

AUTOS: dos años y medio de restricción

< POR ÁNGELA MELÉNDEZ S. >

¿En qué radica la importancia del sector automotor? Una de sus principales fortalezas es el encadenamiento que produce a su alrededor. Industrias como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad,

robótica e informática se interconectan en torno a ella. Sin embargo, en los últimos años, medidas como la imposición de cupos para importar autos hicieron que la industria decaiga. Aunque con crecimientos más modestos, el sector sigue siendo rentable y

está a la espera de que el Gobierno analice su situación y revea si es conveniente seguir frenando a la industria o no. El próximo mes vence la Resolución 66 que limitaba las importaciones de autos y que cumplirá dos años y medio de vigencia.



Solo en el caso de impuestos se estima que son alrededor de \$ 400 millones lo que aporta la industria automotriz al fisco, según datos de Pro Ecuador (Análisis del Sector Automotriz (sic) 2013). Además, el sector tiene impacto en la generación de empleo a lo largo de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución, venta, mantenimiento y reparación.

La producción automotriz en el Ecuador empezó en la década de los cincuenta, cuando empresas de los sectores metalmeccánico y textil comenzaron a fabricar carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas. En el país, “se han ensamblado vehículos por más de tres décadas, en el año 1973 comenzó la fabricación de vehículos, con un total de 144 unidades de un solo modelo, conocido en aquel entonces como el Andino, ensamblado por Aymesa hasta el año 1980”, señala el texto antes citado. Asimismo, en la década de los setenta, la producción de vehículos superó las 5.000 unidades y, en 1988, con el Plan del Vehículo Popular, la producción se incrementó en 54,21%, pasando de 7.864 vehículos en 1987 a 12.127 vehículos el año siguiente, refiere el estudio.

Cuatro años más tarde, se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, abriendo las importaciones de vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda que conforman la cadena productiva ecuatoriana de al menos 14 ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIIU. En la actualidad, las empresas multinacionales han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles.

Según el Censo Nacional Económico 2010, a escala nacional, existían 29.068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotor; 70% corresponde a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, y el restante 30% se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos.

Además, Pro Ecuador indica que existen 118 establecimientos dedicados a prestar servicios de alquiler de vehículos en todo el país, lo que representa 0,40% del número total de establecimientos contemplados dentro de las actividades del sector. De acuerdo a la distribución provincial, se tiene que el mayor número de establecimientos se encuentra en Guayas (27%), seguido por Pichincha (17%), Azuay (8,1%), Manabí (7,5%) y Tungurahua (4,5%).

LA HISTORIA Y LA INDUSTRIA

La primera planta en el país fue Autos y Máquinas del Ecuador S. A. (Aymesa), que inició sus operaciones en 1973. Luego se creó la compañía Ómnibus BB Transportes S. A. en 1975, que se asoció con General Motors, la que la adquirió después, y es la ensambladora con mayor número de unidades producidas hasta el momento. Mientras que en 1976 se creó Manufacturas Armadurías y Repuestos del Ecuador (Maresa), la misma que hasta la actualidad ha ensamblado camiones, *pick-ups* y autos de pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial, como Mazda y Fiat.

En febrero 2012, se instaló la ensambladora Ciudad del Auto (Ciauto) en Ambato, siendo la cuarta del país. En este lugar se producen los modelos Haval H5 y la camioneta Wingle de la empresa Great Wall. Mientras que la empresa Thunder Cycles en 2012 se convirtió en la primera y única marca de motos ensambladas totalmente en el Ecuador, a través de una alianza estratégica entre Metraltronic (fabricante de autopartes para la industria automotriz) y Thunder Cycles en el Ecuador (ensambladora de motocicletas).

El análisis explica que “las ensambladoras presentes en el país: General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), Maresa, Aymesa y Ciauto, productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, KIA y Great Wall, respectivamente, debido a su alto grado de tecnificación, han logrado ser reconocidas por sus productos de alta calidad, inclusive

en sus destinos de exportación como Colombia, Venezuela, Perú, Centroamérica y el Caribe”.

Las empresas ensambladoras están calificadas con normas internacionales de calidad especiales para la industria automotriz como la QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002, también han sido calificadas con otras normas como la ISO 14000 sobre ambiente y la 18000 sobre ergonomía.

¿QUÉ PRODUCE EL ECUADOR EN INDUSTRIA AUTOMOTRIZ?

Los productos que el sector actualmente produce son los siguientes:

- Automóviles tipo sedán con motor a gasolina, T/M, de 4 puertas.
- Automóviles tipo *hatchback* con motor a gasolina, T/M, de 5 puertas.
- Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2 con motor a gasolina, T/M y T/A.
- Camionetas con motor a gasolina y/o diésel, de cabina simple y/o doble, 4x4 y 4x2, T/M y T/A.
- Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas, con motor a diésel, T/M.
- Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros tipo bus urbano, interestatal, escolar y turístico.

Mientras que la industria de fabricantes de autopartes ofrece lo siguiente:

- Llantas y neumáticos, radiales y convencionales, para auto, camioneta y camión.
- Alfombras termoformadas y planas, insonorizantes para piso, techo, motor y capó.
- Asientos para vehículos: individuales, delanteros y posteriores.
- Forros y tapicería para asientos de vehículos.
- Materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues.
- Silenciadores y sistemas de escape automotriz.

- Vidrios y parabrisas para automóviles.
- Hojas y paquetes de resortes o muelles de ballestas.
- Filtros de combustible para línea automotriz.
- Ensamble de auto: radios y fabricación de arneses de cables para sistemas de audio.
- Acumuladores de batería.

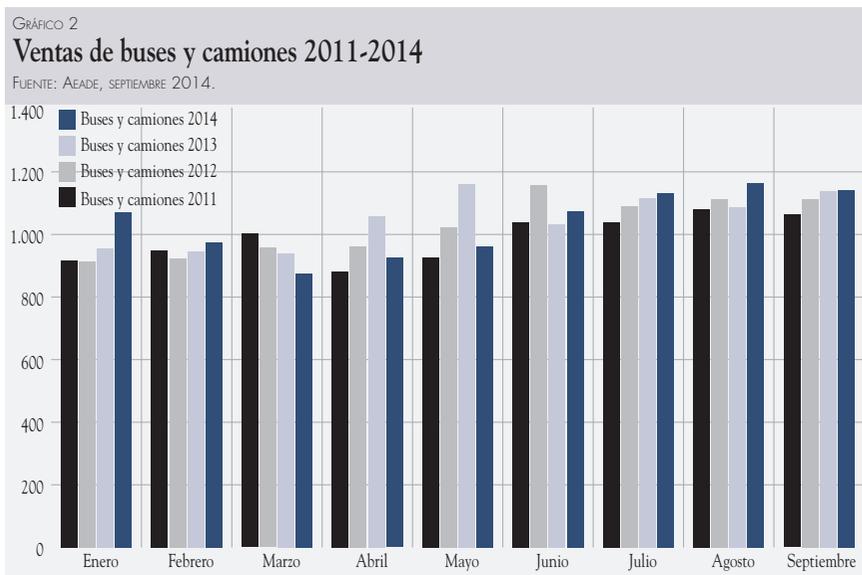
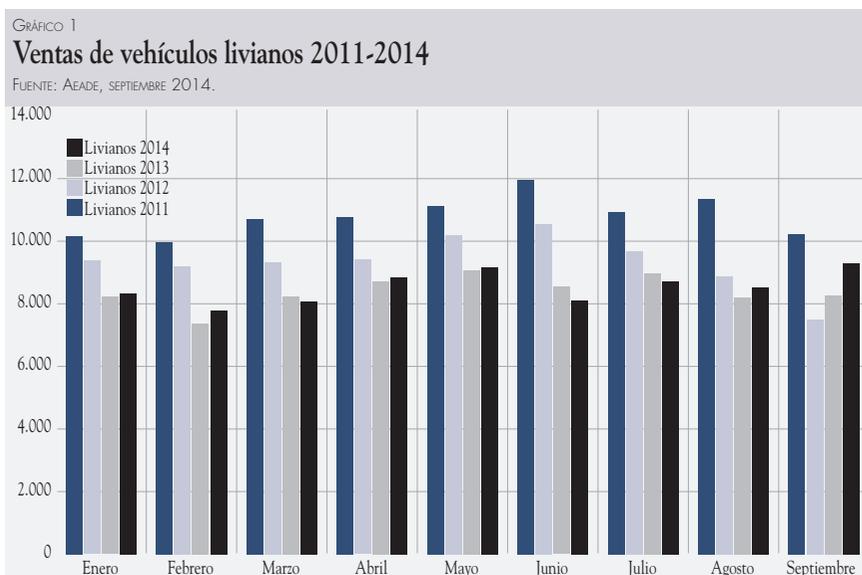
OPORTUNIDADES COMERCIALES

Pro Ecuador señala que el importante dinamismo del sector automotor,

a nivel nacional e internacional, representa oportunidades que pueden ser aprovechadas conociendo las tendencias del mercado. Se destaca lo siguiente:

- En el país el sector automotor es un importante multiplicador de plazas de trabajo directas e indirectas.
- Genera importantes ingresos al Estado gracias a la recaudación de impuestos, tasas y aranceles.
- Hay una importante integración del mercado automotor regional con relación a Colombia, Perú y Chile.

- La alta competitividad en la industria automotriz seguirá impulsando economías como la de México y Brasil.
- Uno de los mayores retos de este sector, a nivel mundial, es la necesidad de desarrollar vehículos que impacten en menor medida el ambiente.
- Para lo anterior la industria deberá elaborar vehículos con materiales más livianos y motores más eficientes para beneficio del consumidor y del ambiente.
- Para el año 2020 en el mundo, se espera alcanzar ventas anuales de 120 millones de unidades.
- El mercado de EEUU ha vuelto a mostrar una tendencia alcista.
- Según la visión de la industria del sector, los mercados emergentes tienen mucha gente y pocos vehículos. Por ejemplo, en China, hay un automóvil por cada 20 personas.
- Por la alta demanda estimada para ese sector, se prevé una mayor competencia y a su vez una reducción de los precios.
- Entre las marcas más eficientes, resaltan Volkswagen y Toyota.
- México ocupa el quinto lugar como exportador de autopartes a nivel mundial.



ASÍ ESTÁN LOS NÚMEROS DE LA INDUSTRIA NACIONAL

Las ventas de vehículos livianos (automóviles, camionetas, SUV, que es sigla de *Sport Utility Vehicle*, es decir, los vehículos 4x4 y similares 4x2, y VAN), a septiembre de 2014, totalizaron 76.821 unidades, un incremento de 1,62% en comparación con el año anterior, cuando llegaron a 75.595, según el reporte proporcionado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade) (Gráfico 1). Asimismo, las ventas acumuladas de buses y camiones llegaron a 9.321 unidades, una reducción de 1,20% si se compara con el mismo período del año previo, cuando llegaron a 9.434 (Gráfico 2).

El segmento de automóviles sigue siendo el más fuerte, pues en el noveno

mes del año representó 40,64% de las ventas totales, registrando la comercialización de 35.004 unidades (Cuadros 1 y 2). Por su parte, el segmento de camionetas concentra 19,62% de la demanda, con 16.900 unidades, mientras que segmento de SUV tiene 24,62% del mercado (21.204 unidades) y el segmento de VAN, 4,31% (3.713 unidades).

En septiembre —últimas estadísticas disponibles— el mercado automotor nacional registró el nivel de ventas más alto del año, con la comercialización de 10.433 unidades, evidenciando un crecimiento de 7,8% en comparación con el mes anterior (agosto). Sin embargo, y a pesar de los modestos crecimientos, cabe anotar que los segmentos de automóviles, VAN y buses registraron a septiembre de 2014 sus niveles de ventas más bajos en los últimos cuatro años. Por su parte, el segmento de camiones fue la excepción, pues en el mismo período obtuvo su nivel histórico más alto, con 8.455 unidades comercializadas, superando la cifra de 2008, cuando la venta de camiones llegó a 8.193 unidades.

CHEVROLET: EL QUE MÁS SE VENDE Y RUEDA EN EL PAÍS

El análisis más reciente de ventas por marca revela que GM OBB, con su marca Chevrolet, sigue siendo la más vendida del país (Cuadro 3). En 2013 su participación en el mercado llegó a 44,10%. En 2012 ese porcentaje fue de 45,24%. La provincia donde la marca vendió más autos fue Pichincha (19.053 unidades). Del total de unidades vendidas, 53,07% fue automóviles y

CUADRO 3
Ranking de las marcas de autos más vendidas en el Ecuador a 2013

FUENTE: ANUARIO AEADE.

	Marca	2012	2013
1	Chevrolet 	54.947	50.195
2	KIA 	10.144	12.300
3	Hyundai 	12.296	9.629
4	Nissan 	7.051	6.576
5	Toyota 	6.840	6.425
6	Mazda 	5.120	6.402
7	Ford 	4.254	4.086
8	Hino 	3.625	3.735
9	Renault 	2.685	2.533
10	Volkswagen 	2.969	1.846
11	Great Wall 	2.090	1.688
12	Chery 	1.854	1.134

CUADRO 1
Ventas de automotores por subsegmento 2014

FUENTE: AEADE, SEPTIEMBRE 2014.

Subsegmento	2014									
	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Total ene-sep
Automóvil	3.647	3.634	3.819	4.479	4.376	3.723	3.818	3.560	3.948	35.004
Sedán	2.897	2.950	3.204	3.768	3.572	3.039	3.132	2.909	3.129	28.600
Hatchback	644	608	556	646	713	630	613	579	769	5.758
Station Wagon	35	25	16	24	17	11	24	18	8	178
Coupé	1	6		1	1	2			1	12
Otras	70	45	43	40	73	41	49	54	41	456

CUADRO 2
Venta de automotores por tipo de vehículo, 2008-2014

FUENTE: AEADE, SEPTIEMBRE 2014.

Tipo vehículo	2008	% total	2009	% total	2010	% total	2011	% total	2012	% total	2013	% total	sep-14	% total
Automóviles	46.846	41,57%	35.869	38,67%	57.278	43,34%	62.585	44,74%	53.526	44,07%	47.102	41,39%	35.004	40,64%
Camionetas	27.963	24,82%	21.336	23,00%	27.808	21,04%	27.469	19,64%	23.922	19,70%	22.047	19,37%	16.900	19,62%
SUV	22.710	20,15%	24.727	26,66%	32.972	24,95%	31.712	22,67%	27.118	22,33%	27.067	23,78%	21.204	24,62%
VAN	2.207	1,96%	1.895	2,04%	3.702	2,80%	5.678	4,06%	4.463	3,67%	5.159	4,53%	3.713	4,31%
Camiones	11.521	10,22%	7.919	8,54%	9.180	6,95%	10.788	7,71%	10.954	9,02%	11.085	9,74%	8.455	9,82%
Buses	1.437	1,28%	1.018	1,10%	1.232	0,93%	1.661	1,19%	1.463	1,20%	1.352	1,19%	866	1,01%
	112.684	100,00%	92.764	100,00%	132.172	100,00%	139.893	100,00%	121.446	100,00%	113.812	100,00%	86.142	100,00%

19,23% SUV. En los últimos siete años, la marca no ha registrado participación menor a 40%, con excepción de 2007, cuando tuvo una mínima caída, al llegar a 39,41% del mercado total.

La segunda marca más vendida en el Ecuador, durante 2013, fue KIA, con ventas que sumaron 12.300 unidades, lo que representó una participación en el mercado de 10,81%, su pico más alto en los últimos siete años. Pichincha también fue la provincia en la que se vendieron más vehículos de esta marca, y los automóviles junto con los SUV fueron los segmentos con mayor salida, con 52,75% y 32,57%, respectivamente.

En la lista sigue Hyundai, que logró una participación en el mercado de 8,46% y un total de 9.629 vehículos comercializados. A diferencia de KIA, 2013 fue el año menos favorable para Hyundai en los últimos siete años. En 2010 alcanzó su pico máximo de 13,04% de participación. Los automóviles también son los más vendidos de esta marca, seguidos de los SUV.

La lista de las 12 marcas más vendidas a escala nacional en 2013 la terminan de componer Nissan (6.576 unidades), Toyota (6.425), Mazda (6.402), Ford (4.086), Hino (3.735), Renault (2.533), Volkswagen (1.846), Great Wall (1.688) y Chery (1.134).

CUADRO 4

Parque automotor del país por marca

FUENTE: AEADE, ANUARIO 2013.

	Marca	Porcentaje 2013
1	Chevrolet	34,00%
2	Toyota	8,16%
3	Hyundai	7,16%
4	Mazda	6,52%
5	Ford	6,33%
6	Nissan	5,97%
7	KIA	4,07%
8	Suzuki	2,90%
9	Volkswagen	2,79%
10	Hino	2,69%
11	Mitsubishi	2,45%
12	Renault	1,66%
13	Fiat	1,53%
14	Lada	1,17%
15	Mercedes Benz	1,13%

CUADRO 5

Cuotas de importación que se asignaron a consignatarios

FUENTE: COMEX.

	Consignatario	Cuota anual en \$ (FOB)	Cuota anual en unidades
1	Aekia S. A.	33'350.411,5	4.374
2	Almacenes Juan Eljuri Cía. Ltda.	298.213,3	72
3	Álvarez Barba S. A.	10'711.639,45	163
4	Ambacar Cía. 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 Cía. Ltda.	166.530	19
9	Casabaca S. A.	9'826.507,39	283
10	Cetivehículos S. A.	1'187.469,5	100
11	Chrysler - Jeep 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	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	Vizcaíno Terán Paúl Andrés	988.048,6	22
	TOTAL	495'991.831,06	48.279

PUNTO DE VISTA

Diego Luna

PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR

No es tema decir cómo está ahora el sector. Yo puedo decir que el sector está algo mejor que el año pasado, pero ese no es el punto. El punto es saber que la industria está bastante peor que los años 2010, 2011 o 2012. En 2011 llegamos a un pico de ventas y para llegar allí recorrimos un largo camino, y luego venimos cayendo.

En 2014, hasta septiembre, hemos tenido un crecimiento de 1,62%; veamos cómo siguen las cosas, a lo mejor lleguemos a lo mismo o quizá algo subiremos.

El 31 de diciembre de 2014 se cumplirán dos años y medio desde que se impusieron las restricciones a las importaciones de vehículos. Esa resolución termina su vigencia a finales de este año. ¿Qué va a pasar? Esa es la pregunta del millón, no sabemos qué va a pasar.

Hubiéramos querido que las autoridades nos cuenten con la debida anticipación, no puedo negar que hemos tenido muchas reuniones y acercamientos con el Gobierno pero no tenemos una respuesta, y lo grave y lo desesperante para las marcas es que el sector automotor es un sector formal dentro del país, un sector que tiene que planificar las cosas con mucho tiempo. Colocamos la producción de enero y febrero para que no haya desabastecimiento, pero está puesta un poco a ciegas porque no sabemos nada de lo que el Gobierno va a resolver al respecto.

Como presidente y responsable del sector, yo hubiera querido darles a nuestros afiliados mejores noticias y, sobre todo, más temprano. Claro, esperaríamos que los cupos se levanten, se den por terminados; ese sería nuestro anhelo, básicamente porque creemos que para que exista un libre comercio no puede haber restricciones.

Creo que va a haber una autorregulación del mercado por parte de los mismos consumidores. La situación del país para el

próximo año o para los próximos años, como lo advirtió el presidente de la República, será difícil. Tendremos un precio de petróleo menor y eso hará que las inversiones en el sector público se contraigan, al contraerse esas inversiones, habrá menos circulante y así llegaremos a una autorregulación. Así que, si tenemos una libertad de importación, no creo que pasemos de las 113.000 a las 140.000 unidades, definitivamente no será así; algo probablemente subirá, pero no gran cosa.

Estamos conscientes de la balanza comercial, del precio del petróleo, de la desocupación; entonces creo que seremos conscientes también en las importaciones. Por otro lado, tenemos también leyes nuevas, tenemos el Código Monetario que todavía se está estrenando, y todavía no se ha visto qué va a suceder con los créditos, si van a tener un enfoque hacia determinados sectores de la industria y, por ende, se disminuirá el crédito de consumo, es decir, hay nuevos argumentos que llevan al mismo camino que es la autorregulación.

Una de las cualidades del sector es que es uno de los más formales y los controles son más sencillos, porque todos los concesionarios pagan sus impuestos y obligaciones; no existe un contrabando de vehículos, por ejemplo. Una de las virtudes es que es un sector formal y, por eso, el aporte al fisco también es alto. En promedio, por cada vehículo importado, se paga en impuestos alrededor de \$ 3.600, lo que demuestra el efecto tributario de la industria. El tema de empleo también es importante: el sector automotor generó desde 2010 unas 14.000 plazas de trabajo que, por desgracia y debido a las restricciones, no se han podido mantener.

Otro tema adicional que aún no lo conocían los medios es que desde el 6 de octubre tenemos una nueva ley que se convierte

en restricción para la importación de vehículos, la RT034, que pide la inclusión de una serie de elementos de seguridad tanto en los autos importados como en los armados en el país. Esta asociación nunca ha estado en contra de esta ley, siempre estuvimos a favor y siempre queremos velar por la seguridad de los ecuatorianos. ¿Cómo estar en contra de la seguridad de la ciudadanía? Por ello hemos dado nuestro apoyo técnico, pero hemos estado en contra de la forma en que se está tratando de implementar la ley y básicamente por dos puntos: los tiempos y las equivalencias. Respecto a los tiempos, si bien venimos hablando de la ley desde hace un año y medio, ninguna fábrica puede tomar un proyecto de ley para comenzar a ejecutar los cambios; entonces hoy recién se puede empezar. Muchas fábricas pidieron un plazo de dos años y la ley da 180 días para la implementación, jeso es nada! Así que, a partir del 2 de abril del próximo año, se deberán importar y ensamblar los vehículos con estos implementos de seguridad. Los que están en el mercado o que para esa fecha hayan ingresado no tienen ningún problema.

El tiempo es insuficiente porque los elementos que se tienen que poner en muchos casos afectan a toda una línea de producción que ya está hecha de otra manera. Solo en los vehículos que están por salir de aquí a dos años se pueden implementar esos cambios, antes no. Respecto a las equivalencias, la ley dice que después de 360 días podrán ingresar los vehículos siempre y cuando estén amparados en la norma UN, que es la norma que ampara las Naciones Unidas. Pero, ¿por qué no permitir el uso de las equivalencias de los diferentes países? Esta es una nueva restricción a las importaciones. Estamos a favor de la ley, pero esperamos que se pueda reformar.



Foto: William Cordero

Como consecuencia, las cifras revelan que el parque automotor nacional está compuesto en su mayor parte por la marca Chevrolet (*Cuadro 4*). Según datos de la Aeade, en el país circulaba hasta diciembre de 2013 un total de 2'065.975 automotores. De ellos, 34% correspondía a la marca Chevrolet, es decir, 702.525 unidades; seguidos por Toyota, con 168.674 automotores. Los próximos en la lista son: Hyundai, Mazda, Ford, Nissan, KIA, Suzuki, Volkswagen, Hino, Mitsubishi, Renault, Fiat, Lada y Mercedes Benz.

El parque automotor nacional, hasta finales del año pasado, estaba conformado en su mayoría por autos de hasta cinco años de antigüedad, en 31,32%, y la mayor parte se encontraba en Pichincha (668.448 unidades) y en Guayas (522.287).

LA RESTRICCIÓN DE CUPOS, A PUNTO DE CADUCAR, ¿O NO?

La Resolución 66 del Comité de Comercio Exterior (Comex), emitida el 15 de junio de 2012, estableció una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos, clasificados en 16 subpartidas. La prohibición se fijó por unidades de vehículos y por valor, es decir, fijó límites estrictos a las importadoras. Sin embargo, y al parecer, ha pasado lo peor, pues la normativa estará vigente hasta el próximo mes: diciembre de 2014.

Los empresarios esperan que, con las fiestas de fin de año, lleguen también las buenas noticias y el Gobierno elimine el sistema de cupos, lo que permitiría mejorar las ventas y a la vez los índices del sector como empleo y nuevos encadenamientos productivos.

En su momento, el Gobierno adujo que la medida de restricción se tomaba por la necesidad de proteger el ambiente, evitando el ingreso de más autos, pero la justificación no convenció, pues los observadores la achacaron a la urgencia del régimen por equilibrar la balanza comercial, un tema que más tarde se evidenció con el nuevo programa de sustitución

de importaciones que dos años después mantiene vigente el Gobierno, ligado al cambio de la matriz productiva.

En el *Cuadro 5*, se muestran las cuotas que se asignaron al sector en junio de 2012.

Para tomar la decisión de restringir las importaciones, el Ministerio del Ambiente determinó que en los últimos años los gases de efecto invernadero (GEI) han aumentado en 110% —aunque no especifica el período tomado en cuenta— y que el principal responsable de ese incremento ha sido el 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”.

El ministro de Industrias, **Ramiro González**, anunció que mantendría reuniones con el Comex para analizar si se mantienen o no los cupos de la Resolución 66, mas hasta el cierre de esta edición no se conocía decisión alguna.

Pero aunque esto se solucione de forma favorable para la industria automotriz, existe otro escollo que mantiene intranquilos a los empresarios: el Reglamento 34 emitido por el Ministerio de Industrias, que rige para vehículos importados y ensamblados en el país y que exige mayores medidas de seguridad para los automotores.

La Aeade está de acuerdo con que las medidas de seguridad se refuercen en los automotores, siempre y cuando se cuente con el tiempo necesario para implantar dichas modificaciones, algo que en su opinión no ocurre. El presidente de la Aeade, **Diego Luna** (*ver entrevista*), considera que 180 días es muy poco tiempo para lograr que todos los autos que se importen cuenten con dichas exigencias, como la inclusión de barras de seguridad para los asientos de bebé o la incorporación de faros especiales en uno u otro modelo. Los empresarios aún no obtienen respuesta a su pedido de revertir el tiempo de aplicación de estas medidas, pero estaban a la espera de que el Mipro dé oído a sus demandas.

ENTREVISTA

Roberto Romero GERENTE DE ASUNTOS CORPORATIVOS GM OBB DEL ECUADOR

—GM OBB sigue siendo la puntera del mercado nacional automotor, ¿a qué se debe el éxito alcanzado y sostenido a lo largo de los años?

—GM OBB del Ecuador es una empresa formada por cientos de manos ecuatorianas comprometidas con realizar un impecable trabajo de ensamblaje de vehículos, cumpliendo con los más exigentes estándares de seguridad y calidad que convierten a los vehículos Chevrolet en los de mayor aceptación en el mercado local.

Este éxito lo atribuimos al enfoque hacia dos pilares: el desarrollo de la industria automotriz y el portafolio de producto. La competencia y los clientes informados nos exigen estar en constante innovación y a tono con las nuevas tecnologías. Para lograrlo es necesario mantener un programa de inversiones para mantener los altos estándares de calidad de nuestros vehículos.

De manera paulatina, se incrementó la capacidad instalada para la fabricación de autos, pasando de 70 unidades por día, en el año 2000, a 270 autos en 2013. Además, desde 2007, la empresa se propuso estimular la producción de autopartes con tecnología y talento local. En 2013 se registró que 15,6% de los componentes de los automóviles ensamblados en el Ecuador son ya producidos localmente. En la actualidad, se ensamblan en el país varios modelos de vehículos, entre los que destacan: Sail (cinco versiones), Aveo (seis versiones), Grand Vitara (dos versiones), Grand Vitara SZ (cinco versiones) y D-Max (15 versiones). Más de 80% de los vehículos Chevrolet que se comercializan en el mercado local son ensamblados en la planta de GM OBB por manos ecuatorianas.

—Si bien las medidas de restricción de importaciones afectaron a la industria, se observa que esta ha mantenido un buen ritmo. ¿Cuáles han sido las estrategias que ha mantenido GM para enfrentar estos cambios?

—Como dije, 80% de los vehículos Chevrolet que se comercializan en el país son ensamblados localmente. Parte importante de este porcentaje proviene del contenido local que en el caso del proyecto D-Max alcanzó 20%. Como empresa, además de fomentar e incentivar la producción de partes y piezas hechas en el Ecuador, también ofrecemos productos innovadores con altos estándares de calidad y seguridad que nos han permitido mantenernos como la primera opción de compra en el país.

—GM también ha apostado por apoyar el cambio de matriz productiva con altas inversiones, ¿cuáles han sido las principales?, ¿qué les motiva a seguir respaldando la industria nacional?

—Las inversiones que realizamos están orientadas a desarrollar y potenciar a la industria automotriz ecuatoriana, alineándonos con los grandes desafíos que promueve el cambio de matriz productiva impulsada por el Gobierno. Tan solo en los últimos siete años, entre 2007 y 2014, hemos invertido un aproximado de \$ 100 millones en la modernización de nuestra planta ensambladora (pintura, polímeros y

otras adecuaciones), y más de \$ 15 millones en desarrollo de autopartistas locales, lo que, sin duda, además de aportar al incremento del contenido local en nuestros vehículos, también nos permite consolidar el encadenamiento productivo y el fortalecimiento de la industria ecuatoriana.

La atracción de inversión extranjera para el desarrollo de autopartes presenta excelentes resultados. Con inversiones provenientes de EEUU y Colombia, se han inaugurado dos nuevas plantas de producción en el Ecuador: una de ejes y cardanes, a cargo de la firma Dana Corporation (inversión de \$ 6 millones y creación de 25 nuevos puestos de trabajo) y otra de amortiguadores a cargo del grupo Chaidneme (inversión \$ 3 millones y creación de 30 nuevos puestos de trabajo).

Para el desarrollo del proyecto Chevrolet D-Max, desplegamos importantes inversiones a todo nivel que suman un total de \$ 27,1 millones. Actualmente, trabajamos en la sustitución de importaciones de más de \$ 100 millones. Hasta 2017 se espera incrementar la sustitución en \$ 80 millones, es decir, un crecimiento de 80% en tres años. Esta es una meta agresiva y ambiciosa que depende no solamente de la industria ensambladora, sino también de todos los actores importantes: autopartistas, Gobierno, inversionistas, entre otros.

—¿Cómo considera que terminará el año 2014 para la industria y para GM principalmente? ¿Qué planes tiene la compañía para 2015 en el Ecuador?

—La línea de trabajo de GM OBB estará orientada a dar continuidad a los procesos de fortalecimiento de la industria nacional y el encadenamiento productivo. Seguiremos desarrollando políticas y soluciones integrales alrededor de nuestros tres ejes de acción: sociedad, ambiente y economía, basados en la confianza, profesionalismo de los colaboradores, y en las relaciones sólidas con todos los grupos de interés. Inversión, potencialización del desarrollo autopartista, implementación de nueva tecnología en planta e incremento de contenido local son algunas acciones que seguiremos impulsando desde la compañía, convencidos de que es el camino correcto para aportar al desarrollo del país.

—¿Es GM una compañía responsable con la sociedad y el ambiente? ¿Qué proyectos han sido los emblemáticos?

—La responsabilidad social corporativa es una de las prioridades para GM OBB, que basa su estrategia en tres ámbitos: social, ambiental y económico. En lo social, se han impulsado importantes proyectos que han permitido estrechar lazos con la comunidad y liderar importantes iniciativas que benefician a nuestros empleados. Además, la empresa ha sido reconocida por sus prácticas de inclusión laboral, respeto e igualdad de las personas con discapacidad. En lo ambiental, el cuidado se promueve a través de la "cultura verde" que supera las normas establecidas por la normativa legal vigente. Nuestra responsabilidad ambiental se sustenta en cuatro ejes: agua, residuos, eficiencia energética y emisiones.

—¿Existe apoyo gubernamental a la industria? ¿Es viable hacer negocios en el país?

—Hoy en día, el país experimenta grandes e importantes cambios relacionados con la industria y producción nacional, y para GM OBB la alianza público-privada se convierte en la fórmula idónea para conseguir resultados y aportar al progreso del Ecuador.

La transformación de la matriz productiva exige grandes desafíos para la industria, y en esta línea, GM OBB del Ecuador está comprometida a ser un importante actor en este cambio, a través de atracción de nuevas inversiones orientadas a fortalecer la producción, incremento de contenido local en sus vehículos, generación de mayores fuentes de empleo, impulso a la exportación, entre otros, para lo cual mantenemos importantes diálogos con distintos sectores del Gobierno nacional.

GM OBB del Ecuador apoya y promueve el crecimiento de la industria local. Por ello una gran parte de los componentes que se utilizan en el ensamblaje de los vehículos son desarrollados por proveedores nacionales de autopartes. La industria ensambladora es una industria "industrializante", pues a su alrededor se genera un tejido industrial dinámico que incluso está atrayendo muchas inversiones extranjeras, convirtiéndose en un protagonista del cambio de matriz productiva.



Foto: Contraste

CHINA, EL MONSTRUO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Más de una cuarta parte, 26,06% para ser exactos, de la producción mundial automovilística del primer semestre de 2014 tuvo lugar en China, primer país mundial fabricante de autos, según cifras de la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos de Motor (OICA). China lideró el ranking mundial de países productores de automóviles, superando los 11,78 millones de unidades fabricadas (sobre una cifra de producción mundial de 45,21 millones de unidades). En segundo lugar de los mayores países productores de vehículos, se ubicó EEUU, con 5,94 millones de unidades; seguido por Japón y Alemania, con otros 5,06 y 3,06 millones producidos, respectivamente.

Corea del Sur completó el top 5 de este ranking internacional, con 2,34 millones de automóviles manufacturados en el primer semestre de 2014, de tal modo que entre estos cinco primeros países la cifra de vehículos producida fue de 28,18 millones de unidades, 62,33% de la producción mundial.

Completan la lista de los diez primeros países productores de vehículos India, México, Brasil, España y Canadá, con registros de entre 1,9 y 1,18 millones de unidades fabricadas. En general, la industria tuvo un crecimiento de 3,5% hasta el segundo trimestre de 2014, revelando ascensos importantes en países como Irán (39,7%), Ucrania (30,6%) y Taiwán (16,5%). También se evidenciaron descensos de producción en otros

territorios como Egipto (-30,9%), Tailandia (-29,5%) y Argentina (-21,8%) (Cuadro 1).

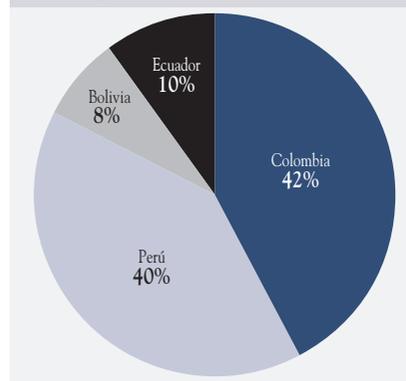
Respecto a las ventas, el escenario se repite parcialmente. China sigue siendo el país donde, además, se venden más automóviles. A junio de 2014, la comercialización de vehículos ascendió a 11,68 millones de unidades en el país asiático; seguido de EEUU, con 8,31 millones de autos, y Japón, con tres millones. En la lista continúan Alemania, Brasil, India, Reino Unido, Rusia, Francia y Canadá (Cuadro 2).

COLOMBIA Y PERÚ CONCENTRAN LAS IMPORTACIONES EN LA COMUNIDAD ANDINA

El Ecuador y Colombia son los países de la Comunidad Andina que más redujeron sus importaciones de autos en el primer semestre de 2014, con una contracción de 12,8% cada uno. A pesar de ello, el mercado colombiano sigue haciendo 42,3% del total de las importaciones del bloque, mientras que el Ecuador hace 10% del total.

En números redondos, la CAN importó 223.096 vehículos nuevos, lo que representa 10,9% menos respecto a lo registrado en similar período de 2013. Solo en Bolivia las importaciones crecieron en 11,9%. En términos absolutos, entre enero y junio de 2014, Colombia y Perú registraron las mayores importaciones de vehículos nuevos en la Comunidad Andina con 94.467 unidades

GRÁFICO 1
Comunidad Andina: importación de vehículos nuevos (ene-jun de 2014)
FUENTE: CAN, MERCADO AUTOMOTOR EN LA COMUNIDAD ANDINA.



y 89.787 unidades, respectivamente. Si se ven los porcentajes, durante los seis primeros meses de 2014, Colombia concentró 42,3% de las importaciones de vehículos nuevos en la Comunidad Andina, seguido de Perú con 40,3%, el Ecuador con 10,0% y Bolivia con 7,4% (Gráfico 1).

EL BAJÓN VENEZOLANO

La Cámara Automotriz Venezolana en su reporte mensual informó que la producción de la industria automotriz de ese país se ha desplomado en 82%, en los primeros tres trimestres del año con relación al mismo período de 2013. Apenas se ensamblaron 20.286 unidades en lo que va del año, mientras que, entre enero y septiembre de 2013, esa cifra fue de 58.073 vehículos. El principal motivo de la caída se debe a la falta de materia prima importada, necesaria para ensamblar. A esto se suma que los precios de venta de los vehículos salidos de las plantas están regulados por el Gobierno. Así en el mercado secundario de autos usados los modelos más antiguos suben de precio ante la baja oferta de vehículos. Durante los últimos tres meses, existió un estancamiento de la producción respecto al año pasado, con varias de las ensambladoras entrando o saliendo de paralizaciones. En septiembre, dos de las siete ensambladoras en el país, Mack y Chrysler de Venezuela, tuvieron producción cero por quinto mes consecutivo. **G**

CUADRO 1
Países que produjeron más autos en el primer semestre de 2014

FUENTE: ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE VEHÍCULOS DE MOTOR.

	Países	Producción de autos primer semestre 2014 (unidades)
1	China	11'783,335
2	EEUU	5'943,329
3	Japón	5'066,178
4	Alemania	3'067,749
5	Corea del Sur	2'342,542
6	India	1'910,129
7	México	1'665,632
8	Brasil	1'566,049
9	España	1'292,832
10	Canadá	1'186,030

CUADRO 2
Países con más venta de autos en el mundo

FUENTE: ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DE FABRICANTES DE VEHÍCULOS DE MOTOR.

	Países	Ventas primer semestre 2014 (unidades)
1	China	11'683.541
2	EEUU	8'310.911
3	Japón	3'005.806
4	Alemania	1'691.597
5	Brasil	1'662.920
6	India	1'594.176
7	Reino Unido	1'461.062
8	Rusia	1'239.995
9	Francia	1'171.267
10	Canadá	926.950