



Sin fronteras

JOAQUÍN LÓPEZ-DÓRIGA OSTOLAZA

joaquin@eleconomista.com.mx

El programa de deschatarrización en EU

Desde las inicios de la crisis financiera global, las principales políticas de estímulo han sido enfocadas en el rescate al sector financiero y la normalización de los mercados de crédito. Sin embargo, recientemente varios países han implementado medidas enfocadas a tener un impacto más claro en el consumidor y en los niveles de empleo.

Una de las más populares y con un impacto muy tangible en países como Estados Unidos (EU), Japón, China y Brasil, consiste en otorgar un subsidio para la compra de automóviles nuevos en sustitución de los viejos. En EU, el programa inicial fue de

1,000 millones de dólares y recientemente se autorizó un monto adicional de 2,000 millones de dólares. El impacto en el sector automotriz ha sido muy claro a pesar de que el monto es relativamente pequeño comparado con el programa de estímulos de casi 800,000 millones de dólares implementados a principios de este año.

El subsidio individual va de 3,500 dólares a 4,500 dólares, que en algunos casos representa hasta 25% del valor de compra del automóvil. A pesar de que el subsidio se lanzó a finales de julio, las ventas de autos de manera anualizada durante ese mes podrían

alcanzar 10.5 millones contra la cifra de junio de 9.7 millones.

Con el monto adicional, recientemente autorizado, se estima que las cifras anualizadas de agosto podrían superar 15 millones de autos. La producción de autos también se empieza a beneficiar del programa de una manera muy importante.

En junio, la producción anualizada llegó a un máximo de 4.1 millones de vehículos mientras que en julio ésta superó los 6.5 millones y para agosto se debería registrar una cifra por lo menos en línea con la de julio.

La industria automotriz ha registrado tales

recortes de gastos, que las principales compañías estiman que podrían ge-

nerar números negros en una industria que produce alrededor de 10 millones de autos al año.

Para poner esto en contexto, debemos recordar que apenas en el 2007 se produjeron casi 17 millones de autos al año y aun así las principales compañías apenas generaban utilidades mientras otras estaban en números rojos.

Históricamente, el gasto del consumidor en vehículos en EU es equivalente a 3 o 4% del PIB, pero hoy en día se encuentra rondando 2%, el nivel más bajo en los últimos 50 años.

La recuperación en el sector automotriz sería una excelente señal para el empleo, para la actividad económica y para México, como parte importante de la cadena productiva del sector automotriz de EU. Sin embargo, es posible que muchos de los empleos perdidos en este sector en ese país nunca se recuperen.

Los impulsores del programa argumentan que la sustitución de vehículos viejos por nuevos genera beneficios en tres aspectos: al medio am-

biante, al consumidor y al productor.

Sin embargo, los detractores afirman que las ventas que se den bajo el programa son simplemente ventas futuras

adelantadas a través de un descuento financiado de un contribuyente a otro, y por lo tanto, no generan valor agregado.

Aunque este argumento coincide con el argumento de los detractores, también reconoce que en el corto plazo el programa será efectivo en reactivar la producción automotriz, aunque en el futuro ésta tenga que ajustarse a la realidad de un mundo sin subsidios.

La esperanza es que en el mediano plazo el consumidor se encuentre en una mejor posición financiera (menos endeudado y con mejores perspectivas de empleo) para comprar un auto aun sin el subsidio. ■

