



Empresa

POR ALBERTO BARRANCO

albertobach@yahoo.com.mx barrancoalberto@prodigy.net.mx

Automotrices en el tobogán

Colocadas en línea recta frente al efecto dominó de la crisis global con epicentro en Estados Unidos, el deterioro de las empresas automotrices instaladas en el país, sin embargo, corre a mayor velocidad de lo previsto

El colapso, pues, ronda la esquina sin que hasta el momento las medidas de protección empaten con la urgencia, con la novedad de que la mayoría de ellas aún están en el papel.

Los números aplastan. De entrada, la producción durante febrero pasado se cayó 38.7%, en tanto las ventas al exterior, la mayoría con proa al país de allende el Bravo, se derrumbaron en 44.6%.

El tobogán se mantuvo vivo en abril, cuando la producción descendió 46.6% y la exportación lo hizo en 41%.

A su vez, las ventas internas que en febrero se habían abatido 29.2%, en marzo frenaron ligeramente su caída con 19.8%... para profundizarla en abril, con 38.2%.

Naturalmente, la debacle arrastra no sólo a las armadoras sino a las productoras de autopartes y a las distribuidoras, cuyo conjunto coloca en el filo de la navaja un millón de empleos, la mayoría ubicados como de nivel alto.

Solamente en las plantas productivas laboran 500 mil trabajadores, la mayoría con estándares de técnicos especializados.

La industria en su conjunto aporta 16% del Producto Interno Bruto.

Lo que está en juego, pues, más allá de marcas tradicionales o de una sólida plataforma de exportación, es el equilibrio social del país.

En la catarata, mientras Volkswagen ha despedido a 400 trabajadores temporales, Nissan ha anunciado a los cuatro vientos la cancelación de 6 mil plazas en su planta en Aguascalientes, pese a que el compromiso con el gobierno, a cambio de cubrir parte del costo de la nómina en el escenario de los paros técnicos, era cancelar despidos.

El problema es que los apoyos se quedaron en el papel, dada la maraña de requisitos burocráticos impuestos para llegar a la cumbre del palo encebado.

De hecho, las firmas están pactando con los sin-

dicatos la posibilidad de retiros voluntarios, por más que sin las condiciones que marca la Ley Federal del Trabajo.

Durante mayo pasado Volkswagen suspendió sus operaciones en la planta de Puebla durante dos semanas, repitiendo el numerito en abril, en tanto General Motors paró su línea de producción en marzo y cerró su planta en Ramos Arizpe, Coahuila, por espacio de tres semanas entre marzo y abril.

Y si le seguimos, el fabricante de autos chinos Geely Automóviles Holding que el año pasado había anunciado una colosal inversión para producir y distribuir su línea en México, en febrero pasado empezó a recular, señalando que la apuesta podría reducirse. Más aún, a partir de entonces mantiene un espeso silencio sobre el asunto.

La inversión sería de 500 millones de dólares.

Naturalmente, las empresas establecidas desde hace lustros en el país, es decir General Motors, Nissan, Volkswagen, Ford y Chrysler, lo último que están pensando es en ampliar su capacidad instalada.

Quién se acuerda ya cuando México se convirtió en el décimo productor de automóviles en el mundo. Quién se acuerda, incluso, que apenas el año pasado se producían 2.1 millones de vehículos al año, de los cuales 1.7 millones se exportaban.

La imagen de la caravana de vehículos de todos colores y sabores que simulaban una línea de hormigas con proa a la panza de gigantescos barcos cargueros en el puerto de Veracruz, se quedó para la nostalgia.

Y aunque el gobierno, ante la presión de las circunstancias, accedió a abrirle una línea de crédito a la industria de 9 mil 500 millones de pesos, o si lo prefiere de 620 millones de dólares, vía los bancos de desarrollo, léase Nacional Financiera, ésta es insuficiente.

De acuerdo a lo previsto, 4 mil millones se destinarían a reforzar las alicaídas existencias de las financieras creadas por las propias armadoras; 4 mil más para préstamos directos a éstas, y el resto para apuntalar a las distribuidoras.

Continúa en siguiente hoja



Fecha 15.05.2009	Sección Finanzas	Página 5
----------------------------	----------------------------	--------------------

Sin embargo, existen financieras como la de Ford que están al borde de la bancarrota, en tanto la mayoría de las armadoras está operando con pérdidas.

Ahora que las ventas, a contrapelo de ofertas inéditas como el reducir al mínimo el enganche; ofrecer vehículos del año a precios del 2008, o pagos de seguro, tenencias y placas, están al nivel de 1999.

En la desesperación, la exigencia habla de pedir por decreto la renovación del parque vehicular en el ramo oficial y el particular.

Lo que apuntaba a derrota se volvió catástrofe, justo cuando se abría una ventana para la reconversión, que permitiría opciones para cancelar el uso de combustibles fósiles.

Lluvia, pues, sobre mojado.

BALANCE GENERAL

Ubicada como cartera de uso discrecional de los presidentes de la República, es decir, sin exigencia al calce de comprobación, el monto de la partida secreta lo redujo el ex presidente Ernesto Zedillo a sólo un peso, para volverlo cero en el último año de su gobierno.

De ahí el célebre: "No tengo cash" del ex Ejecutivo, hoy al servicio de firmas multinacionales.

Con Vicente Fox reapareció, sólo que manteniéndose como *top secret* su tamaño.

Durante la época de Carlos Salinas de Gortari el tamaño del regalito alcanzó 5 mil millones de pesos, para reducirse durante el último año del sexenio a 2 mil 500.

La justificación de la Secretaría de Hacienda hablaba de que el Ejecutivo debería tener un fondo pa-

ra repartir en casos de emergencia o situaciones extraordinarias que viviera el país, por más que con Salinas el objetivo apuntaba a premiar lealtades... o quizá complicidades.

OTRA VEZ EL IVA

Colocado de espaldas a la pared ante lo que apunta a una colosal caída de ingresos tributarios para el año próximo al profundizarse la recesión económica, el gobierno está colocando en posición de coro a los organismos empresariales para revivir la opción de elevar el IVA de cero al 15% para alimentos y medicinas.

La exigencia, pues, se machacará una y otra vez en los próximos días.

La moneda de cambio habla de mantener la caída en la tasa del IETU prevista para 2010.

VENDEN EL NAFTRAC

Abierto en abril de 2002 como una opción para "democratizar" la participación de los particulares en las apuestas de la Bolsa Mexicana de Valores, Nacional Financiera le vendió el fondo conocido como Naftrac a la firma estadounidense Barclays Global Investors.

El banco de desarrollo, pues, abandona una de sus tareas estratégicas, es decir la promoción del mercado de valores como instrumento de desarrollo del país.

De hecho, ayer mismo se inició la conversión de los Certificados de Participación Ordinaria que tenían los que le entraron a la piñata, por papeles avilados por el nuevo dueño.

