	12.7	14.5	16.6
	Activos fijos	9.36	11.8	16.3
	Formación bruta de capital fija	11.2	13.7	12.3
	Producción bruta	14.2	16.9	17.7
	Valor agregado	11.7	15.2	16.9
	Equipo de computo	8	15.8	12.44

*Fuente: Elaborado por la Secretaría técnica de la CEIA con datos del INEGI, Censos económicos, 1999,2004,2008*

*Cifras expresadas en porcentajes del sector secundario*

Los datos muestran que con menos del uno por ciento (0.6%) de los establecimientos manufactureros, la industria automotriz, genero el 12% del empleo en la industria manufacturera durante el año 2008 y el 16.6% de las remuneraciones al personal empleado en el sector secundario.

En lo que refiere a la Inversión Extranjera Directa (IED), la industria automotriz es destino predilecto de esta, sus participaciones entre el año 2000 y el 2008, muestra que el 38% de

la IED fue captada por la industria automotriz. Esto permitió además de expandir la planta productiva nacional, el crecimiento del índice de formación bruta de capital, que creció solo durante el año 2008 a una tasa de 12.6% en el rubro de activos fijos.

De acuerdo a datos tomados del Ceso económico del año 2008 publicado por el INEGI, la productividad de la industria automotriz se situó 5.6 veces por arriba de la industria manufacturera. Con datos como los anteriores, puede comprenderse la importancia que tiene la industria automotriz sobre el sector manufacturero, por ello, ante cualquier variación en la producción automotriz, se presenta un efecto en cascada, que impacta positiva o negativamente en el resto de la cadena productiva.

Teniendo previo conocimiento de esta situación, y dada la gran importancia de esta industria en el estado de Coahuila y en la economía nacional, se propuso y posteriormente se creó la Comisión Especial de la Industria Automotriz, con el objetivo de dar seguimiento de la misma, así como coadyuvar a su desarrollo, en pro de la generación de empleos, el crecimiento, el desarrollo económico y el bienestar de las familias mexicanas que dependen directa o indirectamente de la industria.

Desde su creación la CEIA ha indagado arduamente sobre la situación actual de la Industria automotriz, formulando un diagnóstico propio, para proseguir a la elaboración de propuestas que permitan despejar el escenario político-económico adverso sobre el que hoy se encuentra la industria Automotriz nacional.

Dentro de los grandes obstáculos que merman el desarrollo de la industria se encuentran los siguientes:

### ***1- La entrada de autos usados de procedencia extranjera***

Es innegable el efecto de sobre oferta que se ha creado en el mercado nacional de autos usados a partir del año 2005, en el que el decreto presidencial del aquel entonces presidente de México Vicente Fox, permitiera la importación definitiva de autos usados. Desde entonces según datos de la Dirección General de Aduanas han entrado a territorio nacional poco más de 5 millones de vehículos usados, devaluando el precio de los autos usados nacionales y contaminando el proceso de adquisición de autos nuevos.

Además de lo anterior, la entrada de estos 5 millones de autos usados ha contribuido significativamente al envejecimiento del parque vehicular nacional, cuya edad promedio hasta el año 2004 era de 10.5 años y que actualmente se ha elevado a 14.5.

Se ha mencionado en repetidas ocasiones los efectos nocivos sobre la industria nacional el hecho de permitir la entrada indiscriminada de autos usados provenientes de los Estados Unidos, lo cuales además ingresan al país libres de aranceles y violentando en la mayoría de los casos herramientas de control, como los precios de referencia, tomando el más bajo de estos y no el que corresponde al modelo y año del vehículo, además de omitir el requisito del certificado de origen.

El efecto nocivo para la industria automotriz nacional queda reflejado en el gráfico siguiente, en el cual se observa claramente el decremento de las ventas de autos nuevos a favor de la adquisición de vehículos usados que saturan el mercado nacional.



Miembros de las diferentes dependencias del gobierno federal afirman que la importación de autos usados presenta una clara tendencia decreciente, sin embargo hasta el año 2009 las cifras de la Dirección General de Aduanas dicen lo contrario. Como se observa en la segunda gráfica (derecha).

Por razones como esta, es posible comprender el estado actual del mercado interno de vehículos nuevos, pues aun que en los meses anteriores reflejen un aumento respecto a las cantidades de 2009, aun no recuperan el dinamismo mostrado antes de la crisis.

Las exportaciones son las responsables de mantener a flote la industria automotriz nacional, motivadas por la recuperación de la economía estadounidense, mercado al que se a exportado poco mas del 54% de la producción acumulada al mes de julio 2010. Es este el delicado equilibrio en el que se balancea la industria automotriz nacional.

De este punto puede concluirse que la estructura y los resultados de desempeño de la industria automotriz, responden principalmente a patrones globales de crecimiento, más que a las condiciones y crecimiento de la economía del país.

De aquí la razón, para una vez más, hacer un llamado a la Secretaría de Economía para reforzar las barreras para la entrada de vehículos usados, que repercuten sobre la industria nacional, sobre el empleo y el bienestar de la población.

## 2- La restricción crediticia para la compra de autos

De acuerdo con datos proporcionados por la Asociación Mexicana de Distribuidores Automotrices (AMDA), en promedio el 54.6% de las ventas de autos nuevos se realizan a través de un crédito automotriz. Esta cifra refleja el índice de penetración del crédito en las ventas, lo que lo vuelve factor indispensable para lograr la adquisición de vehículos.

Es evidente que ante una economía con un poder adquisitivo mermado, el crédito se vuelve una herramienta fundamental para mantener la demanda del consumidor en niveles efectivos.

La evolución de los créditos otorgados para la compra de autos nuevos por parte de la banca comercial y las financieras de marca, ha tendido a reducirse en los últimos años. Mientras en el 2005 el 55% de las ventas se realizaban por medio del crédito en el 2009 este porcentaje se situó en 49%, aun peor, en lo que va del año, solo el 20% de las compras de autos nuevos, se realizaron a través de un crédito.

A medida que el crédito disminuye, el consumidor encuentra otro poderoso incentivo para adquirir vehículos usados, cuyo precio es mucho más costoso, pues el número de consumidores con disponibilidad para realizar compras en efectivo es muy bajo. Así, al limitar el crédito, se restringe el poder de compra de consumidores potenciales, reduciéndolos a un escaso número, que pueden echar mano de efectivo para concretar la compra.

El crédito siempre ha fungido como una poderosa herramienta que convierte los deseos de compra en demanda efectiva. La sociedad en torno al medio globalizado en el que vive, encuentra en el crédito la posibilidad de concretar sus intenciones de compra, de ahí la necesidad de ampliar los créditos automotrices.



*En promedio el 54.6% de las ventas realizadas en el periodo comprendido entre 2005-2009, fueron realizadas a través de un crédito automotriz.*

*A consecuencia de la crisis, la venta de autos nuevos a crédito, se vieron reducidas en aproximadamente 38%, lo que ayuda a explicar la baja en las ventas en el mercado interno.*

*La restricción del crédito se agudizó a partir de los últimos meses del año 2008, situación que se prevé dure lo que resta de este año.*

### **3- La excesiva carga impositiva para vehículos nuevos**

Uno de los factores que mayor incidencia tiene sobre las decisiones del consumidor son los impuestos que paga por el bien que adquiere. La relación entre la demanda de bienes es inversa respecto a la carga impositiva que de forma directa o indirecta se paga por la compra del bien.

Este es el caso de los bienes de consumo duradero, en especial de los automóviles. Respecto al párrafo anterior, cabe preguntarse la conveniencia de adquirir un auto nuevo.

De la cuestión anterior, pueden desglosarse las siguientes apreciaciones:

- ✓ Un auto nuevo paga alrededor de un 22% de su valor real en concepto de impuestos. Este es un impuesto que paga el primer enajenador, pero que no recupera cuando decide venderlo, en otras palabras, el auto al salir de la agencia pierde de inmediato más de una quinta parte de su precio comercial.
- ✓ Un auto nuevo paga en promedio 5 veces más por concepto de tenencia que un auto usado, sin importar que contamina hasta 3 veces menos.
- ✓ Un auto nuevo paga el Impuesto Sobre Automóviles Nuevos, cuyo cálculo es confuso y posee poca o nula transparencia en el desglose de facturas.

Con estos puntos, la respuesta a la pregunta parece inmediata, y esta es un NO rotundo. La propia presencia del ISAN, significa una penalización por adquirir un auto nuevo, es el ejemplo mas claro de las acciones que tienden a desincentivar el consumo de autos nuevos.

La conclusión en este punto, puede resumirse así: Se grava el consumo de autos nuevos que contribuyen al crecimiento de una industria que crea millones de empleos, y por otro lado se facilita la entrada de autos usados que no contribuyen al empleo nacional, al contrario, lo destruye, y además envejece nuestro parque vehicular cuyo índice de antigüedad esta por arriba de los 14 años.

Por otro lado, el consumo de autos nuevos esta gravado por el IVA, con un 16% del valor del vehículo, sin embargo, este impuesto se evade con toda tranquilidad si se adquiere un auto usado. En suma un auto usado no paga ISAN, tampoco IVA y además el costo

por la tenencia es en promedio un quinto de lo que un auto nuevo pagaría por este concepto.

Con acciones como estas, resulta difícil creer que se estén ejecutando políticas públicas a favor de la industria nacional. Los impuestos aplicados a los autos nuevos parecen más bien penalizaciones por adquirirlos en lugar de comprar autos usados.

El auto usado es mas barato, no paga el 16% de IVA, ni el 5% ó 6% de ISAN, por lo que de entrada es hasta 22% mas barato adquirirlos, aunado a esto los costos futuros por la tenencia y los derechos del vehículo serán menores. Lo anterior sumado a la precaria situación económica del país y el mermado poder de compra de los consumidores nacionales, marcan un sesgo en la demanda, en el cual la demanda de autos nuevos nacionales disminuye mientras la adquisición de autos usados de procedencia extranjera aumenta.

Cabe mencionar que gobiernos estatales así como el federal han implementado programas de reducciones de impuestos para estimular la compra de vehículos nuevos, programas como el emprendido en el estado de Coahuila por parte del gobierno del estado, que permitió que las ventas de autos nuevos reposicionaran el lugar del estado en el ranking de ventas por entidad federativa, pasando del 28 al 4to lugar a nivel nacional.

Seguido de ello, gobiernos como el del estado de Querétaro aceleró la eliminación de la tenencia vehicular y con ello además de elevar la venta de autos nuevos, incrementaron la recaudación de impuestos como el predial. Por su parte el congreso local del estado de Puebla, ha eliminado la tenencia a partir del año entrante.

Por su parte el Gobierno Federal publicó el pasado 24 de junio el decreto presidencial por medio del cual el costo de la tenencia para autos nuevos, correría a cargo del Gobierno Federal, toda vez que el precio de los vehículos no rebasase el monto de 250 mil pesos.

De este decreto se han manifestado ya las opiniones pertinentes, además de proponer modificaciones que pueden enriquecer y corregir algunos puntos débiles que el programa presenta.

En el siguiente apartado se incluye el estudio pertinente al decreto de la eliminación de la tenencia, posteriormente se detallan los resultados del programa de reducción tributaria emprendido por el Gobierno del estado de Coahuila, a fin de compararles.

### ***Decreto sobre la eliminación de la tenencia***

El pasado jueves 24 de junio de 2010, en la residencia oficial de los pinos se llevo a cabo la presentación de la firma de decreto automotriz, mediante el cual se inicia el proceso para desaparecer la tenencia de forma gradual. El termino gradual obedece a que la desaparición de este impuesto se limita a los autos nuevos y con un valor igual a o menor a los \$250 000, que a partir de la publicación en el DOF el día de hoy 25 de junio entra en vigor.

Así el pago de la tenencia para los autos nuevos correrá a cargo del Gobierno Federal, cabe mencionar que el espíritu de este decreto ha sido duramente cuestionado, pues esta medida se ejerció a pocos días de las elecciones estatales.

Ante estos acontecimientos la Comisión Especial de la Industria Automotriz plantea el siguiente análisis:

La eliminación del Impuesto sobre la Tenencia había sido ya legislada. Este impuesto desaparecería en el año 2012, año en el que este impuesto dejaría el dominio federal para ser trasladado al dominio de las entidades federativas, quienes hoy en día lo cobran y administran por medio de los municipios. Sin embargo dejan abierta la posibilidad de adelantar esta medida a las entidades federativas por medio de sus respectivas legislaciones.

El estudiar de forma objetiva los alcances de estas medidas, da lugar a otro punto a cuestionar, al calcular la sensibilidad del consumidor para responder a la liquidación de la tenencia, se demuestran que esta es mínima, sin duda esta medida no es suficiente estímulo para lograr una recuperación de la que el Presidente FCH menciona tan vehementemente en su discurso del día jueves 24 de junio 2010. El contraste entre el beneficio y el costo del decreto arrojan un saldo negativo, pues el costo total aproximado para el Gobierno Federal es de 1,871 millones, mientras que el aumento en las ventas de autos nuevos difícilmente alcanzaran para reactivar un mercado interno.

Para lograr este objetivo, debe ejecutarse medidas que resulten eficaces. Es sin duda grato al consumidor que la carga tributaria se reduzca, sin embargo si contemplamos que tanto el ISAN como el IVA aumentaron este año vemos que el supuesto beneficio de dicha reducción desaparece. Contrastar estos datos hace aun más cuestionable y el verdadero objetivo del decreto automotriz.

Un ejemplo para un vehículo de \$250,000 el IVA en el año pasado era de \$37,500 mientras que para el 2010 este monto asciende a \$40,000 puesto que el IVA pasa del 15 al 16%.

Si hoy en día se tienen que pagar \$2,500 pesos más que el año anterior por concepto de IVA y además se suma que el aumento del ISAN es de \$940 pesos, el aumento total es de \$3440. Si hoy (junio de 2010) se compra un auto con valor de \$250,000 pesos, el total de la tenencia para un auto de este valor sería de \$3,000 que pagaría el Gob. Federal con el decreto, mismos que ya recuperó con el aumento del 15% al 16% de IVA y aumento al ISAN.

Es así que \$3,440 pesos de aumento en los impuestos - \$3,000 pesos de incentivo por el decreto automotriz = \$440.00 pesos que sufraga el comprador.

Por ello concluimos que el supuesto beneficio es nulo, desaparece producto del previo aumento en los impuestos cobrados a bienes de consumo y a autos nuevos.

Otro punto severamente cuestionado es que, el impuesto, deberá ser pagado en primera instancia por las agencias distribuidoras, pues este monto se considerara deducible hasta las declaraciones mensuales y anuales, lo que obliga a las agencias en un primer momento a castigar su liquidez al tener que ser ellos los que pagan el impuesto de tenencia. Es semejante a exigirles pagar por adelantado los impuestos que anteriormente pagaban al finalizar el mes de operación (días 17 de cada mes), lo que sin duda significa alterar sus propios ciclos fiscales, afectando al capital de trabajo y que podría generar falta de liquidez.

Por ello mencionar que el impuesto de la tenencia correrá a cargo del Gob. Federal es una forma errónea de vislumbrar los hechos, menospreciando complicaciones como la anteriormente expuesta.

Esta situación a solo un día de la publicación del decreto ya es objeto de diversas quejas por parte de las agencias distribuidoras representas en la AMDA, quienes manifiestan su inconformidad por no ser tomados en cuenta ni consultados para la creación de dicho decreto, el cual menosprecia claramente la situación a la que los condena. Es una medida unilateral que no pensó en las complicaciones que se presentaría para los distribuidores, quienes hoy en día piden sea revertida esta medida y sea en verdad el Gob. Federal quien pague desde una primera instancia el costo del impuesto sobre la tenencia.

Resaltamos que NO criticamos el desaparecer la tenencia, sino los cortos alcances de esta medida, además de la nula planeación del decreto y su impacto en el presupuesto aunado a la nula eficacia que el dicho decreto tiene.

El estudio de impacto sobre el presupuesto nos arroja las siguientes cifras.

**IMPACTO SOBRE EL PRESUPUESTO PARA EL RESTO DEL AÑO 2010**

Mes	Factor de descuento %	Monto descontado de tenencia *	% de ventas por mes	Ventas estimadas 2010	% 47.29 autos <250 mil	Costo para el Gob. Fed	
Ene	100	6000	8.78	74,630	35,293		
Feb	92	5520	8.04	68,340	32,318		
Mar	83	4980	8.28	70,380	33,283		
Abr	75	4500	7.04	59,840	28,298	<b>Inicio del decreto</b>	
May	67	4020	7.77	66,045	31,233	<b>24 de junio 2010</b>	
Jun	58	3480	7.63	64,855	30,670	106,731,355	
Jul	50	3000	7.70	65,450	30,951	92,853,915	
Ago	42	2520	8.14	69,190	32,720	82,454,277	
Sep	33	1980	7.89	67,065	31,715	62,795,776	
Oct	25	1500	8.40	71,400	33,765	50,647,590	
Nov	17	1020	8.63	73,355	34,690	35,383,371	
Dic	8	480	11.70	99,450	47,030	22,574,354	
* 3% del valor de la factura para calculo de la tenencia.				<b>100</b>	<b>850,000</b>	401,965	<b>453,440,638</b>
Se ha considerado un escenario en que las condiciones son las más positivas, superando el pronostico de la AMDA que es de 820mil unidades comercializadas para 2010.					<b>Impacto sobre el PEF.</b>		<b>0.01596</b>
					<b>Millones de pesos</b>		

**IMPACTO SOBRE EL PRESUPUESTO PARA EL RESTO DEL AÑO 2011**

Mes	Factor de descuento %	Monto descontado de tenencia *	% de ventas por mes	Ventas estimadas 2011	% 47.29 autos <250 mil	Costo para el Gob. Fed	
Ene	100	6000	8.78	83,896	39,675	238,047,248	
Feb	92	5520	8.04	76,735	36,288	200,310,050	
Mar	83	4980	8.28	79,067	37,391	186,205,097	
Abr	75	4500	7.04	67,207	31,782	143,020,676	
May	67	4020	7.77	74,220	35,099	141,096,184	
Jun	58	3480	7.63	72,827	34,440	119,851,282	
Jul	50	3000	7.70	73,499	34,757	104,272,395	
Ago	42	2520	8.14	77,722	36,755	92,622,411	
Sep	33	1980	7.89	75,396	35,655	70,596,810	
Oct	25	1500	8.40	80,197	37,925	56,887,435	
Nov	17	1020	8.63	82,457	38,994	39,773,767	
Dic	8	480	11.70	111,777	52,859	25,372,409	
* 3% del valor de la factura para calculo de la tenencia.				<b>100</b>	<b>955,000</b>	451,620	<b>1,418,055,764</b>
El pronostico de venta de la AMDA es de 954 961 unidades.					<b>Impacto sobre el PEF.</b>		<b>0.044314243</b>
					<b>Millones de pesos</b>		

<b>Costo total para el Gob. Federal</b>	1,871,496,402
<b>Impacto sobre el PEF de 2010.</b>	0.0603

El costo de la iniciativa tiende a ser más cuestionable al demostrarse que los alcances del decreto son nulos y que además tienden a crear efectos contrarios en la venta de autos nuevos en el mercado interno, como se explicara en el siguiente apartado, donde la CEIA a través de su presidente el Diputado Melchor Sánchez de la Fuente, extiende la postura de la comisión.

## ***Análisis del Diputado Melchor Sánchez de la Fuente***

### ***Observaciones del Decreto Automotriz***

En respuesta al decreto automotriz publicado por el Presidente Felipe Calderón, el pasado jueves 24 de junio de 2010, el Diputado Melchor Sánchez de la Fuente, Presidente de la Comisión Especial de la Industria Automotriz, extiende el siguiente posicionamiento:

Celebro la decisión de la eliminación de la tenencia como incentivo para reactivar a la industria automotriz, sin embargo, creo que sus alcances se quedarán cortos, pues la situación actual de la Industria Automotriz y en especial su mercado interno requieren de medidas que influyan de manera sustancial sobre los consumidores de autos nuevos.

#### ***Por ello proponemos los siguientes puntos:***

**1- Ampliar el límite:** Recomendamos que el monto límite, establecido en \$250,000 pesos se incremente a \$400,000 pesos, de modo que la inclusión de vehículos que se encuentre en ese rango, garantice que el beneficio por el pago de la tenencia tenga un impacto en todos los segmentos de la población para beneficiar a un mayor número de mexicanos.

En este punto conviene resaltar, que la mayoría de los vehículos ubicados en el rango originalmente propuesto por el Ejecutivo Federal de hasta por \$ 250,000, son vehículos importados. Autos como el Pointer de Volkswagen ó el Matiz de Pontiac, cuyo precio se encuentra en este rango, son vehículos que no se producen en México, por lo que resultaría contrario a la producción nacional.

**2- Crear un fondo de garantía para otorgar créditos al Gobierno Federal:** Recomendamos que en lugar de que el reembolso de la tenencia se haga a través de las declaraciones de ISR de los distribuidores, se establezca la creación de un fondo de garantías de créditos para el Gobierno Federal por un monto de \$ 3,000 millones de pesos, costo aproximado del decreto si se establece el límite sugerido (\$400 mil pesos).

La creación de este fondo (administrado por alguno de los Bancos de desarrollo, por ejemplo NAFIN), permitirá que desde el principio sea el Gobierno Federal quien pague el impuesto por concepto de tenencias, esto a fin de no afectar la liquidez de las agencias distribuidoras y además permitir que en el caso en que las agencias no generen utilidades, estas se vean imposibilitadas para recuperar el monto pagado por concepto

de este impuesto. Según afirmaciones de la AMDA a principios del mes de junio, “al menos 40% de los distribuidores automotores mexicanos afiliados a la Asociación Mexicana de la Distribuidores de Automotores, es decir, cerca de 500 sucursales distribuidoras, están en números rojos debido a la reciente crisis económica”. Si esta tendencia continua y estas agencias terminan el 2010 con cifras similares, se verán imposibilitadas para recuperar la tenencia pagada por ellas en un primer momento, dado que al no generar utilidades no generan ISR.

Lo anterior se propone toda vez que el mecanismo originalmente propuesto en el decreto, dificulta su ejecución, además de que perjudica las agencias distribuidoras. No es el primer programa cuya dificultad en sus reglas de operación entorpece la realización del objetivo para el que fueron creados (reactivar el mercado interno nacional).

**3- Reducciones a impuestos que alteran el precio final:** Creemos que si el objetivo es reactivar a la industria automotriz nacional, debiesen entonces enfocarse los esfuerzos en lograr la reducción de impuestos que afectan directamente al precio de los vehículos. Impuestos con el IVA y el ISAN, impuestos que inciden directamente sobre el precio final del vehículo, por lo que la reducción de los mismos generaría una demanda sostenible en el largo plazo, y garantizaría una reactivación basada en incentivos sustanciales para el incremento de la demanda.

Se ha mencionado en repetidas ocasiones que la presencia de estos impuestos incrementa de forma significativa el precio final de los vehículos, pues hasta un 22% de este es producto de los impuestos.

**4- Considerar el riesgo de crear un sesgo sobre la demanda:** De acuerdo con el decreto, esta exención de la tenencia solo aplicara a vehículos nuevos, lo que significa que si se adquiere un vehículo en lo que resta del año 2010, este vehículo deberá pagar en enero la tenencia completa de 2011. El problema con esto, se presenta cuando se demuestra que el beneficio de comprar un auto en los meses siguientes, es menor que el de comprar un vehículo hasta enero de 2011 y de esta forma evitar pagar la tenencia del todo el año.

Esta situación provocará una postergación en las decisiones de compra de autos nuevos, por parte de los consumidores, quien al encontrar mayores incentivos en adquirir un auto hasta 2011, dejará de demandar autos nuevos en lo que resta de este año. En otras palabras, se establecerá un sesgo en la demanda de autos nuevos, lo que vendrá a empeorar las condiciones del mercado interno, mismo que presenta números negativos desde hace mas de 20 meses y que tendera a empeorar a consecuencia de este sesgo,

con lo anterior puede se puede prever una reducción en los indicadores de compra de autos nuevos nacionales, una disminución aun mayor que la del año 2009.

Como dato adicional, debe mencionarse que a mas de un mes de la entrada en vigor del decreto, la venta de autos nuevos en el mes de julio 2010 solo aumento en 3.4%, y cuyo crecimiento denota mayor relación con los efectos de la estacionalidad, que al supuesto estímulo creado por la eliminación de la tenencia. Lo que refuerza la hipótesis de la postergación de la compra hasta los primeros meses del año entrante.

**5- Condiciones equitativas a personas físicas y morales:** Se propone que el programa de eliminación de tenencia marque igualdad de circunstancias para personas físicas y morales, de modo que la deducibilidad ante otro impuesto se haga en la misma proporción, medida que ayudaría a las personas morales para renovar flotas vehiculares de trabajo.

**6- Que aplique solo a autos de producción nacional:** Si ésta medida busca la reactivación de la Industria Automotriz incentivando la demanda como se menciona en los puntos 2) y 3), debiera garantizarse que los beneficios de este programa se apliquen solo a vehículos nuevos de producción nacional. Al hacer lo anterior se incentivaría la producción local y consecuentemente el empleo. De otra forma, la compra de vehículos nuevos importados se verían beneficiadas por el pago de la tenencia a cargo del gobierno federal, y que no beneficia a la industria nacional si no a las armadoras extranjeras.

En este último punto cabe mencionar que la CEIA realizo un estudio comparativo de los vehículos beneficiados por el decreto automotriz, y del que se arrojaron lo siguientes resultados:

**1** - Un total de 84 modelos comercializados en México se encuentran dentro del límite permisible para ser exentos del pago del impuesto sobre la tenencia.

**2**- De estos 84 modelos, solo 20 son producidos en México (23.8%), mientras que 64 modelos son producidos en el extranjero, por lo que se prevé que esta medida beneficiaría en mayor cuantía las importaciones de vehículos nuevos por parte de las armadoras, y por ende a los países productores.

**3**- Del total de modelos beneficiados por el decreto (20 modelos), 13 son producidos por una sola marca (65%). La concentración de los modelos beneficiados en tal magnitud, permite aseverar que la recuperación en las ensambladoras de la industria no será

uniforme, pues favorece a un gran numero de moleos que son producidos por en una sola marca.

Con los puntos anteriores deseamos enriquecer la propuesta del gobierno federal, donde estos puntos sean tomados a consideración para crear incentivos sustentables y de largo alcance, con los que la población y la industria automotriz mexicana sean beneficiadas.

Comprendemos que el Gobierno Federal promueve este decreto con el objetivo de ayudar a la recuperación del sector automotriz, sin embargo, reconocemos que de no establecer las directrices necesarias, los resultados difícilmente serán satisfactorios.

La recuperación de la industria automotriz mexicana exige esfuerzos extraordinarios, políticas publicas de probada eficacia que puedan promover el desarrollo sustentable de la industria, modelos en los que el desarrollo de la misma no estén sujeto solo a las ventajas comparativas que la industria pose, sino que además sea capaz de crear ventajas competitivas, que en corto plazo nos vuelva un destino mas atractivo para la captación de inversión extranjera y local.



### ***Programa de incentivos del Gob. De Coahuila***

La industria automotriz en el estado de Coahuila es uno de los principales pilares de la economía estatal, según datos del INEGI, cerca del 40% del PIB del estado tiene relación directa con la industria automotriz o con alguna de las industrias que conforman su cadena productiva.

Economías de municipios como Saltillo y Ramos Arizpe, están fuertemente conectadas con la industria. La presencia de armadoras como GM de México, Chrysler y la empresa de camiones pesados Freightliner emplean de forma directa a más de 15 mil trabajadores, aun más, considerando las industrias dedicadas al abastecimiento de los materiales que estas industrias requieren, las plazas de trabajo se sitúan por arriba de los 100 mil puestos de trabajo.

La presencia de la industria automotriz en el estado, ha provocado que este participe cada vez más como destino de la Inversión Extranjera Directa, constituyéndose uno de los destinos predilectos, con ello el estado presenta una de las mayores tasas de formación bruta de capital a nivel nacional.

La productividad de las armadoras establecidas en el estado es tal, que en 2009 el 25% de la producción total nacional fue fabricada en Coahuila. Demostrado con esto la preponderancia de la industria automotriz en el estado, su gobierno local decidió emprender políticas anti cíclicas, que permitieran a la industria automotriz del estado, sortear los efectos adversos de la crisis financiera mundial.

El programa de estímulos anunciado por el ejecutivo local el Gobernador Humberto Moreira Valdés, comprendía la reducción sustancial de la tenencia, con un descuento de 80% para autos nuevos, y un 50% al Impuesto Sobre Automóviles Nuevos (ISAN). Además de esto, los precios por reemplazamiento y cambio de propietario fueron reducidos.

Originalmente la vigencia de estos estímulos, comprendía los meses de noviembre y diciembre 2009, posteriormente el programa se extendió hasta el mes de abril, motivado por los resultados satisfactorios del programa.

Los efectos del programa devolvieron el dinamismo a la industria en el estado, reposicionando incluso el lugar de la entidad en el comparativo de venta de autos nuevos por estado. El propio Gobernador Humberto Moreira, menciona que no han existido pérdidas para el gobierno local, ya que con el dinamismo y consumo de la industria se ha puesto en marcha la reactivación económica de la entidad.

### **Escenario antes del programa:**

Según los informes del AMDA correspondientes al primer cuatrimestre de los años 2008, 2009 y 2010, las ventas de este periodo en 2008 se situaron en 12,072 unidades, en 2009 (mismo periodo) se vendieron 7,017 unidades, es decir se presenta una disminución del -41.8% de las ventas, situación que se vio reflejada en la pérdida de casi 7 mil plazas de trabajo solo en el estado.

<b>Evolución de venta de autos nuevos</b>								
<b>Entidad</b>	<b>Ene-May 2008</b>	<b>Autos/mil hab</b>	<b>Ene-May 2009</b>	<b>Variación %</b>	<b>Autos/mil hab</b>	<b>Ene-May 2010</b>	<b>Variación %</b>	<b>Autos/mil hab</b>
<b>Coahuila de Zaragoza</b>	12072	4.76	7017	-41.8737575	2.71	8404	19.7662819	3.27

Fuente: Elaborado por la Secretaría Técnica de la CEIA con datos de la AMDA

Con las ventas presentadas durante 2009, el índice de consumo de automóviles por cada mil habitantes, se situó en 2.71, mientras que este índice en 2008 se situó en 4.76.

Durante los meses posteriores al anuncio formal de la crisis financiera, el segmento de bienes duraderos en el Índice de Confianza del Consumidor (ICC), sufrió una disminución de 56%, intenciones que se vieron reflejadas en la disminución de producción de la plantas armadoras, seguidas de paros técnicos y despidos de personal, así como una fuerte reducción en la compra de insumos a los proveedores de la industria, ocasionando un efecto dómimo sobre la cadena productiva y multiplicando los despidos de personal.

Ante los graves efectos causados por la crisis económica, que mermo de modo considerable el poder adquisitivo de las familias y con ello el consumo, el gobierno estatal implemento el programa de incentivos para la reactivación de la industria automotriz, industrial considerada la columna vertebral de la economía estatal. Al influir sobre esta se reactivarían las industrias satélites, creando un efecto de arrastre.

El programa se resume, en una serie de medidas anti cíclicas, que motivan el consumo de bienes duraderos vía reducción tributaria. La reducción del ISAN que influye de manera directa sobre el precio final del automóvil, y la reducción del 80% de la tenencia, crearon estímulos en la demanda de vehículos nuevos en el estado.

Con una duración total de 6 meses de estímulos a la compra de autos nuevos, los resultados fueron positivos, reposicionando al estado en el ranking de venta de autos nuevos a nivel nacional.

A continuación los resultados:

## Resultados del Programa:

Durante los meses de duración del programa de estímulos a la industria automotriz en Coahuila, se vendieron un total de **10,356** unidades, de las cuales 3,285 se vendieron en los meses de noviembre y diciembre de 2009 y 7,071 vehículos en los primeros cuatro meses de 2010.

Principales estados en venta de autos nuevos							
Entidad	Ene-May 2009	Ene-May 2010	Variación %	Poblacion por entidad 2009	Población por entidad 2010	Autos por cada mil habitantes en 2009	Autos por cada mil habitantes en 2010
DF	70,033	75,327	7.56	9,516,431	9,637,868	7.36	7.82
Edo. de Méx	32,773	33,849	3.28	14,483,467	14,668,288	2.26	2.31
Jalisco	22,002	22,491	2.22	6,991,426	7,080,642	3.15	3.18
Nuevo León	17,795	18,987	6.70	4,240,131	4,294,238	4.20	4.42
Veracruz	14,329	18,242	27.31	7,640,553	7,738,052	1.88	2.36
Puebla	11,458	11,719	2.28	5,614,246	5,685,888	2.04	2.06
Tamaulipas	11,019	10,841	-1.62	3,044,755	3,083,609	3.62	3.52
Guanajuato	10,098	10,312	2.12	5,156,791	5,222,596	1.96	1.97
<b>Coahuila</b>	<b>7,017</b>	<b>8,404</b>	<b>19.77</b>	<b>2,591,408</b>	<b>2,573,838</b>	<b>2.71</b>	<b>3.27</b>

Fuente: Elaborado por la Secretaría Técnica de la CEIA con datos de la AMDA

Las ventas en este lapso, reposicionaron al estado en el ranking de venta a nivel nacional llevándolo del puesto 28, al cuarto sitio en el mes de mayo 2010. El índice de venta por cada mil habitantes, paso de 2.71 en el primer cuatrimestre de 2009 a 3.27 en el mismo periodo de 2010, lo que significa un aumento de 20.5%.

Venta de autos por cada mil habitantes			
Entidad	2009	2010	Variación %
DF	7.36	7.82	6.19
Nuevo León	4.20	4.42	5.27
Tamaulipas	3.62	3.52	-2.88
<b>Coahuila</b>	<b>2.71</b>	<b>3.27</b>	<b>20.49</b>
Jalisco	3.15	3.18	0.84
Veracruz	1.88	2.36	25.40
Edo. de Méx	2.26	2.31	2.11
Puebla	2.04	2.06	1.03
Guanajuato	1.96	1.97	0.74



Mientras que en el año 2008 la brecha de este índice entre el estado de Coahuila y el estado de Nuevo León era de 2.3 vehículos por cada mil habitantes, en mayo de 2010 esta brecha se cerró a 0.25. Lo anterior puede bien atribuirse a los efectos del programa, pues existieron casos en los que el mismo vehículo podía venderse hasta en 70 mil pesos menos en el estado de Coahuila, debido a las reducciones tributarias.\*

Los efectos del programa terminaron por focalizar las ventas en el estado, influido por los incentivos del programa.

\*Este es el caso de vehículos como la Tahoe de Chevrolet, o camionetas de la línea Escalade de Cadillac.



*Gracias a los estímulos proporcionados por el Gobierno de estado, Coahuila presentó uno de los mayores crecimientos en el índice de adquisición de vehículos por cada mil habitantes, en el primer cuatrimestre de 2010.*

*En los últimos meses de 2009, la mayoría de los estados presentaron números negativos mientras Coahuila presentaba incrementos de 12% en las ventas.*

El compromiso del estado con una industria de gran importancia para la economía local, le valió ser uno de los destinos receptores de dos quintas partes de la IED de la industria automotriz anunciada para este año, aumentando su participación en la misma en un 15%.

El pasado 23 de agosto de 2010, se anunciaron nuevos estímulos en el estado para la adquisición de autos nuevos, con ellos el consumidor pagara solo \$1 por concepto de tenencia, mientras que el ISAN será costado por el gobierno estatal en un 85%.

Con ellos se espera potenciar los resultados del programa anterior, cabe mencionar que este programa no está sujeto a monto alguno, es aplicado en ventas de flotillas y menudeo, con lo que la gama de modelos beneficiados no está limitada.

Ante el actual escenario económico del país, puede preverse un efecto de focalización de ventas de autos nuevos en los estados que han implementado programas de reducción tributaria para la adquisición de vehículos.

Los congresos locales de estados como Querétaro, Puebla y Veracruz se han pronunciado a favor de acelerar la eliminación de la tenencia, con ello reducen el costo pos venta de vehículos, sin embargo, no debe perderse de vista que a partir del año 2012, tal impuesto será derogado en toda la federación, por lo que la presencia de estímulos más agresivos acabara por definir las principales entidades de venta de autos nuevos, acciones que les volverán más atractivas como destino de la IED.

Con los resultados mencionados, puede aseverarse que el saldo del programa será positivo, abra que esperar los resultados de los nuevos estímulos brindados por el gobierno de Coahuila, sin embargo, puede esperarse un saldo aun más positivo.

A pesar de que el Decreto presidencial y el programa de estímulos puesto en marcha en Coahuila persiguen el mismo fin, los alcances y resultados de ambos programas son por entero distintos. A continuación se enumeran las principales diferencias:

### ***Puntos de comparación:***

Como se menciona líneas atrás, a pesar de que el objetivo de ambos programas es la reactivación de la industria automotriz, las diferentes estructuras de estos, marcan resultados claramente diferenciados, así como sus alcances. Los principales puntos de comparación pueden resumirse en:

- 1- El límite en el precio de vehículos
- 2- Los efectos inmediatos
- 3- La Influencia sobre el precio final del vehículo
- 4- Respuesta de la industria automotriz
- 5- Alcances reales de los programas

### ***Limite en el precio de vehículos***

Respecto del primer punto, el límite establecido por el decreto presidencial aplica solo a modelos con un precio menor o hasta de 250 mil pesos, todos los automóviles con un precio mayor se ven excluidos de los beneficios del programa, teniendo que pagar la totalidad del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, lo que por ende significa ya una limitante del programa.

En cambio en el programa de estímulos del Gobierno de Coahuila; el descuento del 80% en el impuesto sobre tenencia así como el descuento del 50% del ISAN aplica para todos los modelos, y no contempla límites en el precio, lo que al no excluir a ningún vehículo goza de un alcance muy superior al programa anteriormente mencionado.

### ***Efectos inmediatos***

En lo que respecta a los efectos en la conducta del consumidor, el decreto presidencial apenas hizo marca en el aumento de las ventas de autos nuevos, las ventas del mes de julio a un mes de su entrada en vigor, reflejan un escaso incremento en las ventas de 3.4%, incremento que como ya se ha mencionado, tiene más relación con los efectos de las ventas estacionales del mes, que con la entrada en vigor del decreto. La nulidad en los resultados podía esperarse por el sesgo que se establece sobre la demanda y la postergación de la adquisición de vehículos nuevos.

Los efectos del programa de estímulos para la industria automotriz en Coahuila, en su primera etapa, a solo un mes de su entrada en vigor, presento un incremento de 12% en el nivel de ventas del mes de noviembre, seguido de un incremento de 16% en las ventas

de diciembre. La diferencia consistió en la reducción del 50% del ISAN, más que a la disminución del impuesto sobre tenencia, dado que el factor de descuento que aplica para este impuesto a medida que avanzan los meses del año, representa un menor beneficio en estos meses (NOV-DIC).

### ***La Influencia sobre el precio final del vehículo***

Como hemos mencionado, impuestos como el IVA y el ISAN a diferencia de la tenencia, afectan el precio final del vehículo. Por tanto el decreto presidencial no influye en este precio, y el beneficio que ofrece es solo posterior a la venta, lo que reduce de nueva cuenta sus alcances.

El programa ejecutado en Coahuila, contempla de forma acertada la disminución del ISAN, de esta forma el precio final del vehículo se ve reducido, beneficio que además es reforzado por un beneficio posterior a la venta del vehículo, he aquí pues, uno de los factores estructurales que hizo del programa de estímulos a la industria automotriz un éxito en la venta de autos nuevos.

### ***Respuesta de la industria automotriz***

El decreto presidencial en un principio, consideraba lineamientos que consideraban que fuesen las agencias las que cubrieran el costo de la tenencia y posteriormente se acreditase este importe contra sus declaraciones de ISR. Esto condicionaba no solo a la erogación adicional de recursos por parte de las agencias automotrices, sino a demás a lograr utilidades a fin de poder recuperar los recursos erogados en un primer momento.

Debe considerarse que este lineamiento castiga la liquidez de las agencias al obligarles a cubrir el monto correspondiente a la tenencia, aunado al riesgo latente de no lograr la generación de utilidades y no poder recuperar lo antes pagado. Esta situación motivo fuertes críticas en las agencias distribuidoras y en la industria en general, situación que finalmente fue resuelta con la creación de un nuevo lineamiento, que incluye la posibilidad de que las agencias que no lograsen utilidades en el periodo, recuperaran el pago realizado por concepto de tenencia con recursos del fondo pyme.

En el caso del programa en el estado de Coahuila, nunca se afectó en ningún sentido a las agencias distribuidoras, ni siquiera a las finanzas estatales, representando en todo momento un beneficio para la industria, las agencias y los contribuyentes, quienes gozaron de un proceso ágil y rápido con un mínimo de requisitos.

### ***Alcances reales de los programas***

Los puntos anteriores muestran las claves estructurales que le han permitido al programa de estímulos a la industria automotriz tener éxito durante el periodo de su ejecución. La inexistencia de estos puntos - como lo demuestran los resultados del mes de julio, merma de modo considerable los alcances de la intención del decreto automotriz.

Ante lo anterior, podemos recomendar la inclusión de directrices semejantes a la del programa ejercido en el estado de Coahuila, que permitan influir en la demanda de los consumidores de bienes duraderos y dar así dinamismo al mercado interno de la industria automotriz mexicana.

Debemos resaltar, la importancia de influir sobre el precio final de los vehículos, que solo puede modificarse por medio de la reducción de impuestos que influyan sobre este. Solo con modificaciones a impuestos como el IVA y el ISAN el precio de los vehículos nuevos podrá reducirse, no debe olvidarse que la suma de estos dos gravámenes constituye el 22% del precio del vehículo, y que posterior a la primera enajenación se vuelven irre recuperables en ventas posteriores. La sola existencia del ISAN constituye un castigo a la adquisición de autos nuevos, hecho que inhibe los deseos de compra, y que constituyen uno de los elementos que sesgan dichos deseos a la adquisición de autos usados, cuyo precio no solo es menor, sino además, que gozan de una carga tributaria mucho mas relajada.

Elementos como los anteriores, no pueden olvidarse a la hora de realizar programas de estímulos para la industria automotriz, si se desea que estos tengan resultados satisfactorios.

No debe perderse de vista el hecho, del contexto económico nacional, la pérdida del poder adquisitivo y la merma en los empleos, así como los efectos nocivos del alza de impuestos que solo remarcan los efectos adversos de crisis económica. Las políticas anti cíclicas por definición, son contrarias al periodo del ciclo por el que la economía nacional atraviesa, el alza de impuestos solo contribuye a su debacle.

El objetivo de este análisis, es poder aportar a una causa común, esta es, la reactivación económica y la generación de empleo, que mejore la calidad de vida de los millones de mexicanos que dependen de la industria automotriz mexicana. Industria que hoy necesita estímulos eficaces que le permitan sortear los efectos adversos de una crisis que ha mermado su mercado.

### ***Importancia de la deducibilidad del ISR al 100% en un solo ejercicio fiscal***

Desde el inicio de la legislación, el presidente de la Comisión Especial de la Industria Automotriz, propuso como iniciativa, la opción de permitir la deducibilidad del ISR en un solo periodo fiscal, como medio de incentivar la compra de automóviles nuevos. Con dicha medida se dotaría al consumidor de un fuerte incentivo para adquirir vehículos nuevos, así como a renovar flotillas a las personas morales.

En un estudio realizado por el CEFP de la cámara de diputados, se demostró la sensibilidad de la demanda ante un escenario de reducción del ISR, dando como resultado la multiplicación de las ventas de autos nuevos.

El costo de la iniciativa es alto, sin embargo el carácter transitorio de la iniciativa limita su costo a solo un año. Además de lo anterior el efecto multiplicador en la cadena productiva generaría un aumento en la plantilla laboral de al menos 300 mil plazas de trabajo, como consecuencia del aumento de la demanda y las ventas realizadas en el mercado interno.

Con tales resultados, los costos de la iniciativa se ven reducidos por las bondades que esta crearía dado el efecto dómimo y la derrama económica que se generaría en toda la cadena productiva, cadena que involucra al menos 5 mil industrias interrelacionadas con la industria automotriz nacional.

Por ello insistimos en la aprobación de la deducibilidad del ISR al 100% en un solo periodo fiscal, pues pese a su elevado costo, los cuantiosos beneficios arrojan saldos positivos, para la industria el empleo y la economía regional y nacional.

El incluir la deducibilidad del ISR en los estímulos propuestos en el decreto automotriz, potenciaría de modo sustantivo los alcances del decreto, pudiendo asegurar resultados incluso superiores al escenario donde se contemplen la eliminación del IVA o el ISAN, dado que el costo total del vehículo se deduciría de las contribuciones aplicadas por concepto de renta.

Con el incremento en las ventas, se recuperaría el mercado interno, las plazas de trabajo perdidas durante la crisis, se devolvería el poder de adquisición a las familias que dependen de la industria, se remplazaría el parque vehicular viejo de las empresas por vehículos nuevos que brinden mayor eficiencia y rendimientos, todo ello contribuyendo a la recuperación económica del sector, de la industria de la manufactura y la economía nacional.

### ***Tema arancelario***

Uno de los temas que más preocupan a la industria nacional en su conjunto, es la reducción arancelaria a la que están sujetos una gran gama de productos que producen empresas mexicanas. Si bien es cierto, la reducción de aranceles provee de insumos o productos intermedios más baratos a las industrias nacionales, la presencia de precios ficticios en el mercado rompen con todas las bondades del comercio internacional.

Los precios de mercancías, provenientes de países orientales –principalmente- se encuentran por debajo de los costos de producción, lo que supone precios ficticios y prácticas de dumping en el comercio internacional.

Si la razón que existe para la abolición arancelaria, es la accesibilidad a insumos de bajo precio y por ende el aumento de la competitividad, debe vigilarse bien, que los bajos precios del exterior sean el resultado de mejoras tecnológicas, innovaciones al proceso de producción ó prácticas de una mejor administración, pues solo basados en estos sustentos se podrá confiar que el precio al que ofertan es real. Las prácticas de dumping alteran el precio real del producto, lo que de entrada estropea las bondades del libre comercio, la existencia de un producto con un precio inferior al de su costo de producción, es un punto completamente irracional bajo cualquier esquema de producción, sin embargo estas prácticas orquestadas por gobiernos extranjeros persiguen un fin, que se gesta en varias etapas. Este fin se aboca a la desaparición de su competencia local para después crear dependencia de los productos externos, generando así un punto claro de vulnerabilidad para la economía local.

La estrategia que persiguen las prácticas de dumping se sintetizan en lo antes mencionado, precios irreales que expulsan a los competidores del mercado, eliminación de la industria local, creación de dependencia de los productos externos y por último, la manipulación de precios.

Por ello los diputados de la fracción parlamentaria del PRI Coahuila, han puesto especial interés en solicitar que se vigile de cerca las prácticas de dumping a fin de identificarles y sancionarles. En esta situación se encuentra los productos metalúrgicos provenientes de países como China, Rusia e India. Cuyos gobiernos a través de cuantiosos subsidios distorsionan los costos de producción y por ende los precios finales de estos productos.

La entrada de mercancías a precios bajos producto de prácticas de dumping, no solo no benefician a la industria que les usa como insumos, si no además corrompe el mercado distorsionando sus precios, expulsando a productores nacionales, fracturando las cadenas productivas y creando dependencia de productos con precios ficticios.

Sabemos que la competencia perfecta es el tipo de mercado que las economías que buscan desarrollarse deben encontrar. Sin embargo, este fin exige la eliminación de las prácticas desleales de comercio, al ser esta una variable exógena, puede recurrirse bien al uso de herramientas como son los aranceles o las cuotas compensatorias, a fin de contrarrestar las acciones de aquellos países que no han sabido respetar las prácticas sanas de comercio internacional.

Además de esto deben considerarse que las altas tasas impositivas con las que se grava la producción en México y las normas a las que se les sujetan, incrementan de manera considerable el precio final del producto. Por lo que pedirle a la industria nacional reducir sus precios a los ofrecidos por productos internacionales es irracional, toda vez, que las industrias extranjeras no están sujetas a las mismas normas.

En países considerados potencia en la exportación del acero, por ejemplo China, las normas ecológicas no existen, los impuestos son sustituidos por altos subsidios a la producción, las condiciones del trabajo y su norma en esta materia es de las más bajas en el mundo. Esto puede ayudar a contestarse, el ¿por qué? de sus precios bajos.

La entrega de subsidios a la producción puede ya considerarse por si sola como práctica desleal de comercio, pues si bien los gobiernos pueden reforzar las industrias que le sean estratégicas, debe procurarse el no alterar los precios en los mercados internacionales.

Gravar de manera tan alta y repetitiva a la producción de la industria nacional, ya es en si, un elemento que desalienta la inversión, puesto que impiden a las industrias nacionales ser competitivas. Alrededor de este término (competitividad) giran muchos factores que le componen, es ilógico el exigir a la industria nacional competir en contra de productos subsidiados mientras los suyos están altamente gravados.

Basado en la preocupación del estado de la industria nacional, el Diputado Melchor Sánchez de la Fuente, presento ante el pleno de la H. Cámara de Diputados, dos puntos de acuerdo, en los que se exhorta la reevaluación de la política de comercio exterior y la disminución de aranceles, basado en los efectos que estas han tenido en la industria nacional.

A continuación se anexan ambos puntos:

**PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL EJECUTIVO FEDERAL A MODIFICAR LA ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN ARANCELARIA QUE HA IMPLEMENTADO EN EL PAÍS, A CARGO DEL DIPUTADO MELCHOR SÁNCHEZ DE LA FUENTE Y SUSCRITA POR INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI.**

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, los diputados Rubén Ignacio Moreira Valdez, Héctor Franco López, Francisco Saracho Navarro, Hugo Héctor Martínez González, Héctor Aguirre Fernández, Miguel Ángel Riquelme Solís, Tereso Medina Ramírez, Noé Garza Flores y el de la voz, diputado Melchor Sánchez de la Fuente, integrantes de la coordinación de la diputación federal por el estado de Coahuila, del Grupo Parlamentario del PRI de la LXI Legislatura, presentamos a esta honorable soberanía proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente

**Exposición de Motivos**

El marco regulatorio de las actividades y prácticas relativas al comercio exterior, tiene por objeto definir las bases normativas que garantizan el libre intercambio de bienes y servicios bajo directrices de sana competencia y equidad comercial, a efecto de proteger y fomentar el desarrollo y crecimiento de la economía mexicana, la producción nacional y el comercio doméstico.

Así, la Constitución General de la República delinea los cimientos fundamentales en ese renglón. Por su parte, la Ley de Comercio Exterior establece los mecanismos legales que sustentan y regulan las políticas e instrumentos relativos al comercio exterior, así como aquellos tendientes a incrementar la competitividad de la economía nacional mediante el uso eficiente de nuestros recursos productivos, a fin de integrarla, bajo esquemas de sana competencia, a los mercados internacionales, y la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación precisa las contribuciones tributarias aplicables al intercambio internacional sobre diversos bienes, objetos, artículos, aparatos, materiales, productos y/o mercancías, entre otros.

En ese contexto, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece en su artículo 131 la facultad exclusiva de la Federación para gravar todas aquellas mercancías que se importen y exporten hacia y de nuestro país; además, esta disposición posibilita se faculte al Ejecutivo federal para que, en casos urgentes, aumente, disminuya o suprima las cuotas de las tarifas de exportación e importación expedidas por el propio Congreso de la Unión, siempre que someta a la aprobación del Congreso Federal el uso que hubiese hecho de esa facultad. Es decir, cuando justifique la urgencia de las acciones ejecutadas en razón de asegurar el bienestar del país. En este sentido, el Ejecutivo federal está obligado entonces a justificar las razones por las que consideró urgente adoptar determinadas medidas arancelarias en la regulación del comercio exterior y a demostrar fidedignamente que eran necesarias para asegurar el bienestar del país.

Como puede apreciarse, la regulación de las actividades concernientes al tránsito nacional e internacional de bienes y servicios en nuestro país, se constituye en eje prioritario para el desarrollo y crecimiento del país. De ahí, la importancia de que el Congreso Federal califique sobre si las causas urgentes que motivaron el ejercicio de la facultad señalada en el artículo 131 para el Ejecutivo, se encuentran plenamente justificadas.

Sin embargo, esta atribución resulta insuficiente para conocer plenamente la política arancelaria que habrá de aplicarse en el Presupuesto Fiscal de cada año, porque aquella disposición sólo determina que la obligación del Ejecutivo se concreta a informar al Congreso sobre el ejercicio que de esa facultad ya llevo a cabo, es decir, no se le obliga a informar antes de la realización de dichas acciones.

Aunado a lo anterior, la Ley de Comercio Exterior determina, en su artículo 4o., fracción I, que el Ejecutivo federal, en el marco de lo establecido en el citado artículo 131 de la Constitución General, podrá crear, aumentar, disminuir o suprimir aranceles mediante decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación. De ahí pues que una facultad de naturaleza formalmente legislativa se concrete en una función materialmente administrativa, rebasando con ello los límites constitucionales, dando origen a la posibilidad de la presentación de recursos en contra de las medidas que llegaran a resultar perjudiciales para la economía del país.

Considerando lo anotado, en el informe enviado a esta soberanía el pasado mes de noviembre junto con el Paquete Económico 2010 el Ejecutivo federal ?indica? sobre el uso de las facultades que en materia arancelaria ejerció entre los meses de septiembre 2008 y agosto 2009.

Durante ese periodo comunicó que fueron publicados tres decretos para realizar modificaciones a las tarifas previstas en la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación. En dicho informe, se señala que las modificaciones arancelarias realizadas tuvieron como principales objetivos los de aminorar el impacto de la contracción en los mercados internacionales, promover el fortalecimiento de la competitividad nacional a efecto de alentar la inversión, coadyuvar al desarrollo industrial equilibrado y a preservar el empleo, así como a otorgar mayor transparencia a las operaciones de comercio exterior a través de la racionalización de la estructura arancelaria.

Sin embargo, ante la generalidad de las causas que esgrime el Ejecutivo, cabe cuestionar ¿Cuál es la justificación urgente que consideró para la eliminación de dos fracciones arancelarias y la reducción de 29 más a la importación de vehículos de procedencia extranjera, cuando el mercado automotriz nacional se enfrentó a la peor crisis económica de los últimos años, generando la pérdida de empleos de miles de mexicanos, considerando de acuerdo a cifras del INEGI, que el personal ocupado en 2008 en las ramas productivas de la industria automotriz, fue de 473 mil personas, 11 mil personas menos

que las registradas en 2007 y en el 2009 se perdieron 155 mil plazas laborales, de las cuales 141 mil 898 pertenecían al sector de autopartes?

El contenido del informe no da respuesta a esa cuestión en particular ni a ninguna otra porque el Ejecutivo justifica de manera general y abstracta la disminución de aranceles a 9 mil 642 fracciones arancelarias, aludiendo al difícil entorno en materia de comercio exterior por lo que decidió continuar y mantener el proceso de apertura comercial mediante la simplificación de actividades de Comercio Exterior. Pero tal simplificación no sólo persigue la reducción de aranceles y la eliminación de programas de exención de aranceles, sino también la simplificación de trámites de importación y la eliminación de barreras de entrada y promoción de competencia. Lo cual traería consecuencias negativas no sólo en las manufacturas, sino en toda la economía, lo que generaría mayor desempleo.

Visto así, llevar al país a extremos de apertura en materia arancelaria, refleja una política errática en materia de comercio exterior basada en las supuestas ventajas de la firma de tratados comerciales dejando al país sin instrumentos que le permitan negociar en un futuro cualquier concesión que le resulta necesaria por parte de sus socios comerciales.

Frente al anterior escenario y ante las constantes imposiciones del Ejecutivo federal de continuar con la desgravación arancelaria que daña severamente a la industria manufacturera nacional, estimamos que el Poder Legislativo debe asumir en franca preocupación por el crecimiento de nuestro país y la conservación y generación de fuentes de empleos para todos los mexicanos, las facultades que nuestra Carta Magna le confiere exhortando al Ejecutivo para que, de manera clara y precisa, informe sobre las facultades que, como se ha señalado, ha ejercido en materia de comercio exterior.

Por lo expuesto, someto a la consideración de esta honorable soberanía el siguiente

#### **Punto de Acuerdo**

**Único.** Se exhorta al Ejecutivo federal a modificar la estrategia de reducción arancelaria que ha implementado en el país, así como a presentar a la Comisión de Economía de esta representación popular, por conducto de la Secretaría de Economía, un informe completo que nos permita a los legisladores identificar, conocer y evaluar de manera sistemática y objetiva sobre la urgencia de la reducción arancelaria a las 9,624 fracciones que realizó durante el periodo comprendido del mes de septiembre 2008 a agosto 2009 y poner a Consideración de esta Honorable Soberanía si dichas reducciones fueron las necesarias para asegurar el bienestar de nuestro país.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro, a 25 de febrero de 2010.

**PUNTO DE ACUERDO, POR EL QUE SE EXHORTA AL EJECUTIVO FEDERAL A REVERTIR, EN LOS TÉRMINOS ADMINISTRATIVOS Y LEGALES CORRESPONDIENTES, LA ESTRATEGIA DE REDUCCIÓN ARANCELARIA PARA LA IMPORTACIÓN DE ACERO, A CARGO DEL DIPUTADO MELCHOR SÁNCHEZ DE LA FUENTE Y SUSCRITA POR INTEGRANTES DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL PRI.**

De conformidad con lo dispuesto por el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos, los diputados Rubén Ignacio Moreira Valdez, Héctor Franco López, Francisco Saracho Navarro, Hugo Héctor Martínez González, Héctor Aguirre Fernández, Miguel Ángel Riquelme Solís, Tereso Medina Ramírez, Noé Garza Flores y el de la voz, diputado Melchor Sánchez de la Fuente, integrantes de la Coordinación de la diputación federal por el estado de Coahuila, del Grupo Parlamentario del PRI de esta LXI Legislatura, presentamos a esta honorable soberanía, la siguiente proposición con punto de acuerdo, al tenor de la siguiente:

**Exposición de Motivos**

Durante el 2009 se redujo en un 18.9 por ciento la producción siderúrgica nacional, la industria nacional del acero produjo un total de 14.0 millones de toneladas contra 17.2 en el 2008. La industria acerera nacional cuenta con una capacidad instalada para producir hasta 22.2 millones de toneladas. Por su parte, el mercado interno tuvo un consumo anual de 17.7 millones de toneladas. De ahí que se haya reflejado una diferencia entre la cantidad de producto y su demanda de por lo menos 3.7 millones de toneladas anuales, misma que fue cubierta vía importaciones a pesar de que nuestra capacidad instalada fue mayor a nuestro consumo nacional.

Cabe señalar que esa industria es responsable de la generación y mantenimiento de 53 mil empleos directos y de 550 mil indirectos, según cifras del INEGI. Tan sólo en 2008, el valor de la producción de la industria acerera fue de 270 mil 648 millones de pesos, lo que representó el 2.2 por ciento del PIB total nacional, el 6.2 por ciento del PIB industrial nacional y el 12.2 por ciento del PIB manufacturero nacional.

Aunado a lo anterior, la industria siderúrgica nacional tiene una estrecha vinculación con distintos sectores clave de la economía nacional como son el automotriz y de autopartes, el metalmecánico y el de la construcción, mismos que aglutinan cerca del 35% del empleo generado en el sector de la transformación de nuestro país.

De acuerdo con la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y el Acero (Canacero), entre 2004 y 2008 se destinaron a este sector inversiones por el orden de los 8 mil 933 millones de dólares y para el período 2009-2013 se han estimado inversiones por 9 mil 907 millones de dólares, cifra que ahora mismo está en revisión ante la profundidad de la crisis sufrida y la incertidumbre que se tiene en la recuperación, lo que ha obligado a diferir algunos proyectos. De las inversiones realizadas, cabe destacar que el 25 por ciento

corresponden a aquellas destinadas a la conservación y sustentabilidad del medio ambiente.

De todo lo anteriormente señalado se desprende la importancia que esta industria representa para la estabilidad y crecimiento económico de México. Sin embargo, lejos de incentivarse su desarrollo, desde 2008, éste se ha visto frenado ante el incremento sustancial de las importaciones de acero proveniente de otras latitudes. Esto debido, en gran medida, a las disposiciones adoptadas por la Secretaría de Economía a través de su programa "Facilitación comercial: una reforma estructural", cuya propuesta principal era reducir el promedio arancelario industrial del 10 por ciento al 5 por ciento pero que, sumado a las medidas previstas en el decreto por el cual se estableció la reducción de aranceles en 9 mil 624 fracciones, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 24 de diciembre de 2008, trajo como consecuencia la contracción de esta industria.

Esa situación parece irónica porque una de las premisas principales del referido programa de la Secretaría de Economía para la disminución de aranceles, fue incrementar la productividad del mercado nacional al contar éste con materias primas a precios competitivos a nivel internacional. Sin embargo, al realizarse una reducción indiscriminada de aranceles, sin tomar en cuenta la naturaleza de los productos y sus países de origen, se expuso a nuestros productores nacionales a situaciones de mercado adversas, propiciando además, prácticas desleales del extranjero que se tradujeron en desventajas competitivas para la industria del acero.

Aquel programa federal reconoce que de su aplicación derivarán circunstancias en las que habrá industrias ganadoras y otras perjudicadas; justifica su aplicación mencionando que las industrias agroalimentaria, de la construcción, de servicios y de comercio son las que mayor empleo generan. Sin embargo, en ese documento se desestimaron los efectos que las reducciones arancelarias tendrían sobre las industrias fabricantes de insumos y manufacturas, que son las que mantienen operantes a las actividades mencionadas como ganadoras y aún los efectos negativos que esto tiene para algunas economías estatales, cuya principal actividad no está entre las ganadoras.

Precisamente, en esa situación se coloca al estado de Coahuila. En esta entidad federativa la industria del acero genera 20 mil 584 empleos directos, lo que representa el sustento económico para más de 100 mil coahuilenses, de tal manera que la contracción o desaparición de la industria acerera significaría un grave retroceso económico con graves efectos para la población local.

Bajo estos contextos, no pueden esgrimirse argumentos que intenten justificar que los precios del acero de importación son competitivos frente a los nuestros, porque, en primer lugar, el acero importado es producido con enormes subsidios gubernamentales que sin duda, frente a nuestros productos, genera prácticas de *dumping*; así sucede, entre otros, con China, Rusia e India, tres de los principales exportadores de acero a nivel mundial y, segundo, porque al reducir los aranceles a países con los que no tenemos

tratados comerciales y cuyos precios internacionales de venta son ficticios, lleva a nuestra industria acerera a enfrentar prácticas comerciales desleales a nivel mundial.

Ante estas situaciones, estimamos que de mantenerse la tendencia de reducción y posible eliminación de aranceles, tendrá graves consecuencias para la economía del sector y para la del país en general, debido entre otras cosas, al freno de nuevas inversiones y el aplazamiento de planes de expansión, la pérdida de empleos, la presencia de productores extranjeros con mayor influencia en la demanda y en el precio, la pérdida de la demanda local por productores nacionales, y el incremento en el nivel de controversias comerciales.

El creer en los beneficios de un precio irreal, en particular del acero chino, es absurdo, ya que los precios internacionales, en estos casos, no cubren siquiera los costos de producción, por lo que, sin duda, detrás de ello se opera una estrategia para desplazar a las industrias nacionales para después crear dependencia hacia sus exportaciones, cuyos precios se fijarán, aprovechando la debilitada competencia interna.

Aumentar la posibilidad para que mercancías con precios ficticios ingresen a nuestro mercado, de ninguna manera nos llevará a ser más competitivos, por el contrario, sólo sacrifica sin justificación ni beneficio a nuestra industria y el empleo de miles de mexicanos que dependen, en este caso, de la industria acerera.

Por lo anteriormente descrito, los diputados suscribientes presentamos a esta honorable soberanía, el siguiente

#### **Punto de Acuerdo**

**Único.** Se exhorta al Ejecutivo federal a revertir, en los términos administrativos y legales que correspondan, la estrategia de reducción arancelaria para la importación de acero, en virtud de los graves efectos negativos que esta medida tiene actualmente sobre la industria siderúrgica nacional.

Dado en el Palacio Legislativo de San Lázaro a 24 de marzo de 2010

**Diputados:** Rubén Ignacio Moreira Valdez, Melchor Sánchez de la Fuente, Héctor Franco López, Hugo Héctor Martínez González, Francisco Saracho Navarro, Héctor Fernández Aguirre, Miguel Ángel Riquelme Solís, Tereso Medina Ramírez, Noé Garza Flores (rúbricas)