

XV
CONGRESO
INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA
ADMINISTRACIÓN
E
INFORMÁTICA



The logo consists of the Roman numerals 'XV' in a large, white, serif font, set against a dark blue background that is part of a larger graphic element in the top left corner.

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN VEHICULAR COMO APOYO A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO Y SUS RESULTADOS

Área de Investigación: Entorno socioeconómico de las organizaciones

AUTOR

Dra. María Hortensia Lacayo Ojeda

Universidad Nacional Autónoma de México

Facultad de Contaduría y Administración

Teléfonos 56 22 84 65

Correo electrónico: mlacayo@correo.fca.unam.mx, hortensia_lacayo@yahoo.com.mx

Circuito exterior s/n, Ciudad Universitaria, D. F.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

RESUMEN

EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN VEHICULAR COMO APOYO A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO Y SUS RESULTADOS

Área de investigación: Entorno socioeconómico de las organizaciones

La industria automotriz es uno de las actividades económicas más afectadas por la crisis financiera que inició en 2008. La demanda de automóviles en el nivel mundial cayó fuertemente, acentuando los problemas de sobreproducción que esta industria ya enfrentaba con anterioridad a la crisis.

Con el fin de limitar los efectos de la crisis sobre la industria automotriz, los gobiernos de diferentes países han apoyado a la industria automotriz de diversas maneras, las que incluyen subsidios a las empresas e intervención en los planes de reestructuración de las mismas. Diversos países han introducido programas de renovación vehicular con el fin de mitigar la caída de la actividad económica de esta industria e impulsar las ventas de automóviles en el corto plazo. Dichos programas vieron la luz en 2009 con una duración temporal y consistieron principalmente en incentivar a los consumidores para que llevaran a destruir sus automóviles viejos y adquirieran automóviles nuevos cuyas emisiones de dióxido de carbono son menores a las de los antiguos, contribuyendo así a disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero, además de impulsar la venta de vehículos.

En México, entre otras medidas, se puso en marcha el Programa de Renovación Vehicular con el fin de apoyar a la industria automotriz instalada en nuestro país a través de un incentivo monetario para los compradores de automóviles nuevos que destruyeran su automóvil viejo.

El objetivo de este trabajo es analizar cuáles han sido los resultados de este último programa con relación a su contribución para dar impulso a las ventas de automóviles nuevos en México. Para ello se presenta, en primer lugar una descripción general de los programas de renovación vehicular de algunos países; el funcionamiento del programa en México y la forma como se podía acceder a los beneficios del mismo. Por último se analizan sus resultados en unidades



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

compradas y destruidas bajo el programa y se evalúa si el programa cumplió su objetivo y las razones de ello.

Palabras clave: Industria automotriz, medidas para enfrentar la crisis, Programa de Renovación Vehicular

PONENCIA

EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN VEHICULAR COMO APOYO A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO Y SUS RESULTADOS

Área de investigación: Entorno socioeconómico de las organizaciones

Introducción

La industria automotriz es uno de las actividades económicas que se han visto más afectadas por la crisis financiera que inició en 2008, debido a que su ciclo de ventas está ligado con el de la industria manufacturera y con el ciclo económico.¹ Es así que, debido a la crisis económica mundial, la demanda de automóviles cayó fuertemente en casi todos los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), con una caída promedio en las ventas de 20% de septiembre de 2008 a enero de 2009,² acentuando los problemas de sobreproducción que las ensambladoras automotrices ya enfrentaban con anterioridad a la crisis.

En Europa, no todos los segmentos del mercado fueron afectados en la misma forma; la caída de la venta de los automóviles pequeños fue menos pronunciada que la de otro tipo de vehículos; asimismo, el volumen de exportaciones también cayó a finales de 2008 y principios de 2009.³

¹ Con base en la OCDE, *Economic Outlook*, No. 86, noviembre de 2009, p. 88.

² *Ibid.*, p. 95.

³ *Idem.*

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

En México, la industria automotriz es una actividad importante para la economía, debido a que su producción representa 3.8% del producto interior bruto y aporta el 19% de las exportaciones manufactureras y el 15% de la exportación total nacional. Además, esta industria es la fuente de casi un millón de empleos directos e indirectos considerando toda la cadena productiva, incluyendo la comercialización de los vehículos.⁴ Sin embargo, esta industria presenta una gran dependencia del exterior y principalmente del mercado estadounidense, debido a que el 75% de los vehículos producidos en nuestro país son exportados. En 2008, de las 1 661 394 unidades exportadas, 1 175 513 (70.75%) fueron a los Estados Unidos de Norteamérica y 112 606 (6.78%) a Canadá.⁵ Por lo que al contraerse la demanda interna de nuestro vecino del norte, la industria automotriz mexicana se vio fuertemente afectada.

En lo que se refiere al mercado interno, la crisis económica afectó la demanda interna por lo que las ventas totales de vehículos ligeros cayeron -6.8% en 2008 y 26.4% en 2009. La caída de las ventas en los diferentes segmentos en 2008 fue de -6.7% en la categoría de subcompactos, -11.1% en compactos, -0.8 % en autos de lujo y -13% en autos deportivos,⁶ por lo que se puede apreciar que la venta de autos pequeños también tuvo una baja importante en nuestro país.

Los gobiernos de los diferentes países han apoyado a la industria automotriz de diversas maneras, entre las que se encuentran subsidios a las empresas e intervención en los planes de reestructuración de las mismas. Diversos países han introducido programas de renovación vehicular con el fin de mitigar la caída de la actividad económica de esta industria e impulsar las ventas en el corto plazo. Dichos programas han tenido una duración relativamente corta y consistieron principalmente en incentivar el consumo de automóviles a través del otorgamiento de una prima a los consumidores que cambiaran sus vehículos viejos por automóviles nuevos

⁴ Con base en la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, *Fortalecimiento del mercado automotor mexicano*, mayo de 2008, en www.amda.org.mx, p.1.

⁵ Porcentajes calculados con base en cifras de AMIA en Huberto Juárez Núñez, *La crisis de la industria del automóvil y el fin de una época*, p. 21.

⁶ Con base en la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, *Reporte del mercado interno automotor*, diciembre 2008, en www.amda.org.mx, p.1.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

cuyas emisiones de dióxido de carbono fueran menores a los de los vehículos dados de baja. Algunos planes de recuperación económica han enfatizado también el desarrollo de la eco-innovación con el fin de que se fabriquen y vendan automóviles híbridos, eléctricos o que utilizan biocombustible, con el fin de contribuir a mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Con el fin de limitar los efectos de la crisis económica en la industria automotriz, el gobierno mexicano puso en marcha las siguientes medidas económicas:

- La creación de un fondo para que las empresas financieras, filiales de las armadoras, pudieran continuar otorgando préstamos para la adquisición de vehículos automotores.
- El Programa para la Preservación del Empleo, en el que a través de un fondo se apoyó a las empresas durante los paros técnicos con el fin de limitar la pérdida de empleos en la industria.
- El Programa de Renovación Vehicular en el que a través de otorgar un incentivo monetario de quince mil pesos se buscó promover la compra de automóviles nuevos y la destrucción de vehículos viejos en circulación, con el fin de contribuir también a la reducción de la emisión de contaminantes en la atmósfera.

El objetivo de este trabajo es analizar cuáles han sido los resultados de este último programa con relación a su contribución para dar impulso a las ventas de automóviles nuevos en México. Para ello se presenta, en primer lugar una descripción general de los programas de renovación vehicular de algunos países; el funcionamiento del programa en México y la forma como se podía acceder a los beneficios del mismo. Por último se analizan sus resultados en unidades compradas y destruidas bajo el programa y se evalúa si el programa cumplió su objetivo y las razones de ello.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

1. Los programas de renovación vehicular en diversos países

Debido a que la industria automotriz influye sobre el comportamiento de la economía y el empleo, los gobiernos de diferentes países llevaron a cabo diversas acciones para impulsar las ventas de vehículos, así como medidas de apoyo directo a la industria. Así, entre las medidas para apoyar a ésta en el nivel mundial se tiene bonos para el reemplazo de vehículos viejos por nuevos y créditos subsidiados para las firmas en dificultades. En reciprocidad, algunos gobiernos han pedido a la industria que produzca automóviles más eficientes en el consumo de combustible con el fin de contribuir a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Programas de renovación de automóviles han sido puestos en marcha a través de subsidiar la compra de vehículos nuevos para reemplazar aquellos que son ineficientes en el consumo energético. Estos programas son conocidos como *cash-for-clunkers* en Norteamérica o *car scrappage schemes* en Europa y tienen como fin incentivar la compra de automóviles nuevos mediante un bono otorgado a los consumidores que envíen su vehículo viejo en circulación para ser destruido.

El principal objetivo de los programas es apoyar a la industria automotriz a través de incentivar el consumo interno, lo que dio como resultado que los consumidores trasladaran sus compras futuras al presente. En la mayoría de los países de la OCDE dichos programas fueron temporales y expiraron a finales de 2009. En Alemania y Estados Unidos el monto designado al programa se agotó antes de la fecha oficial del término del programa;⁷ en otros países, como por ejemplo en Francia continúan funcionando aún en 2010 aunque con una disminución en el monto del bono otorgado.

Las condiciones y montos destinados varían en los diferentes países. En general, los subsidios otorgados difieren según el tipo de vehículo que sale de la circulación, su edad y los niveles de emisión de dióxido de carbono de los automóviles nuevos a comprar. El monto del bono varió

⁷ Con base en OCDE, *op. cit.*, p. 98.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

de 1500 a 2500 dólares, pero en los Estados Unidos de Norteamérica y en Alemania fueron particularmente generosos.⁸

Así, en Estados Unidos el importe del bono fue de 3 500 a 4 500 dólares y se asignó al programa un monto de 3 mil millones de dólares que fueron completamente utilizados entre el 24 de julio al 24 de agosto de 2009, apoyando la adquisición de más de 600 mil vehículos; un incremento de las ventas se observó hasta fines de dicho período, para posteriormente caer hasta el nivel anterior al estímulo en septiembre de 2009, cuando el programa finalizó. Sin embargo, se estima que el programa logró incrementar el producto interno bruto entre 0.1 y 0.4 puntos porcentuales de su tasa anual. También se estima que el programa logro salvar entre 22 mil y 59 mil empleos en 2009.⁹

En la Unión Europea, trece estados miembros establecieron programas de renovación vehicular para motivar a los consumidores a reemplazar coches de una cierta edad por automóviles nuevos con emisiones de dióxido de carbono (CO₂) más bajas. Algunos planes europeos de recuperación económica pusieron también énfasis en la eco-innovación para el desarrollo de vehículos híbridos y eléctricos recargables, biocombustibles de segunda generación y otras tecnologías bajas en carbono.

En Alemania, el incentivo otorgado mediante el programa de renovación vehicular fue de 2 500 euros y se tenía pensado que terminaría en diciembre de 2009, sin embargo, los 5 mil millones de euros destinados al programa se terminaron en septiembre de dicho año. El programa fue positivo ese año, puesto que el registro de nuevos automóviles ya había aumentado en un 30% para febrero de 2009.¹⁰

En Reino Unido el programa inicio en mayo de 2009, ofreciendo un subsidio de mil libras esterlinas por parte del gobierno, más otras mil por parte de las empresas armadoras, cuando el consumidor cambiara su automóvil de más de diez años de antigüedad por un automóvil nuevo,

⁸ *Idem.*

⁹ *Ibid.*, p. 98 y 101-102.

¹⁰ *Ibid.*, p. 100.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

sin importar el índice de emisiones de dióxido de carbono. Lo que quiere decir que el consumidor podía adquirir un automóvil que emitiera un índice superior al señalado por la norma europea. Inicialmente se fijó un monto de 300 millones de libras al programa, el que debía terminar en octubre de 2009, pero en septiembre de dicho año se extendió el programa hasta marzo de 2010 y se asignaron 100 millones de libras más, con lo que 400 mil automóviles fueron destruidos y remplazados por nuevos vehículos.¹¹

El programa de renovación del Reino Unido parece haber tenido un efecto positivo en apoyar al mercado de automóviles nuevos, puesto que 285 mil automóviles fueron registrados a través de este esquema en 2009, lo que representa el 14.3% del total del mercado y 20% de los vehículos registrados entre mayo y diciembre de 2009. Además, aun cuando el programa británico no estuvo basado específicamente en la compra de vehículos de baja emisión de contaminantes, tuvo un efecto positivo en la reducción de ésta. Así, el promedio de emisiones del parque vehicular de Reino Unido bajo en 6 g/km (5.4%) de 2008 a 2009, llegando a 149.5 g/km en promedio, siendo ésta la mayor disminución de emisiones en ese país desde 1997.¹²

En Francia, a partir del 4 de diciembre de 2008 y hasta el 1º de diciembre de 2009, el gobierno, a través del programa de renovación vehicular, otorgó un incentivo de mil euros en la compra de un automóvil nuevo cuyas emisiones de dióxido de carbono fueran menores a 160 g/km, siempre y cuando el comprador enviara su automóvil viejo de más de diez años para ser destruido; el monto asignado al programa por el gobierno fue de 380 millones de euros para dicho período. El programa francés continúa funcionando todavía, otorgando 700 euros hasta la primera mitad de 2010 y 500 euros en la segunda mitad de este año, con una asignación de 240 millones de euros,¹³ con el fin de reducir gradualmente los efectos negativos del término del programa.

¹¹ Con base en Institute for Fiscal Studies, *Green Budget 2010*, en www.ifs.org.uk, p. 65.

¹² Con base en The Society of Motor Manufacturers and Traders, *New Car CO2 Report 2010*, en www.smmmt.co.uk, pp. 4 y 6

¹³ Con base en Ministère de la Relance, *Aide au remplacement des véhicules anciens (prime à la casse)*, en www.relance.gov.fr, [s.p.] y OCDE, *op. cit.*, p. 99.



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

El programa francés ha tenido éxito en apoyar al mercado de automóviles nuevos, es así que una tercera parte del total de automóviles registrados en 2009 fue a través de éste. Además, el programa de renovación vehicular, aunado al programa *bonus-malus*,¹⁴ ha contribuido a que el promedio de emisiones de los vehículos en circulación en Francia se redujera en 9 gramos por kilómetro, por lo que actualmente el promedio de emisiones del parque vehicular es de 132.8 g/km, siendo Francia el país europeo de menores emisiones de CO₂.¹⁵

Se puede decir que en el nivel macroeconómico los programas para incentivar el consumo de automóviles tuvieron un cierto éxito al amortiguar la caída de las ventas de vehículos en el corto plazo. Sin embargo, las utilidades de las empresas armadoras fueron menores debido a que los programas gubernamentales incentivaron la compra vehículos de los segmentos cuyos precios son más bajos. Además, una vez terminados los programas de apoyo, las ventas de automóviles vuelven al nivel anterior al estímulo.

2. El Programa de Renovación Vehicular en México y su funcionamiento

En México se implementó un programa similar a los realizados en Estados Unidos y en Europa pero con posterioridad. Así, durante la clausura del VII Congreso Internacional de la Industria Automotriz que se realizó en México el 15 de julio de 2009, el Presidente Felipe Calderón anunció el nacimiento del Programa de Renovación Vehicular.¹⁶ Las reglas de operación de dicho programa fueron publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día 21 de julio de 2009 y este programa se incorporó al Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (Prodiat), cuyo objetivo general es: “contribuir a fomentar la preservación y mejoramiento del capital humano desarrollado por las empresas; la transferencia y adopción de

¹⁴ Para profundizar sobre el programa *bonus-malus* ver María Hortensia Lacayo Ojeda, “Los retos de la industria automotriz europea frente al calentamiento global”, en *Memoria del XIV congreso internacional de Contaduría, Administración e Informática*, México, octubre de 2009, CD-ROM.

¹⁵ Con base en Ministère de la Relance, *op. cit.*, [s.p.] y Xavier Fels, *Le marché automobile français, janvier-mars, 2010*, en www.cdfa.fr, [s.p.].

¹⁶ “Todo sobre el programa de renovación vehicular”, en www.portalautomotriz.com [s.p.]



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

tecnología de vanguardia [...], así como propiciar la expansión del mercado de estas industrias por medio del otorgamiento de apoyos de carácter temporal”¹⁷

En el artículo 1º del acuerdo por el que se reforman y adicionan las reglas de operación del Prodiat,¹⁸ se señala que “en virtud de que los efectos de la crisis económica mundial se han prolongado, es necesario buscar una salida para obtener una recomposición en los mercados y en los actores económicos, y toda vez que se ha afectado de manera significativa las ventas de automóviles a nivel mundial [sic] y de que este sector vive una fuerte escasez de financiamiento, el Gobierno Federal anunció un paquete de acciones para promover la renovación vehicular, que ayudará a incentivar la demanda automotriz en el país, y que ante la necesidad de contar con mecanismos que permitan implementar el apoyo a la renovación vehicular, es necesario incorporar dentro del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología lo conducente para iniciar su operación”

El Programa de Renovación Vehicular es un proyecto tipo C y está dirigido 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; se consideró otorgar un apoyo económico de 500 millones de pesos, con lo que se pensaba que se podrían adquirir 33 mil vehículos nuevos y destruir el mismo número de vehículos de diez años o más de antigüedad.

Los 500 millones se dividieron en dos partes. Los primeros 250 millones de pesos se repartieron con base en la producción relativa¹⁹ de cada una de las empresas beneficiarias. Se tenía contemplado en el programa otorgar un segundo apoyo por empresa beneficiaria durante el

¹⁷ AMDA, *Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (Prodiat)*, Actualizadas a la publicación del Diario Oficial de la Federación del 9 de octubre de 2009, en www.amda.org.mx.

¹⁸ Acuerdo por el que se reforman y adicionan las reglas de operación del Prodiat, *Diario Oficial de la Federación* del 21 de julio de 2009, en www.amda.org.mx.

¹⁹ La producción relativa de la empresa beneficiaria es igual a la participación de la producción nacional de vehículos de dicha empresa en el total de producción total de las empresas beneficiarias de los apoyos a los proyectos Tipo C. Para su cálculo se consideró el período de 2005 a 2008. Con base en el Acuerdo por el que se reforman y adicionan las reglas de operación del Prodiat, *Diario Oficial de la Federación* del 21 de julio de 2009, en www.amda.org.mx.



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

mes posterior a aquel en el que al menos una empresa beneficiaria hubiera acreditado el monto total de su primer apoyo otorgado y que el total de vehículos nuevos vendidos a través del programa por todas las empresas beneficiarias fuera superior a 8,000 unidades, de conformidad con los informes de avance que las empresas constructoras debían rendir mensualmente.

El monto del segundo apoyo por empresa beneficiaria debía ser el que resultara de multiplicar 250 millones de pesos por el monto acreditado relativo de la empresa beneficiaria del primer apoyo de los meses reportados.

El vehículo nuevo elegible para participar en el programa debía ser un automóvil cuyo precio de venta al comprador final no rebasara los \$ 215 000 antes de impuestos y una vez aplicado el estímulo. Además, debía ser destinado al transporte de hasta nueve pasajeros o para una carga máxima inferior o igual a 3 200 Kg.

Al iniciar el programa se estableció que el vehículo usado debía tener una antigüedad de diez años o más. Sin embargo, en las reformas del 9 de octubre de 2009 se eliminó este límite, permitiendo que entraran al programa para ser destruidas unidades de cualquier antigüedad. El monto de la bonificación otorgada por el programa era de \$15 000 por el vehículo viejo. Además, otra condición era que el vehículo a destruir se encontrara en condiciones de circular por su propio impulso, contara con asientos, defensas, puertas y al menos el 60% de cristales.

Además, en un principio los automóviles importados con arancel-cupo no entraban en el Programa de Renovación Vehicular pero, a partir de las reformas de octubre de 2009, se abrió el programa a los vehículos usados importados antes del 1º de enero de 2008.²⁰

Por último, el programa tenía una fecha de terminación del 30 de noviembre de 2009, pero debido a que no se había ejercido el monto total del primer apoyo, se prolongó el plazo y el

²⁰ La descripción del funcionamiento del programa se desarrolló con base en: Acuerdo por el que se reforman y adicionan las reglas de operación del Prodiat, *Diario Oficial de la Federación* del 21 de julio de 2009 y AMDA, *Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (Prodiat)*, Actualizadas a la publicación del Diario Oficial de la Federación del 9 de octubre de 2009, obtenidos en www.amda.org.mx.



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

programa terminó en marzo de 2010 sin que se otorgaran los 250 millones de pesos correspondientes a la segunda etapa.

Pasos a seguir para el consumidor bajo el Programa de Renovación Vehicular

Los pasos para tener acceso a los beneficios del Programa de Renovación Vehicular eran los siguientes:²¹

Paso 1: Visitar al distribuidor autorizado de la marca del automóvil nuevo que se deseaba comprar y cerciorarse que formara parte del programa. Elegir el automóvil a comprar, cuyo precio debía cumplir las condiciones del programa.

Paso 2: Verificar que el automóvil que se deseaba cambiar y destruir cumpliera con las características señaladas en la definición de vehículo usado conforme a las reglas del Prodiat, señaladas con anterioridad.

La agencia automotriz revisaba que el automóvil viejo cumpliera con las características señaladas en el programa y que se tuvieran todos los documentos necesarios para darlo de baja.

Paso 3: Una vez que el distribuidor autorizado indicaba que la venta bajo el programa era posible de realizarse, se debía llevar el vehículo usado a una de las empresas destructoras, la que debía estar registrada en la Secretaría de Economía.

Esta empresa debía destruir el vehículo viejo dentro de los 15 días hábiles siguientes a su recepción y emitir el certificado de destrucción correspondiente, con el fin de dar de baja el vehículo; además pagaría al propietario del automóvil una cantidad correspondiente al peso del metal obtenido de éste.

²¹ Con base en Secretaría de Economía “¿Cuáles son los pasos?” y “Preguntas frecuentes” *Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (Prodiat) Proyectos Tipo C: Par la renovación vehicular y AMDA, Decálogo del distribuidor autorizado (agencia) para el Programa de Renovación Vehicular*, todos obtenidos en www.amda.org.mx. 3 páginas cada documento.



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

Paso 4: El propietario, con el certificado de destrucción, debía dar de baja el automóvil y acudir a la distribuidora automotriz para adquirir el vehículo, recibiendo los \$15 000 de apoyo del programa como bonificación del precio del vehículo.

Algunas agencias automotrices recibían el vehículo viejo y lo llevaban a la empresa destructora y también realizaban el trámite para darlo de baja.

Paso 5: Una vez realizados los trámites anteriores, el consumidor debía pagar la diferencia de precio del automóvil o firmar un contrato de compra-venta a crédito para recibir el vehículo nuevo.

3. Análisis de los resultados del Programa de Renovación Vehicular en México

El Programa de Renovación Vehicular en nuestro país llegó a su fin en marzo de 2010, sin que se utilizaran todos los recursos asignados al mismo; no se llegó a la segunda etapa del programa y de la primera etapa únicamente se ejerció el 77%, aun cuando se prolongó cuatro meses después de la fecha prevista para su término. Por lo que podemos decir que el programa en México no tuvo el éxito esperado y sus resultados no lograron los resultados alcanzados en otros países.

En el cuadro no. 1 se presenta el monto del subsidio autorizado para cada una de las empresas armadoras beneficiadas por el Programa de Renovación Vehicular. En él se puede apreciar que siete armadoras fueron beneficiadas con el programa y que a General Motors (GM) se le asignó el mayor porcentaje (24.6 %) del subsidio total y que aplicó el 94.4% de los recursos que le fueron asignados, es decir 3 864 unidades de las 4 094 que le correspondían; éstas representan un 30% del total de todas las unidades que fueron vendidas a través del programa y también el mayor porcentaje. GM es seguida por Nissan (en donde se incluyen 79 automóviles Renault) con 25% del total vendido, aunque solamente ejerció el 86.1% del total del subsidio que se le asignó. Mientras que Volkswagen representa el 24% del total vendido aunque cubrió su cuota en un 94.5%, debido a que recibió menos recursos que Nissan (19.5% del total). Nissan y Volkswagen ofrecieron por su parte un descuento adicional al del programa.



CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

Chrysler solamente recibió cerca del 16% del subsidio, del cual ejerció el 63.7%, los que representa 1 679 unidades (incluyendo 214 de Mitsubishi) y Ford, quien recibió el 14.5% del subsidio únicamente ejerció el 28.3% del monto total ejercido del programa; esto puede deberse a que únicamente el Fiesta cumplía el criterio del precio del automóvil nuevo señalado en el programa, mientras que Nissan por ejemplo tenía el Tsuru, el Tiida e incluso el Sentra.

Toyota y Honda también entraron en el programa pero con un porcentaje de asignación de recursos menor al 2% y solamente representan el 2 y el 1% del monto total ejercido respectivamente.

CUADRO NO. 1

INDICADORES DE LOS BENEFICIARIOS DEL PRODIAT PROYECTOR TIPO C, PARA LA RENOVACIÓN VEHICULAR

BENEFICIARIO	MONTO DE SUBSIDIO AUTORIZADO	UNIDADES CON SUBSIDIO**	VENTA DE AUTOS EN FIRME*	VENTA DE AUTOS EN FIRME COMO PROPORCIÓN DE UNIDADES CON SUBSIDIO
NISSAN MEXICANA, S.A. DE C.V.	\$55,628,487	3,708	3192	86.1%
GENERAL MOTORS DE MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V.	\$61,418,698	4,094	3864	94.4%
VOLKSWAGEN DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	\$48,740,752	3,249	3071	94.5%
TOYOTA MOTORS SALES DE MÉXICO, S. DE R.L. DE C.V.	\$4,516,116	301	271	90.0%
CHRYSLER DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	\$39,522,952	2,634	1679	63.7%
HONDA DE MÉXICO, S.A. DE C.V.	\$4,058,989	270	90	33.3%
FORD MOTOR COMPANY, S.A. DE C.V.	\$36,114,005	2,407	681	28.3%
TOTAL	\$250,000,000	16,666	12,848	77.1%

* Se refiere a certificados de destrucción ya emitidos (venta con apoyo PRODIAT en proceso de ser concretada por un distribuidor)

** Ajustadas a enteros, por lo que la suma total puede no coincidir

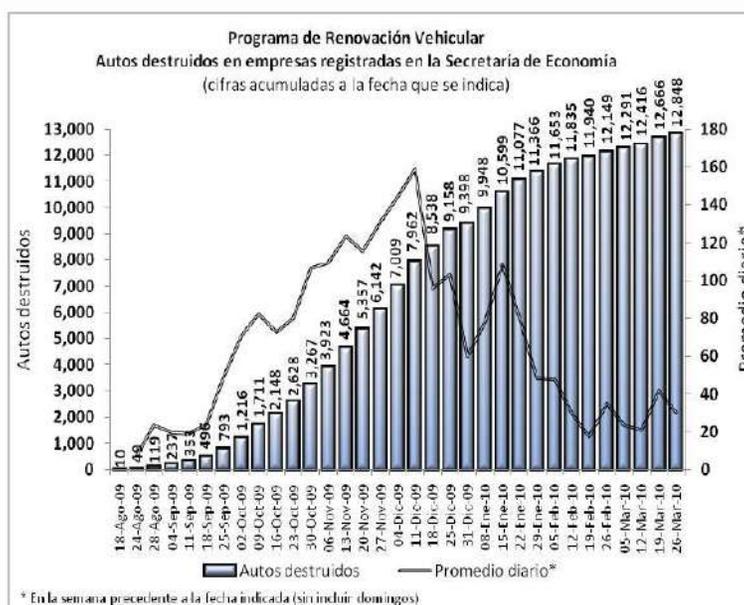
Fuente: Empresas Destructoras Registradas

Fuente: Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos del Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT), proyectos tipo C para la renovación vehicular*, México 26 de marzo de 2010. www.economia.gob.mx, (abril de 2010) p. 1

En la gráfica no. 1 se puede apreciar que el total de autos destruidos durante toda la vigencia del programa fue de 12 848 vehículos, de los 16 666 que se pensaba destruir en la primera etapa del programa, lo que significa que 318 unidades planeadas para esta etapa no se destruyeron.

Se puede ver que en el mes de diciembre de 2009 es cuando se tuvo el mayor promedio diario de vehículos destruidos, lo cual no es sorprendente, puesto que diciembre es el mes en el que se realiza el mayor número de ventas en el año. A mediados de enero de 2010, este promedio pareció repuntar, pero después bajó y ya no pudo alcanzar los niveles anteriores

GRÁFICA NO. 1



Fuente: Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos del Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT), proyectos tipo C para la renovación vehicular*, México 26 de marzo de 2010. www.economia.gob.mx, (abril de 2010) p. 1

En lo que se refiere a los automóviles destruidos según el origen de las placas: el Distrito Federal representa el 22% con 2 869 unidades, seguido por el Estado de México 1502 unidades (12%). Estas dos entidades de la República Mexicana son las que tienen un mayor número de automóviles por lo que es natural que tengan un mayor porcentaje de participación en el Programa de Renovación Vehicular.²²

En los demás estados se tiene: Jalisco con 1 357 unidades, que representa el 10%; Guanajuato con 1 124 unidades, el 9%; Chihuahua con 712, el 5%; San Luis Potosí con 521, Nuevo León con 475 y Coahuila con 467 que representan el 4% cada estado; Michoacán con 445, Durango

²² Con base en Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos del Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT), proyectos tipo C para la renovación vehicular*, México 26 de marzo de 2010. www.economia.gob.mx, (abril de 2010) p. 2



CONGRESO INTERNACIONAL
DE

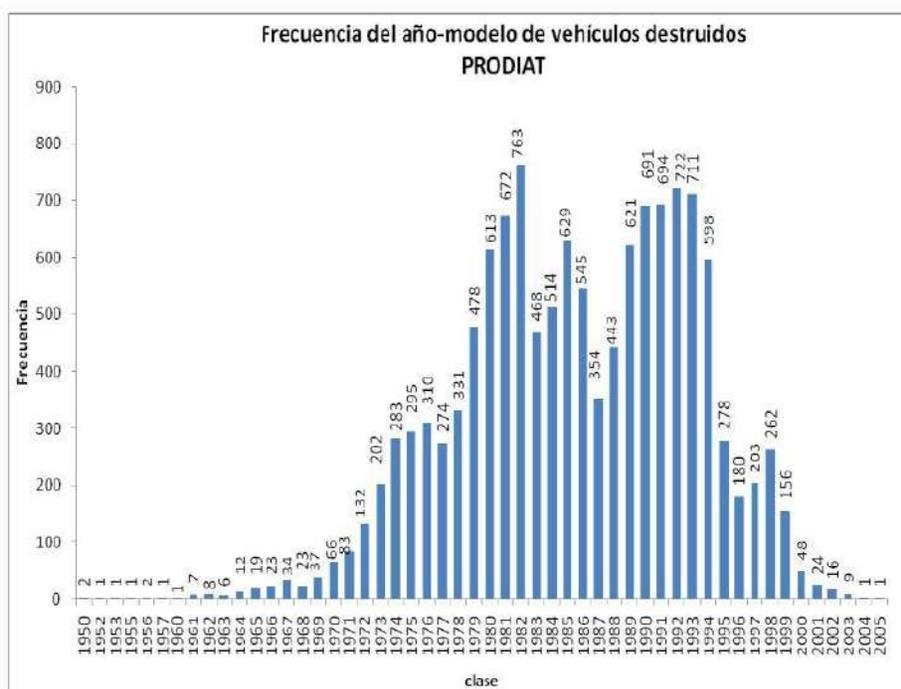
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

con 340 y Aguascalientes con 334 representan el 3% cada uno. El resto de las entidades de la República Mexicana representa el 21% con 2 702 unidades destruidas.²³

Si se estudian los porcentajes de vehículos destruidos por marca tenemos que Volkswagen representa el 29%; Chrysler, el 19%; Nissan, 18%; Ford, 16%; General Motors, 13%; Renault, 4% y el 1% restante diversas marcas tales como Toyota y Honda.²⁴

Además, al analizar los años de los vehículos destruidos (ver gráfica no. 2), se tiene que es el año 1986 el que representa el promedio. Pero si se estudia con más detalle se tiene que los automóviles que más se destruyeron con 763 unidades fueron del año 1982, seguido por 1992 y 1993 con 722 y 711 unidades respectivamente.

GRÁFICA NO. 2



²³ *Idem.*

²⁴ *Ibid.*, p. 3.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

Fuente: Secretaría de Economía, *Reporte semanal de autos destruidos del Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT), proyectos tipo C para la renovación vehicular*, México 26 de marzo de 2010. www.economia.gob.mx, (abril de 2010) p. 1

Igualmente, se puede apreciar en la gráfica que las mayores frecuencias se dan entre 1979 y 1994 con una suma total de 9 516 vehículos, lo que corresponde al 74% de los vehículos destruidos con una antigüedad de 15 a 20 años. Los vehículos con una antigüedad mayor a 20 años representan el 16% del total (casi 2 100 unidades), lo que significa que el 90% de los vehículos destruidos tenían más de 15 años. Si consideramos que los vehículos con esa antigüedad no poseen el convertidor catalítico, podemos decir que se contribuyó, aunque en una mínima medida a reducir las emisiones de dióxido de carbón, al retirar de la circulación un poco más de 11 600 vehículos.

En octubre de 2009, se eliminó la condición de que el vehículo viejo tuviera una antigüedad de diez años o más, lo que permitió que se incluyeran en el programa casi 100 vehículos más. Lo que nos parece que no contribuyó en una medida considerable a la utilización de los recursos del Programa de Renovación vehicular, ya que estos vehículos no representan ni el 1% de los que participaron en el programa.

A través del análisis realizado se puede apreciar que el Programa de Renovación Vehicular no alcanzó el objetivo de contribuir a incentivar la demanda de vehículos automotores, puesto que solamente se comercializaron 12 848 unidades bajo este programa, lo que representa el 2.4% de las 531 180 unidades que se comercializaron de agosto de 2009 a marzo de 2010, período en que tuvo vigencia el programa.²⁵ Es así que la comercialización de vehículos en 2008 fue de 1 025 520 unidades y la de 2009 de 754 967, lo que representa una caída de -26.4%.²⁶

Las razones que consideramos que influyeron en el funcionamiento del programa son los bajos ingresos de la población y la existencia de un mercado importante de automóviles usados.

Es así que si consideramos la distribución del salario entre la población con empleo, podemos darnos cuenta de que el 64% de la población recibe tres salarios mínimos o menos (ver cuadro no. 2). Lo anterior no permite que la mayoría de ésta pueda adquirir un automóvil nuevo, ni acceder a un crédito para hacerlo.

²⁵ Cálculos propios con base en las cifras presentadas en AMDA, *Reporte del mercado interno automotor*, junio de 2010, en www.amda.org.mx, p. 7.

²⁶ *Idem.*



CUADRO NO. 2
DISTRIBUCIÓN DEL SALARIO ENTRE LA POBLACIÓN CON EMPLEO

Nivel de ingresos	Primer Trimestre 2009		
	Total	%	% Suma
Población empleada	42,915,615		
Sin ingresos	3,288,102	7.7%	7.7%
Salario mínimo	5,422,647	12.6%	20.3%
1 - 2 Salarios mínimos	9,950,596	23.2%	43.5%
2 - 3 Salarios mínimos	8,817,816	20.5%	64.0%
3 - 5 Salarios mínimos	7,575,164	17.7%	81.7%
Más de 5 Salarios mínimos	4,462,030	10.4%	92.1%
No especificado	3,399,260	7.9%	100.0%

Fuente: Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo citado por Javier Lozano Alarcón, *Crecimiento económico, protección y generación del empleo y seguridad social*, México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, 12 de agosto de 2009, en www.stps.gob.mx, p. 13

Además, 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. Lo anterior puede apreciarse por la cifra de comercialización de 50 mil unidades en 2009 y 32 mil de enero a junio de 2010, realizada solamente a través de la Asociación Nacional de Comercializadores de Automóviles y Camiones Nuevos y Usados (ANCA),²⁷ por lo que lo anterior no considera los automóviles usados que se venden entre particulares.

Otro dato importante se refiere a la importación de automóviles usados. Desde el decreto del 22 de agosto de 2005 -mediante el que el ex presidente Vicente Fox autorizara la regularización de los llamados “autos chocolate” y la importación de vehículos usados proveniente de Estados- hasta marzo de 2010 ingresaron a nuestro país cerca de 5.5 millones de vehículos usados provenientes de Estados Unidos y Canadá, los que tienen más de diez años de antigüedad.²⁸

²⁷ Con base en Oscar Lugardo, presidente de la ANCA, entrevista para Excelsior, Jueves 15 de julio de 2010, p. 3 en www.amda.org.mx.

²⁸ Con base en AMDA, Reporte del mercado interno automotor, marzo de 2010, en www.amda.org.mx, p. 21.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

Finalmente, es importante señalar que la importación de automóviles usados y la importancia del mercado de vehículos usados en México tiene un resultado negativo para el medio ambiente, especialmente en lo que se refiere los gases de efecto invernadero debido a que el 70% de los vehículos importados son camionetas, pickups y SUV's.

Conclusiones

La crisis financiera iniciada en 2008 provocó una baja en el consumo de la población y una recesión económica en el nivel mundial, convirtiéndose en una crisis económica mundial. Debido a que la industria automotriz es una de los sectores más importantes en la economía de los países y su desempeño sigue la misma tendencia que los ciclos del consumo, la crisis tuvo fuertes repercusiones en esta industria, al provocar la caída en la demanda de automóviles los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos.

Los gobiernos de los diferentes países apoyaron a la industria automotriz a través de diversas maneras, entre las que se encuentran subsidios a las empresas e intervención en los planes de reestructuración de las mismas. Diversos países introdujeron programas de renovación vehicular con una duración relativamente corta, con el fin de mitigar la caída de la actividad económica de esta industria e impulsar las ventas de automóviles a través del otorgamiento de una prima a los consumidores que cambiaran sus vehículos viejos por automóviles nuevos. Con dichos programas se buscó apoyar a la industria automotriz y a la vez, contribuir a mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

Se puede decir que en el nivel macroeconómico los programas para incentivar el consumo de automóviles tuvieron un cierto éxito al amortiguar la caída de las ventas de vehículos en el corto plazo. Sin embargo, las utilidades de las empresas armadoras fueron menores debido a que los programas gubernamentales incentivaron la compra vehículos de los segmentos cuyos precios son más bajos. Además, una vez terminados los programas de apoyo, las ventas de automóviles vuelven al nivel que tenían con anterioridad.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL
DE
CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

En México, a pesar de que el Programa de Renovación Vehicular se prolongó hasta marzo de 2010, no tuvo el éxito esperado y sus resultados no logran los resultados alcanzados en otros países, puesto que no se utilizaran todos los recursos asignados al mismo; no se llegó a ejercer el monto total de la primera etapa, sino que únicamente se ejerció el 77%, de los 250 millones asignados en ésta.

Así, el Programa de Renovación Vehicular no alcanzó el objetivo de contribuir a incentivar la demanda de vehículos automotores, puesto que solamente el 2.4% del total de vehículos comercializados durante la vigencia del programa se comercializó bajo el mismo. Esto se debió a la existencia de un importante mercado de automóviles usados en México, así como a los bajos ingresos que percibe la mayoría de la población mexicana.

BIBLIOGRAFÍA

- ACUERDO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PRODIAT, *Diario Oficial de la Federación*, Primera sección, México, 21 de julio de 2009, en www.amda.org.mx (mayo de 2010). 3 pp.
- ACUERDO POR EL QUE SE REFORMAN Y ADICIONAN LAS REGLAS DE OPERACIÓN DEL PRODIAT, *Diario Oficial de la Federación*, Primera sección, México, 9 de octubre de 2009, en www.amda.org.mx (mayo de 2010). 3 pp.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA), *Fortalecimiento del mercado automotor mexicano*, México, mayo de 2010, en www.amda.org.mx, (junio de 2010), 27 pp.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA), *Reporte del mercado interno automotor*, México, diciembre de 2008, en www.amda.org.mx, (mayo de 2010), 22 pp.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA), *Reporte del mercado interno automotor*, México, marzo de 2010, en www.amda.org.mx, (mayo de 2010), 21 pp.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA), *Reporte del mercado interno automotor*, México, junio de 2010, en www.amda.org.mx, (mayo de 2010), 20 pp.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA), *Reglas de Operación del Programa para el Desarrollo de las Industrias de Alta Tecnología (Prodiat)*, Actualizadas a la publicación del Diario Oficial de la Federación del 9 de octubre de 2009, México, [s.f.], en www.amda.org.mx, (abril de 2010), 32 pp.
- ASOCIACIÓN MEXICANA DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOTORES (AMDA), *Decálogo del distribuidor autorizado (agencia) para el Programa de Renovación Vehicular*, México, [s.f.] en www.amda.org.mx, (20 de julio de 2010), 3 pp.

XV

CONGRESO INTERNACIONAL DE CONTADURÍA, ADMINISTRACIÓN E INFORMÁTICA

- DEVEDJIAN, Patrick, *Bilan de la prime à la casse 2009*, Communiqué de Presse du Ministre auprès du Premier Ministre Chargé de la Mise en œuvre du Plan de Relance, París, 26 de enero de 2010, www.relance.gouv.fr, (mayo de 2010), 3 pp.
- EUROPEAN CENTRAL BANK, "The effects of vehicle scrapping schemes across euro area countries" en *Monthly Bulletin*, October 2009, www.ecb.int/pub/pdf/mobu/mb200910en.pdf, (1º de abril de 2010), pp. 46-48.
- FELS, Xavier, *Le marché automobile français, janvier-mars, 2010*, Comité des Constructeurs Français d'Automobiles, París, www.cdfa.fr, (30 de abril de 2010).
- FRANCE, MINISTÈRE DE LA RELANCE, *Aide au remplacement de véhicules anciens (prime à la casse)*, París, enero de 2010, <http://www.relance.gouv.fr/Aide-au-remplacement-de-vehicules.52.html> (28 de abril de 2010).
- JUÁREZ NÚÑEZ, Huberto, *La crisis de la industria del automóvil y el fin de una época*, Puebla, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Facultad de Economía, Centro de Estudios del Desarrollo Económico y Social, 2009, 50 pp.
- LACAYO OJEDA, María Hortensia, "Los retos de la industria automotriz europea frente al calentamiento global", en *Memorias del XIV congreso internacional de Contaduría, Administración e Informática*, México, Facultad de Contaduría y Administración, División de Investigación, octubre de 2009, CD-ROM. (*in extenso*).
- LOZANO ALARCÓN, Javier, *Crecimiento económico, protección y generación del empleo y seguridad social*, México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, 12 de agosto de 2009, en www.stps.gob.mx, 33 pp.
- LUGARDO, Oscar, presidente de la Asociación Nacional de Comerciantes de Automóviles y Camiones Nuevos y Usados, entrevista para *Excelsior*, jueves 15 de julio de 2010, p. 3 en www.amda.org.mx. (25 de julio de 2010).
- MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA, "¿Cuáles son los pasos?", *Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (Prodiat) Proyectos Tipo C: Par la renovación vehicular*, México, [s. f.], en www.amda.org.mx. (10 de febrero de 2010), 3 pp.
- MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA, "Preguntas frecuentes" *Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (Prodiat) Proyectos Tipo C: Par la renovación vehicular*, México, [s. f.], en www.amda.org.mx. (10 de febrero de 2010), 3 pp.
- MÉXICO, SECRETARÍA DE ECONOMÍA, *Reporte semanal de autos destruidos del Programa para el desarrollo de las industrias de alta tecnología (PRODIAT), proyectos tipo C para la renovación vehicular*, México, 26 de marzo de 2010. www.economia.gob.mx, (abril de 2010), 3 pp.
- OECD, "The Automobile industry in and beyond the crisis", Capítulo 2, en *Economic Outlook*, Volumen 2009/2, No. 86, Noviembre 2009, www.oecd.org/datad/oeecd/57/61/44089863.pdf (19 de Marzo de 2010), pp.87-111.
- UNITED KINGDOM, SOCIETY OF MOTOR MANUFACTURERS AND TRADERS, *New Car CO2 Report 2010*, Londres, marzo de 2010, www.smmmt.co.uk, (21 de abril de 2010), 40 pp.