EXCELSIOR
EL PERIÓDICO DE LA VIDA NACIONAL

Fecha	Sección	Página
18.03.2009	Dinero	5

¿Incentivos fiscales para consumidores de autos?

La respuesta a esta interrogante puede hacer la diferencia en una industria que, como la automotriz, genera 7 por ciento del PIB y representa aproximadamente 25 por ciento de la manufactura de exportación de México.

Le adelanto que mañana la cúpula del sector, si la agenda no obliga a lo contrario, se reunirá con la plana mayor de Hacienda, encabezada por **Agustín Carstens,** para revisar el avance de los programas de apoyo a la liquidez de los brazos financieros y distribuidoras automotrices, lo que abre la oportunidad para que el secretario y su equipo conozcan la situación real de depresión que enfrenta la industria, cuya producción se ha contraído en alrededor de 40 por ciento ante la caída en más de 30 por ciento de las ventas internas de autos y camiones y en casi 45 por ciento en las exportaciones del sector.

Además de la dotación de liquidez, financiamiento y estímulos en la actual coyuntura económica en México, dependen inversiones en proceso estimadas en unos 12 mil millones de dólares entre este año y 2011, la reunión seguramente mostrará una realidad indiscutible: si la producción y las ventas internas siguen cayendo es probable que la recaudación de impuestos sobre autos nuevos sobre la renta y valor agregado asociada a esta severa contracción se reproduzca en igual proporción.

Por ello, además del diagnóstico y proyección de la situación sectorial de la industria y su proveeduría que ha preparado la cúpula empresarial automotriz, se propondrá a Hacienda que se reponga aquel programa que se estableció en la crisis de 1995 para que se establezcan incentivos fiscales a los consumidores, extendiendo el programa de chatarrización para vehículos utilitarios utilizados para el reparto en Pymes y no sólo en el transporte público de carga y pasaje; la eliminación del Impuesto Sobre Automóviles Nuevos y reducir la tasa del IVA, como lo hizo **Angela Merker** en Alemania y **Lula** en Brasil; y ampliar la deducibilidad de autos a personas físicas con actividad empresarial o profesionistas a 300 mil pesos, como estaba hasta que lo redujo la administración **Fox.**

Hay que señalar que el sector genera un millón de empleos formales directos, el que se salve una tercera parte del empleo y con ello la retención del ISPT, seguramente será buen equilibrio fiscal para tomar medidas que no necesitan mucha imaginación, pero sí realismo fiscal.

A la reunión que les comento asistirán el presidente de la Asociación Nacional de Autopartes, **Agustín Ríos**; el presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, **Eduardo Solís**; el presidente de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, **José Gómez Báez**; el presidente de la Asociación Mexicana de Intermediarios Financieros Especializados, **Mario Sandoval**; los representantes de los brazos financieros de las firmas automotrices y los de las cinco principales armadoras (con planta industrial establecida en México), esto es, VW, General Motors, Ford, Nissan y Chrysler.

Hay otros temas igualmente relevantes: la revisión del tope que se puso al programa de apoyo a la liquidez de las sofomes automotrices de mil 500 millones de pesos, 300 por armadora, que a estas alturas parece muy corto y el subsecretario **Alejandro Werner** había comprometido que se revisaría con Nafin, que dirige **Héctor Rangel**, cuando se agotara; el apoyo con el programa de garantías a las distribuidoras automotrices que lleva un par de subastas, el programa de chatarrización que en el DF y con los taxis ha tenido buen comportamiento en materia de calidad crediticia para que se amplíe a los vehículos utilitarios de las Pymes y elevar los topes de acceso al crédito garantizado por Bancomext a empresas altamente exportadoras, pues está limitado a 200 millones de dólares, cuando la exportación requiere un empujón.

Continúa en siguiente hoja

$ 20299.42
Tam: 424 cm2
AMIRALRIOS

CP.
2009.03.18

EXCELSIOR
EL PERIÓDICO DE LA VIDA NACIONAL

Fecha	Sección	Página
18.03.2009	Dinero	5

No están pidiendo subsidios, pero sí apoyo financiero a tasas adecuadas, pues el gobierno mexicano no puede perder de vista que este 31 de marzo es la fecha marcada por el gobierno de **Obama** y el Congreso de EU, para que se presente la Task Force automotriz, y se decida si se apoya o no al sector financieramente o se le manda al Chapter 11, cosa poco probable.

Si se aprueba la Task Force, como se hizo en el caso de Francia, Alemania y España, es probable que la línea de financiamiento incluya la Cláusula de Viabilidad Global, que obliga a Ford, Chrysler y GM a no usar un dólar para mantener empleos o programas de inversión fuera de EU.

De Fondos a Fondo

Como la ausencia de información es la madre de todos los rumores, le comento que la SCT de **Juan Molinar**, accedió a la petición de cuatro de las empresas que han mostrado su interés en la licitación de la terminal de contenedores de Manzanillo, para que se reprograme el calendario, debido a que algunas requieren tiempo para concretar su plan financiero y otras tienen que realizar consultas de tipo técnico dada la magnitud del proyecto. Las peticiones las recibió y documentó la Coordinación de Puertos, de **Alejandro Chacón,** conforme a la ley a petición de los concursantes.

En cuanto a las críticas que promueve la competencia y que asocian la suspensión de la licitación a "irregularidades" por la participación de SSA México, la empresa que dirige **Francisco Kassian Díza**, la compañía no participará en la licitación de la segunda terminal de contendores si CFC, de **Eduardo Pérez Motta,** no lo aprueba. Desde luego, entrar al concurso implicaría para SSA México la disyuntiva de conservar o finiquitar la actual concesión que en pocos años llegará a su fin (2014) tras haber invertido más de 300 mdd.