

## Los altibajos de la fabricación de automóviles en América Latina (El Financiero 28/04/15)

Los altibajos de la fabricación de automóviles en América Latina (El Financiero 28/04/15) RICHARD LAPPER Martes, 28 de abril de 2015 Durante la última década, América Latina ha sido uno de los mercados más atractivos para los grandes fabricantes de automóviles. En cierta medida, la fuerte desaceleración económica ha disminuido los atractivos de la región, pero como demuestra un reciente informe de investigación de LatAm Confidencial, un servicio de investigación del Financial Times, el panorama dista mucho de ser totalmente sombrío. Aunque las ventas se han desplomado en un promedio regional de más del 10 por ciento desde 2014, ha habido grandes diferencias entre los países. Especialmente México y, en menor medida, Colombia han tenido un aumento constante de las ventas. En el caso de México, las exportaciones con destino a EU aumentaron un 15.2 por ciento interanual en el primer trimestre, y la industria atrajo miles de millones de dólares de inversión en nuevas plantas. En los últimos meses, Ford, Toyota, Nissan, Audi y BMW han anunciado más de 6 mil millones de dólares en nuevos compromisos. El mercado interno de México sigue siendo mucho menor al de Brasil, pero ha estado creciendo rápidamente, y las ventas de autos aumentaron un 21.9 por ciento interanual en el primer trimestre. Una de las razones es que los créditos son cada vez más accesibles, y los propios fabricantes de automóviles han tomado el liderazgo en la oferta de préstamos. Nissan, por ejemplo, puso en marcha a principios de este año un programa dirigido a los trabajadores del creciente sector informal mexicano. Por el contrario, las ventas en Brasil cayeron un 13.1 por ciento entre enero y marzo. Al estar limitado el potencial de exportación a causa de la recesión en Argentina, que es el mayor mercado de exportación de Brasil, la producción está disminuyendo también, y los fabricantes de automóviles han recortado alrededor de 17 mil 800 puestos de trabajo desde noviembre de 2013. Las ventas también han disminuido a un ritmo acelerado en Venezuela, Chile y - hasta hace poco - Argentina. Sin embargo, incluso en el sur hay algunas señales positivas. En primer lugar, la disminución parece estar estabilizándose hasta cierto punto. En marzo, por ejemplo, las ventas de Perú fueron aproximadamente iguales a las de un año atrás, y después de varios meses de una disminución de dos dígitos, las ventas en Argentina de hecho aumentaron. Las esperanzas de que se establezca una gestión económica más estable en Buenos Aires tras las elecciones de octubre (en las cuales la presidenta titular populista de izquierda, Cristina Fernández, no puede buscar la reelección) han incluso atraído cierta inversión, en la que se incluye el anuncio hecho por Nissan de invertir 600 millones de dólares en una planta de camiones a principios de este mes, el primer nuevo compromiso en la industria del país desde hace algunos años. En segundo lugar, en Brasil - por mucho, la mayor industria y el mayor mercado de la región - a no todas las compañías automovilísticas les está yendo mal. Sin duda, los operadores más antiguos que emplean más mano de obra, como Volkswagen, que tienen fábricas en el arraigado y fuertemente sindicalizado cinturón industrial ABC al sur de São Paulo han sido duramente golpeados. Pero los relativamente nuevos como Honda, Hyundai y Toyota han obtenido mejores resultados, en parte debido a que sus plantas están más mecanizadas. Y aunque algunas inversiones han sido pospuestas, varias compañías siguen adelante con sus planes de expansión. Está previsto que Fiat Chrysler abra esta semana una nueva fábrica de R\$7 mil millones (2 mil millones de dólares) en el estado nororiental de Pernambuco, donde se fabricará su Jeep Renegade.