

Fecha 03.07.2009	Sección Finanzas	Página 6
----------------------------	----------------------------	--------------------



Aun sin acuerdo sobre bono automotriz

Mientras en Alemania en plena crisis se da a conocer que las ventas automotrices alcanzaron un nivel récord con 2.6 millones de autos vendidos en el primer semestre de este año, en México la industria no ha podido arrancar el programa de deschatarrización

Como en el caso de Alemania en México la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores, AMDA, que preside **José Gómez Báez**, y la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, encabezada por **Eduardo Solís**, negocian con las secretarías de Hacienda y de Economía un programa que, como en el caso de Alemania, contempla un bono para adquirir un nuevo auto y renovar el parque vehicular, que en México tiene una edad promedio de 10 años.

Entre los puntos que se están afinando desde hace meses —ante la desesperación de la industria que ve cómo mes a mes bajan sus ventas— está el programa en sí de la deschatarrización, que se está negociando con la Cámara Nacional de la Industria del Acero porque se pretende que a través de este estímulo fiscal se tenga un beneficio ambiental al sacar de circulación los autos más viejos y contaminantes con la garantía de que efectivamente serán destruidos y no se volverán a vender.

En materia fiscal la Secretaría de Hacienda y la Secretaría de Economía trabajan por un lado en el monto del bono que recibirán directamente las armadoras de automóviles, que lo descontarán del precio del vehículo, y por el otro que el programa no beneficie a los autos importados sino a los fabricados en México, porque lo que se pretende también es apoyar a la industria nacional y mantener la planta laboral ante el desplome generalizado de ventas. Un problema que se está presentando en las negociaciones es que el gobierno les pide a las armadoras que otorguen un descuento que equipare al bono que se otorgará con cargo al fisco, y como se imaginarán ni los distribuidores ni las armadoras están de acuerdo porque se pretende que este programa sea de apoyo al sector. Un problema adicional es que quienes sí desean comprar un auto utilitario están lógicamente a la espera de que se apruebe el programa, lo que afecta aún más a la alicaída demanda.

Otro problema que tiene que resolver a marchas forzadas la Secretaría de Economía es que este programa no genere controversias internacionales con los países con los que tenemos firmados tratados de Libre Comercio al no otorgar trato nacional a las armadoras que importen autos. Desde luego no es programa de estímulo a la venta de automóviles sino a la deschatarrización, por lo

Continúa en siguiente hoja



Fecha 03.07.2009	Sección Finanzas	Página 6
----------------------------	----------------------------	--------------------

que sólo se aplicará a los autos denominados utilitarios, que básicamente son los compactos y subcompactos.

Hay que recordar que a principios de este año tanto la AMDA como la AMIA presentaron una propuesta mucho más sencilla y fácil de aplicar, y que resultó muy eficiente en la crisis de 1995, que era ampliar la deducibilidad en la compra de vehículos nuevos, que actualmente es de 175 mil pesos. Una ventaja de la deducibilidad es que sólo beneficia a los contribuyentes cumplidos, mientras que el bono ecológico podrán aprovecharlo también quienes están en la economía informal.

Ante la negativa tajante de **Agustín Carstens**, el secretario de Hacienda, para ampliar la deducibilidad se comenzó a manejar la alternativa del gobierno alemán, que evidentemente es más eficiente que el mexicano. ¿O no?

EBRARD, INVERSIÓN EN CETRAM EL ROSARIO

El jefe de Gobierno del Distrito Federal, **Marcelo Ebrard**, firmará hoy el convenio entre Desarrolladora Mexicana de Infraestructura Social, Impulsora para el Desarrollo y Empleo de América Latina, de **Carlos Slim**, y Conservación y Mantenimiento Urbano para la modernización del Centro de Transferencia Modal El Rosario, que pese a la crisis será el primero que se desarrollará con una coinversión entre las empresas y el gobierno capitalino de mil 800 millones de pesos.

Las reformas al Código Financiero; Ley del Régimen Patrimonial y el Servicio Público permiten este tipo de coinversiones mediante el cual la inversión la realiza el sector privado, y el gobierno capitalino aporta los derechos de aprovechamiento y explotación de un espacio público como son los Cetram, que son los paraderos del Metro y de autobuses, para modernizarlos con mejores instalaciones y centros comerciales y restaurantes que permitan aprovechar el flujo de pasajeros.

La figura de coinversión que impulsa en forma decisiva Mario Delgado, el secretario de Finanzas del Distrito Federal, y el proyecto es modernizar todos los Cetram, empezando con El Rosario, que es la terminal de la línea 7 del Metro que representa un flujo de 2 mil 500 vehículos diarios y cerca de un millón de pasajeros. Se rehabilitarán 65 mil metros cuadrados y del éxito de El Rosario dependerá la modernización de los otros Cetram.