

# El sector automotor, empeñado en su sobrevivencia

<POR ÁNGELA MELÉNDEZ SÁNCHEZ>



**La Resolución 66**  
el Comex limitó  
la importación de  
autos.

La restricción  
de importaciones  
significará  
una disminución  
de unidades  
de **30%**.

Las últimas restricciones para importar autos han puesto en jaque a los empresarios del sector automotor, cuyo rápido crecimiento de los últimos cuatro años se ha visto frenado. A la espera de que el Gobierno establezca una política más estable, el sector empieza a repensar sus negocios y buscar formas que le permitan proyectar no solo sus

ventas, sino la estabilidad de sus trabajadores y su futuro en el país. El Gobierno ha justificado las prohibiciones en la necesidad de reducir los niveles de contaminación, pero ha terminado por aceptar que, además, se trata de una urgencia por equilibrar la balanza comercial no petrolera que hasta ahora sigue siendo desfavorable.

En el último año, el sector automotor ha sido golpeado repetidamente. Las restricciones a las importaciones de vehículos y sus partes han hecho que la industria automotriz se enfrente a un escenario nuevo y se vea obligada a repensar el negocio para mantenerse fuerte mientras llega la estabilidad. La Resolución 66 del Comité de Comercio Exterior (Comex), emitida el pasado 15 de junio, estableció la restricción cuantitativa anual de importación para vehículos, clasificados en 16 subpartidas. La prohibición se fijó por



CLEMENTE PONCE,  
director ejecutivo Aeade.

unidades de vehículos y por valor y estará vigente hasta diciembre de 2014.

El Gobierno justificó esta medida por la necesidad de proteger el ambiente, evitando el ingreso de más autos, similar restricción aplicada a los teléfonos celulares. Sin embargo, la justificación no convenció al gremio automotor ni a la opinión pública, cuyas lecturas se direccionaron a la urgencia del régimen por equilibrar la balanza comercial. Aunque el primer semestre dejó un saldo positivo general de \$ 389,6 millones al país, la balanza comercial no petrolera abrió su brecha negativa en 16,7%, al pasar de \$ -3.376,9 millones a \$ -4.408 millones, en comparación con igual período de 2011, lo que elevó las alertas en el régimen.

La nueva norma del Comex definió que las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota, aunque esta medida dio un giro el 30 de julio último, cuando la entidad formuló la Resolución 77 y autorizó la utilización de las licencias de importación concedidas por el Ministerio de Industrias y Productividad (Mipro) que no fueron consumidas en su totalidad y que se encontraban vigentes hasta la fecha en que se emitió la Resolución 66. La condición es que los vehículos amparados en dichas licencias sean nacionalizados hasta el 28 de diciembre de este año.

El documento añade que, de existir la posibilidad, los montos autorizados en las licencias de importación, deberán ser descontados de las cuotas asignadas a cada importador.

Se exceptuó de las restricciones a las importaciones de vehículos para personas con discapacidad, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmunidades, Privilegios y Franquicias diplomáticas, así como a los vehículos del plan Renova. En el Cuadro 1 se muestran cómo quedaron las cuotas para los diferentes consignatarios.

El director ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade), **Clemente Ponce**, considera que, a pesar de la incomodidad que producen las restricciones, la distribución de las cuotas “sí ha sido equitativa” y que el

hecho de que se conozcan públicamente ha permitido a los actores comprobar que “ya no son discrecionales como era en la etapa anterior, cuando no había una regulación al respecto”.

Un análisis realizado por la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) y la Aeade mostró que la restricción de importaciones significará una disminución de unidades de 30%. De acuerdo a las nuevas cuotas, los consignatarios podrán importar hasta 48.279 vehículos

CUADRO 1  
CUOTAS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

	Consignatario	Cuota anual en \$ (FOB)	Cuota anual en unidades
1	Aekia S.A.	33'350.411,5	4.374
2	Almacenes Juan Eljuri Cia. Ltda.	298.213,3	72
3	Álvarez Barba S. A.	10'711.639,45	163
4	Ambacar Cia. Ltda.	6'833.996,6	753
5	Automotores de Francia C. A.	1'148.773,5	93
6	Automotores y Anexos S. A.	92'073.675,28	10.107
7	Autosharecorp S.A.	14'769.225,8	767
8	Camc Truck Cia. Ltda.	166.530	19
9	Casabaca S.A.	9'826.507,39	283
10	Cetivehículos S.A.	1'187.469,5	100
11	ChryslerJeep Automotriz del Ecuador S. A.	495.905,9	29
12	Cinascar del Ecuador S. A.	2'875.473,21	683
13	Corporación Carrera S. A.	6'001.875,6	116
14	Daihauto S. A.	205.365,5	4
15	Distribuidora de Vehículos S. A. Divesa	238.091	49
16	Eurovehículos S. A.	2'504.250	435
17	Fisum S. A.	16'705.858,4	1.512
18	General Motors del Ecuador S. A.	63'496.723,75	6.512
19	Germanmotors S. A.	1'459.884,58	62
20	Gotelli S. A.	794.054,8	17
21	Importadora Tomebamba S. A.	11'232.942,52	322
22	Intrans Ecuador S. A.	1'764.672	107
23	Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S. A. Maresa	17'504.598,91	1.340
24	Maquinarias y Vehículos S. A. Mavesa	1'264.372,9	74
25	Mecanosolvers S. A.	880.950	240
26	Mosumi S. A.	8'323.213,34	458
27	Neohyundai S. A.	82'731.459,3	10.766
28	Ómnibus BB Transportes S. A.	13.444,20	1
29	Piedramundo S. A.	406.247,92	6
30	Quito Motors S. A.	59'608.241,7	2.996
31	Recordomotor S. A.	2'450.691,55	124
32	Sánchez Rosas Eymi Je Zael	483.388,5	8
33	Starmotors S. A.	5'306.821,65	76
34	Teojama Comercial S. A.	464.330,18	24
35	Terán Caicedo Luis Ramiro	326.879	9
36	Toyocosta S. A.	9'723.901,81	301
37	Toyota del Ecuador S. A.	60'724.113,42	5.255
38	Vizcaino Terán Paúl Andrés	988.048,6	22
	<b>TOTAL</b>	<b>495'991.831,06</b>	<b>48.279</b>

FUENTE: COMEX, RESOLUCIÓN 66.

por un total de \$ 496 millones y se ha estimado que los precios por unidad se podrían elevar hasta en 4% más. Entre enero y junio de este año, la AEA reportó ventas de 61.498 unidades, en comparación con las 70.409 vendidas en el mismo período en 2011, lo que representó una caída de 12,65% (Cuadro 2).

## Las razones del Gobierno

Para tomar esta decisión, el Ministerio del Ambiente determinó que en los últimos años los gases de efecto invernadero (GEI) han aumentado en 110% —aunque no especificó el período tomado en cuenta—, señalando como el principal responsable de ese incremento al sector automotor. Por ello, una de sus recomendaciones fue la adopción de una restricción para limitar “el acelerado crecimiento del parque automotor del Ecuador, lo que permitirá una reducción de las emisiones de GEI, con un impacto positivo en el ambiente y en la salud de los ecuatorianos”. Asimismo, según la Agencia Nacional de Tránsito, en los últimos tres años, la concentración de vehículos se ha manifestado en las provincias de Pichincha y Guayas, que alcanzan 41% y 21% del parque automotor, respectivamente.

En eso se apoyó el Ministerio Coordinador de la Producción al justificar la medida. **Santiago León**, ministro del ramo, días después de introducir la normativa, argumentó que las razones del Comex se enmarcaron en la protección y cuidado de la salud y del ambiente. Mencionó también que un objetivo secundario era fortalecer la industria del reciclaje.

Pero tampoco pudo evitar las inquietudes inevitables sobre el uso de estas restricciones para mejorar la balanza comercial. En una exposición pública reconoció los problemas comerciales y manifestó que debido a que “es innegable” la existencia de inconvenientes en la balanza comercial, por lo que “tenemos que ver qué restringimos”.

## El gremio anhela estabilidad

Para los dirigentes del gremio automotor, existe una razón por la que consideran ser el blanco de varias prohibi-

CUADRO 2

Ventas automotrices en el primer semestre (2008-2012, en unidades)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total
2012	9.885	9.739	9.883	9.953	10.811	11.227	61.498
2011	11.076	10.917	11.711	11.652	12.057	12.996	70.409
2010	8.059	8.054	10.149	10.026	10.505	11.352	58.145
2009	9.121	7.865	7.324	6.729	7.013	7.463	45.515
2008	7.592	6.941	7.655	9.180	8.651	9.402	49.421

FUENTE: ASOCIACIÓN ECUATORIANA AUTOMOTRIZ (AEA).

CUADRO 3

Cuotas y cupos de CKD

Consignatario	Cuota anual en \$ (FOB)	Cupo anual de unidades
Sudamericana de Motores Motsur Cía. Ltda.	402.561	361
Aymesá S. A.	45'158.812,30	6.552
Omnibus BB Transportes S. A.	333'005.568,34	50.052
Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuat. S. A. Maresa	69'261.809,47	18.632
Unnomotors Cía. Ltda.	338.323,50	510
<b>TOTAL</b>	<b>448'167.074,6</b>	<b>76.107</b>

ciones: su clara notoriedad. Aunque podría sonar simple, Ponce cree que los vehículos al ser bienes que se encuentran en la calle se hacen más visibles y vulnerables a la imposición de medidas. El director ejecutivo de la Aeade no niega que los cambios a los que han sido sometidos son fuertes y tienden a afectar la estabilidad de los negocios, “pero estos son negocios que debemos sostener en el tiempo, porque están basados en inversiones fuertes y en relaciones laborales responsables con los empleados”, comentó a GESTIÓN.

Aunque dice que han aceptado las nuevas normativas con malestar, advierte que los empresarios no tienen otra alternativa “que ver la manera de sostenerse, a pesar de los golpes y hacer más eficiente su labor”, con medidas como la eliminación de algunos gastos y el mejor cuidado de su economía.

Es claro que han tenido que ajustarse a las prohibiciones gubernamentales, pero no por ello dejan de desear que el Estado establezca una política más estable “y no de saltos y cambios permanentes”. Ponce añade que en sus negocios no pueden “abrir y cerrar” hasta que las aguas se calmen, pues muchos de ellos tienen más de 50 años vida.

“Es difícil el futuro porque este Gobierno no ha logrado definir la política para nuestro sector. Nuestro afán es proponer al Gobierno una política que nos asegure estabilidad, previsibilidad”, explica. Si las peticiones son escuchadas,

se lograría que después de 2014 las prohibiciones “al menos” se alivianen y de esta forma conseguir operaciones más estables.

El directivo de la Aeade sostiene que el principal problema que el sector enfrenta es la presión por cubrir los costos fijos, teniendo ventas más bajas. Es decir, pagar con menos ingresos los mismos rubros de arriendos, personal, etc. “Tratamos de no despedir gente porque entendemos que las medidas son temporales”. De allí que, al volverse las operaciones más costosas y tener menores ingresos, lo que se verá reducido es el margen o rentabilidad del negocio. “Hay empresas que no solo no van a ganar, sino que van a perder dinero”. A esto se suma —a decir de Ponce— la desconfianza para emprender nuevos negocios, sucursales, etc.

## El escenario para los CKD

La otra regulación se impuso a las partes de autos y motos que vienen para ensamblaje local (CKD, siglas en inglés de *Completely Knocked Down*). En la Resolución 65 del Comex se establece una reducción cuantitativa de CKD en 19 subpartidas, fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor.

Además, estas piezas pagarán la totalidad del arancel consolidado correspondiente al bien final y este porcentaje podrá disminuir en la medida en que el porcentaje del producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor. Sin embargo, todas deberán pagar un arancel mínimo (Cuadro 3).

# Hablan los empresarios...

**General Motors**  
**Fernando Agudelo,**  
*presidente ejecutivo*



Foto: Cortesía General Motors

Somos una empresa ecuatoriana de ensamblaje de vehículos con más de tres décadas de historia. Estamos orgullosos de que 80% de autos que vendemos sea

ensamblado con mano de obra ecuatoriana. Para nosotros es un orgullo contar con una planta de ensamblaje con elevados estándares de calidad. Sumado a esto, tenemos gran compromiso con nuestros clientes, brindando el más grande portafolio adaptado a las necesidades de cada ecuatoriano. Ofrecemos vehículos en cada segmento, gran equipamiento y la mejor relación costo-beneficio. Buscamos garantizar una excelente experiencia en nuestros 64 puntos de venta y 80 puntos de servicio en 19 provincias del país. En el corto plazo, contemplamos introducir modernas tecnologías para nuevos modelos y continuar enfocados en la industria de autopartes ecuatorianas.

Actualmente, el país presenta importantes desafíos para adaptarnos a las nuevas regulaciones, mientras que visualizamos las oportunidades en dos frentes. En primer lugar, tenemos el potencial para impulsar la industria ensambladora y, por otro lado, queremos desarrollar más contenido local.

En 2011 invertimos \$ 28 millones, y este año estamos invirtiendo \$ 43 millones para incorporar mayor tecnología, generar valor agregado y contribuir a la competitividad. Este monto contempla la nueva planta de pintura, la modernización, la tecnificación de nuestras instalaciones y los \$ 9 millones que se invirtieron para que el nuevo Chevrolet Sail sea ensamblado en el Ecuador.

**Fortalezas:** Calidad, producción nacional, compromiso, portafolio.

**Novedades:** Por la celebración de los 100 años de Chevrolet en el mundo, General Motors-Omnibus BB del Ecuador presentó su nuevo modelo Chevrolet Sail. Este año se culminará con el proyecto de ampliación de la nueva planta de pintura e invertirán en tecnología de punta para el ensamble local de sistemas de suspensión, ejes diferenciales, cinturones de seguridad, radiadores y aires acondicionados. El 6 de septiembre se ensambló la unidad 600.000 de producción nacional.

**Toyota**  
**Gloria Navas,**  
*gerente de Marketing y Planificación*

Toyota es una de las marcas de mejor opinión general y reconocimiento en el país, debido a sus atributos de durabilidad, calidad y confiabilidad. Durante más de 50 años de presencia en el Ecuador, hemos desarrollado una red de concesionarios que ofrece respaldo técnico y servicios de posventa. Nuestros vehículos tienen gran aceptación en el mercado y un valor superior de reventa. Toyota lidera el cambio tecnológico con vehículos cada vez más eficientes, por eso estamos liderando la introducción de tecnologías limpias en el país.

En los últimos años han existido continuos cambios de normativas y regulaciones, lo que hace muy difícil planificar a largo plazo. Sin embargo, siempre estaremos dispuestos a hacer nuestro mejor esfuerzo para

ofrecer productos en los que se reflejen la innovación y la calidad. Esperamos que el Gobierno se sensibilice para dimensionar el aporte del sector en el país en términos de fuentes de empleo, impuestos, transferencia tecnológica y que podamos, en forma conjunta, establecer parámetros de funcionamiento claro a largo plazo.

**Fortalezas:** Durabilidad, calidad, confiabilidad e introducción de energías limpias.

**Novedades:** Por cuarto año consecutivo, Lexus, marca del grupo Toyota, obtuvo el primer puesto en el gran estudio de calidad inicial realizado por la consultora JD Power. El estudio destaca la calidad de los servicios posventa de las marcas, y cómo los propietarios prefirieron su concesionario y talleres independientes. Además, Toyota fue declarada la marca más verde del mundo por segundo año consecutivo.

Foto: Samitago Serrano



# Los autos en números

En **2011** el mercado sudamericano registró un crecimiento promedio de **18,5%**.

Los mercados que más crecieron fueron:

**2.955**  
autos  
exportados  
a Venezuela.

Colombia  
**27,85%**

Perú  
**24,6%**

Chile  
**23,07%**

Argentina  
**27,8%**

## Lo que pasa en el Ecuador

El parque automotor ecuatoriano cerró el año pasado con más de **1,8 millones de vehículos matriculados**, según datos oficiales.



### Ventas

En el primer semestre de **2012** se vendieron en el país **61.498 automotores**. Una caída de **12,65%** en comparación con el mismo período del año anterior.

Las ventas de autos con motores de entre **1.500 y 3.000 centímetros cúbicos (cc)** cayeron **8,2%** entre enero y junio.

La caída fue mayor en los vehículos de **3.000 cc** en adelante: **25,3%**.

En **2011** las ventas crecieron **5,84%** con relación a **2010**.

Se vendieron **139.893 unidades**.

De estos, **62.585** fueron vehículos y **27.469**, camionetas.

**2011** registró un pico ventas en los últimos cuatro años.

Las marcas que registran más ventas:



Chevrolet + Suzuki.



Hyundai.



Nissan.



Toyota.



Mazda.



Kia.

En Pichincha y Guayas está **62%** de todos los vehículos del país.

Este año se podrán importar hasta **48.279 vehículos** por un total de **\$ 496 millones**.

## IMPACTO DE RESTRICCIONES

Según la Aeade, a diciembre de **2011**, las subpartidas de vehículos sujetas a licencias previas mostraron una reducción acumulada de **\$ 310 millones**, lo que representó una disminución de las importaciones de **20%** con relación a igual período en **2010**.

Las importaciones totales en valor CIF de las **22** subpartidas automotrices sujetas a licencias presentaron una reducción de **20%** respecto al valor total importado en **2010**.

El sector automotor es el único que contrajo sus importaciones en valor CIF en **5,74%**, generando una reducción de **\$ 135,4 millones** en **2011**.

## DEFINICIÓN DE AUTOMÓVIL

Vehículo autopropulsado por un motor propio y destinado al transporte terrestre de personas o mercancías. El automóvil con estas características fue inventado por **Karl Friedrich Benz**, en Alemania, alrededor del año 1885, al instalar un motor industrial de combustión interna en un triciclo, vehículo que alcanzaba velocidades máximas de 20 km/hora. Este se llamó **Motorwagen** y actualmente se exhibe en un museo de Múnich.



### Importaciones

Entre enero y mayo de este año, se importaron **23.877 vehículos**, **3%** menos con relación al mismo período de **2011**.

Los vehículos importados fueron:

**13.886** automóviles

**4.217** camionetas

**2.940** camiones

**918** camperos

**608** automóviles híbridos

**380** furgonetas

**396** tractocamiones

**339** chasis de bus

**99** buses

**94** vehículos especiales

En **2011** las importaciones de vehículos armados decrecieron **4,64%** en unidades respecto a **2010**.

El año anterior se importaron **75.101 unidades**, la mayoría automóviles. **2010** fue el año con mayor número de vehículos importados desde **2007**.



### Exportaciones

Las exportaciones entre enero y mayo de este año alcanzaron las **5.333 unidades**, **34%** menos respecto a **2011**. Los vehículos de mayor exportación en este lapso fueron las camionetas, con **2.043 unidades**; seguidas de los automóviles, con **1.657 unidades**; los todoterrenos, con **953 unidades**, y las furgonetas, con **680 unidades**.

En **2011** las exportaciones se incrementaron **3,62%** en unidades respecto a **2010**.

Ese año se exportaron **20.450 automotores** de las marcas Ómnibus BB, Maresa y Aymesa.

#### GRAN EXPORTACIÓN A VENEZUELA

El 27 de julio pasado se realizó la exportación más grande de vehículos a Venezuela. El cargamento incluyó **2.955 autos** de las marcas Kia, Mazda y Hyundai, comercializados por las firmas Aymesa, Maresa y Neohyundai. Los automotores salieron a finales de julio desde el puerto de Esmeraldas y arribaron a Puerto Cabello (estado Carabobo, Venezuela) el pasado 7 de agosto. El Ecuador tiene previsto duplicar en este año las exportaciones de vehículos a Venezuela hasta los **12.700 automotores**, en comparación con **2011** cuando logró exportar **6.876 unidades** a ese país.



### Producción nacional

La producción de vehículos en los primeros cinco meses de **2012** alcanzó las **31.538 unidades**, **7%** menos que en el año anterior. Los vehículos producidos fueron:

**14.183** automóviles.

**7.957** camionetas.

**7.661** todoterreno

**1.183** furgonetas.

**554** camiones.

El modelo más producido entre enero y mayo fue la camioneta **Luv D-Max 4x4 3,0 diésel C/D TM AC**, con **2.848 unidades**.

En **2011** la producción nacional decreció **0,67%** con relación al año precedente. Por tipo de vehículo destacaron las furgonetas, que crecieron **46,79%**.

Se produjo un total de **76.252 automotores** en **2011**.

Ómnibus BB fue la empresa que registró mayor producción, con **53.705 automotores** de un total de **75.743**.