

Producción y venta de vehículos automotores en México. Algunos hechos a considerar

Eunice Leticia Taboada Ibarra*
Josefina Robles Rodríguez*
Leticia Velázquez García*

El propósito de este artículo es analizar los resultados de producción y venta de automóviles en México en los últimos años. La finalidad es reflexionar respecto a su causas y a su repercusión en la industria de autopartes, así como en la posibilidad de que iguale o supere en el 2006, los resultados que alcanzó en el 2005.

El año que acaba de concluir fue bueno para la industria automotriz terminal del país en tanto que logró revertir la tendencia de producción y exportaciones a la baja que venía registrando desde el 2000.

En 2005 la venta de automóviles registró un récord histórico al alcanzar 1,131,768 unidades al cierre del año, resultado que contribuyó a que este rubro, en los últimos cinco años, registrara un crecimiento promedio anual de 5.9% y, a que actualmente se ubique a México como uno de los mercados automotrices más sobresalientes, comparado con mercados como Estados Unidos, Alemania y Brasil.

Sin embargo, resulta de interés detenerse a reflexionar respecto a lo

que significan estos hechos y a la forma en que inciden en la producción nacional e importación de autopartes.

Para tal efecto, en el presente artículo se analiza lo que ha venido sucediendo en la producción y venta de vehículos; en la lógica de funcionamiento de las empresas ensambladoras y, en el desempeño productivo y comercial de las industrias terminal (de ensamblado de automóviles y camiones) y de autopartes.

Producción y exportación automotriz en México

Como es sabido, la actividad automotriz constituye una de las actividades más dinámicas e importantes de la industria nacional. Desde sus primeros años de vida en el país (1926), la producción de vehículos automotores¹ tenía como destino exclusivo el mer-

cado interno. No obstante, el perfil y destino de la misma ha ido cambiado a lo largo del tiempo como resultado de las condiciones del mercado interno, de las tendencias tecnológicas dominantes y de las políticas seguidas por las grandes empresas automotrices a nivel mundial.

Es así que a inicio de la década de los ochenta, las ventas internas dejaron de ser el destino final de la producción nacional de automotores. Con la entrada de México al GATT, en 1987 este hecho se aceleró, para consolidarse con tras la firma del TLCAN y, a partir de 1994, más de la mitad de la producción se destina al mercado externo.

¹ Incluye la producción de todo tipo: automóviles, camiones ligeros, camiones pesados, chasis para pasaje, tractocamiones y autobuses integrales.

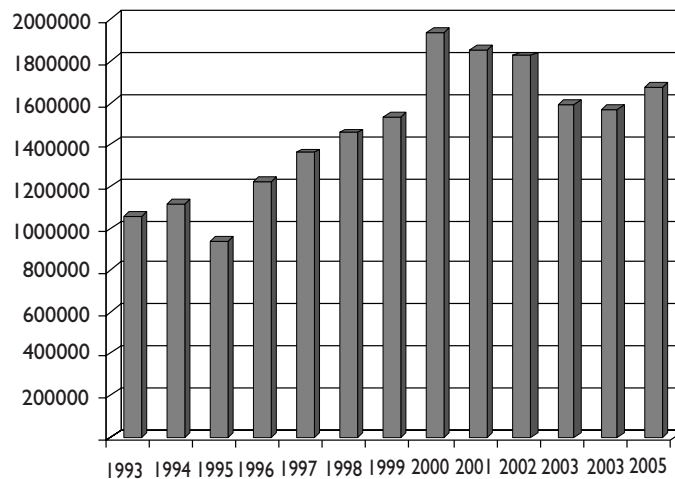
* Profesoras-Investigadoras, Departamento de Economía, UAM-Azcapotzalco.

Este proceso se ha reforzado gracias a que la reestructuración productiva de la industria automotriz mundial ha favorecido a México con importantes inversiones, que fueron estimuladas por el bajo costo de la mano de obra y la cercanía con el mercado norteamericano.

De esta manera se tiene que a partir de 1995 la producción de vehículos creció de manera sostenida y para el año

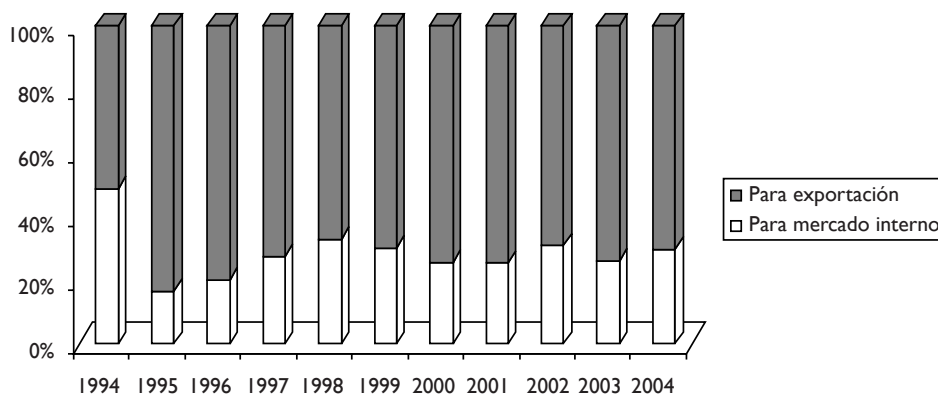
2000 se había más que duplicado (pasó de 939,050 unidades a 1,935,527), alcanzando su nivel histórico más alto (véase Gráfica 1). Ese dinamismo obedeció a la recuperación del mercado interno después de la crisis de fines de 1994, pero principalmente al aumento de las ventas de vehículos al mercado externo (en promedio desde 1995, más de 70% de la producción, es para exportación) (véase Gráfica 2).

Gráfica 1
Unidades automotrices producidas en México



Fuente: AMIA y ANPACT.

Gráfica 2
Destino de las unidades automotrices producidas en México
(Estructura porcentual)



Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México, Varios años.

Sin embargo, después del año 2000 esa tendencia positiva se revierte y no es, sino hasta el año pasado que inicia su recuperación. La caída en la producción de 2000 a 2004 se explica por la baja en las exportaciones principalmente (véase gráfica 7). Este hecho a su vez respondió fundamentalmente a dos factores: el estancamiento de la economía norteamericana (principal destino de la producción nacional) y cambios en sus patrones de consumo: aumento de la preferencia por camionetas y vehículos todo terreno, así como mayor gusto por autos japoneses (cuando en México lo que se produce para exportación son básicamente automóviles de marcas norteamericanas).

Como puede apreciarse, la evolución de la producción de automóviles y camiones en México está fuertemente determinada por el dinamismo de las exportaciones, hecho que explica tanto el período expansivo como contraccionista de esta industria en los últimos diez años.

Ventas e importaciones automotrices en México

Los cambios en las tendencias tecnológicas así como la competencia entre empresas han provocado que las firmas automotrices implementen diferentes estrategias de producción y venta para permanecer en el mercado mundial y para aumentar su participación en el mismo. Como es natural, esto incide en la forma en que las ensambladoras automotrices en el país operan (producen y venden) en el mercado nacional.

Si se analiza la evolución de la producción de las empresas automotrices que operan en México, así como de sus ventas al mercado interno, es posible observar cuatro patrones diferenciados de comportamiento empresarial respecto al destino de su producción y su estrategia para cubrir el mercado interno.

1. *Empresas que producen básicamente para exportación y que cubren sus ventas para el mercado interno con importaciones.* Tal es el caso de Daimler Chrysler, firma cuya estrategia ha sido concentrar su producción sólo en un automóvil, el PT Cruiser, y en camiones ligeros, principalmente camionetas RAM con capacidad desde 1.5 y hasta 4 toneladas. Consecuentemente, todos los demás modelos que ofrece en el mercado nacional son importados, fabricados en plantas de la misma empresa en otras partes del mundo.

2. *Empresas que producen solamente para el mercado nacional y no exportan.* Esta es la estrategia seguida por Mercedes Benz, BMW y Renault. Sin embargo hay diferen-

cias importantes en las estrategias de producción de estas tres firmas.

Si bien la Mercedes Benz produjo automóviles para el mercado nacional al inicio de sus operaciones en México, a partir de año 2000 deja de producirlos para concentrarse en la producción de camiones pesados, tractocamiones, autobuses integrales y chasis para pasaje. De ahí que todos los modelos de automóviles que ofrece la marca en México se importan.

Por su parte, BMW y Renault producen automóviles para el mercado nacional, pero se concentran en uno o dos modelos (Renault produce sólo los modelos Clío y Scenic, y BMW, sólo el modelo Serie 3), por lo que también buena parte de lo que ofrecen en el mercado son vehículos importados.

3. *Empresas que producen tanto para el mercado nacional como para exportación.* Esta estrategia la han seguido Ford, General Motors, Nissan, Volkswagen y Honda² que destinan más de 60% de su producción al mercado externo³.

Estas firmas han reducido su producción a pocos modelos con lo que cubren tanto al mercado nacional como la demanda que enfrentan en otros países. A su vez, para cubrir el mercado interno recurren a la importación de una amplia variedad de modelos, que producen en sus plantas de otras partes del mundo.

4. *Empresas que no producen y cubren el mercado mediante importaciones.* Con esta estrategia se tiene un total de 12 firmas, todas de muy reciente ingreso al mercado nacional: Acura, Audi, Jaguar, MG Rover, Mini, Peugeot, Porsche, Mitsubishi, Seat, Smart, Toyota y Volvo. Estas empresas ofrecen una amplia variedad de productos en distintos segmentos del mercado, ganando progresivamente importancia a partir de la calidad de sus productos.

En la tabla I se observa gráficamente como la mayor parte de los modelos automotrices que se ofrecen en el mercado nacional (170), son importados (150) y que sólo una pequeña proporción son autos fabricados en el país (20).

La penetración de nuevas marcas y modelos al mercado nacional se ha facilitado por la desgravación arancelaria que gradualmente se registra en el país. Esto explica que

² Con excepción de Honda, todas son empresas que operan en el país desde hace muchos años, por lo que han transitado desde la producción de varios modelos sólo para el mercado interno hasta la especialización para exportación.

³ Algunas llegan a destinar hasta más del 80% de su producción a exportaciones.

con anterioridad a la firma del TLCAN la mayor parte de los vehículos que se vendían en México eran de producción nacional, básicamente debido a los altos impuestos que pagaban las importaciones. Sin embargo, como resultado de la liberación comercial se ha abaratado la importación de automóviles, por lo que una opción para muchas empresas ha sido recurrir a esta alternativa para cubrir parte

de la demanda que enfrentan o incluso para incursionar en el mercado interno.

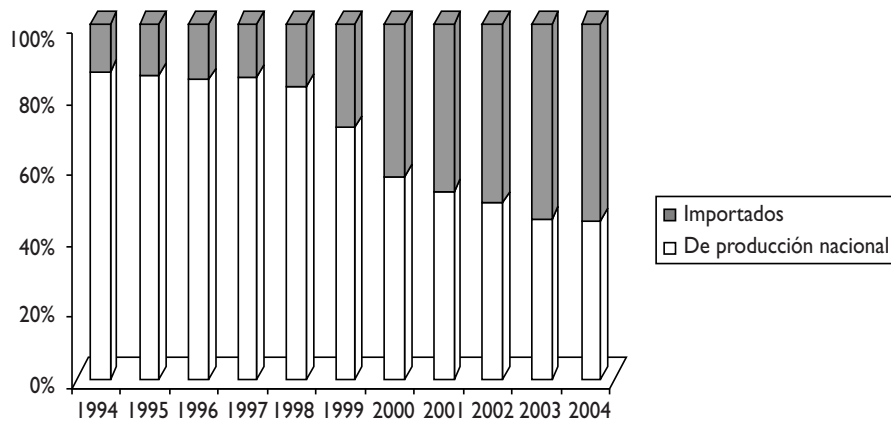
Tanto la desgravación arancelaria como las estrategias de producción mundial permiten entender porque se ha venido registrando una mayor importación de vehículos. A partir del año 2002, más de la mitad de los vehículos que se venden en el país son importados (véase Gráfica 3).

Tabla I
Modelos producidos y vendidos por empresa

Empresa	Producción	Ventas
Daimlerchrysler de México, S.A.	Cruiser, PT cruiser	Atos, 300C, Cirrus, Cirrus Coupe, Crossfire, Cruiser, Cruiser convertible, M300, Neon, Stratus, Verna, Viper
Ford Motor Company, S.A. de C.V.	Focus Zx3, Fiesta Ikon	Crown, Victoria, Fiesta, Fiesta Ikon, Five hundred, Focus, Focus Station Wagon, Focus Zx3, Gran Marquis, Ka, Lincoln Town Car, LS, Mondeo, Mustang, Sable, Thunderbird
General Motors de México, S.A. de C.V.	Cavalier 4 puertas, Cavalier 2 puertas, Chevy 3 puertas, Chevy 5 puertas, Sunfire 2 puertas, Sunfire 4 puertas	Alfa Romeo 147, Alfa Romeo 156, Astra, Astra Wágon, Cadillac, Cavalier, Corsa, Corvet, Chevy, Chevy Wágon, Chevy Monza, Grand am, Grand Prix, Impala, Malibu, Maitz, Meriva, Palio, Palio Adventurer, Saab -9-3, Saab 9-5, Saab 9-5 Wágon, unfire, Vectra, XLR, Zafira
Nissan Mexicana, S.A. de C.V.	Platina, Sentra 4 puertas, Tsuru 4 puertas	350z, Almera, Altima Infiniti, Máxima, Micra, Platina, Sentra, Tsubame, Tsuru
Volkswagen de México, S.A. de C.V.	Beetle, Beetle Cabrio, Bora, Jetta 4 puertas	Beetle, Derby, Golf GTI, Jetta, Passat, Pointer, Pointer Wágon, Polo, Sedan, Lupo
Mercedes Benz México, S.A. de C.V.		A160, A190, C200K, C200KT, C320, CL200K CL230K, CL500, CLK320, E320, E500, S430, S500L, SL500, SLK230K
BMW de México, S.A. de C.V.		Serie 1, Serie 3, Serie 5, Serie 7, Z4
Honda de México, S.A. de C.V.	Accord	Accord, Accord Coupe, Civic
Renault de México, S.A. de C.V.	Clio, Scenic	Clio, Clio Sport, Laguna, Megane, Scenic
Seat México, S.A. de C.V.		Cordoba, Ibiza, Leon, Toledo
Smart México, S.A. de C.V.		Roadster, Fortwo, Forfour
Toyota de México, S.A. de C.V.		Camry, Corolla, Matrix, MRA Spider, Solara, Yaris
Volvo Autos de México, S.A. de C.V.		C70 Cabrio, 40, S60, S80, V40, S60R, XC70
Mini México, S.A. de C.V.		Cooper
Mitsubishi Motors México, S.A. de C.V.		Eclipse, Galant, Lancer, Space Star
Peugeot México, S.A. de C.V.		206, 307, 406, 607
Porsche de México, S.A. de C.V.		911
Jaguar México, S.A. de C.V.		Serie XK, Serie XJ, S Type V8, X Type
Mg Rover de México, S.A. de C.V.		Rover 75, MGTF, MGZT, MGZR
Acura de México, S.A. de C.V.		TL, RL
Audi de México, S.A. de C.V.		A3, A4, A6, A8, Allroad, TT Coupe, TT Toodster
	Total: 20 modelos	Total: 150 modelos

Fuente: INEGI, *La industria Automotriz en México*, Varios años.

Gráfica 3
Origen de las unidades automotrices vendidas en el Mercado Interno



Fuente: INEGI. La Industria Automotriz en México. Varios años

Estructura y desempeño de la Industria Automotriz en México (1994-2004)⁴

Para conocer un poco más sobre la industria automotriz, a continuación se revisan algunos indicadores de su estructura técnico-productiva y su desempeño. Esta información se contrasta con la de la industria manufacturera con el fin de destacar su importancia dentro de la misma y se analiza lo que sucede a su interior⁵.

Como puede observarse en el cuadro 1, la participación de la industria automotriz tuvo una participación creciente en la manufactura nacional en el periodo 1994-2004. Los datos muestran que con menos del uno por ciento (0.6%) de los establecimientos manufactureros, generó 10.4% del empleo, 14.6% del valor agregado y 16.3% de la producción bruta. Asimismo, representó 15.7% de la formación bruta de capital fijo y 12.6% de los activos fijos.

No obstante lo anterior, la evolución de la industria registró decrecimiento en algunas variables en el periodo de 1999 a 2004, tales como las unidades económicas, formación bruta de capital fijo, y en equipo de cómputo, lo que refleja la menor inversión del sector en ese periodo; sin embargo, la evolución de la industria automotriz presenta tasas de crecimiento superiores a las de la industria manufacturera en personal ocupado, remuneraciones totales y producción bruta. Destaca el crecimiento de 9.61% promedio anual en activos fijos⁶ contra 2.79% para las manufacturas; así como la tasa de crecimiento del valor agregado que fue de 7.4% y mientras que para la manufactura de 5.0%.

Al comparar el desempeño de la industria automotriz con la manufactura nacional, se observa que la supera en remuneraciones per-cápita y productividad⁷ (véase Cuadro 2), lo que responde al hecho de que la tecnología que utiliza es de punta, obedece a estándares internacionales y responde a pautas marcadas por el mercado global.

⁴ Con base en los últimos tres Censos Económicos (INEGI, 1994, 1999, 2004)

⁵ En este caso con el término industria automotriz, se está haciendo referencia tanto a la industria ensambladora como a la de autopartes. Como se verá, en este apartado se analizan estas actividades conjunta e individualmente.

⁶ Incluyen instalaciones, maquinaria, equipo, herramienta, etc.

⁷ La productividad referida se midió como la razón de valor agregado entre personal ocupado.

Cuadro 1
Participación de la Industria Automotriz en las manufacturas

		1994	1999	2004	Promedio
Industria Manufacturera	Para todas las variables	100	100	100	100
Industria Automotriz	Unidades Económicas	0.60	0.60	0.60	0.60
	Personal ocupado	8.90	10.30	12.00	10.40
	Remuneraciones totales	12.70	14.50	16.60	14.60
	Activos fijos	9.36	11.80	16.30	12.49
	Formación bruta de capital fija	11.20	13.70	12.30	15.73
	Producción bruta	14.20	16.90	17.70	16.27
	Valor agregado	11.70	15.20	16.90	14.60
	Equipo de computo	8.00	15.80	12.44	12.08

Fuente: INEGI, Censos económicos, 1994,1999,2004.

Cuadro 2
Desempeño de la Industria Automotriz vs Industria Manufacturera

Remuneraciones per cápita*	Productividad*	Valor Agregado/ Producción Bruta %		Valor Agregado/ Formación Bruta de Capital Fijo %				
		1998	2003	1998	2003	1998	2003	
Industria Manufacturera	16.40	19.26	47.90	61.05	0.32	0.34	6.42	13.51
Industria Automotriz	22.97	26.52	70.66	86.00	0.28	0.32	7.13	10.25

Fuente: INEGI. Censos Económicos. 1994, 1999, 2004.

*Miles de pesos a precios de 1993.

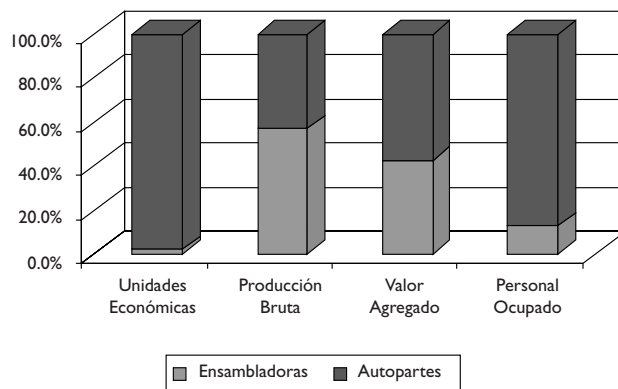
Al interior de la industria automotriz hay una participación y comportamiento diferenciado entre las dos grandes actividades o industrias que la conforman.

Las empresas ensambladoras con 1.8 % promedio de las unidades económicas de la industria automotriz, generaron en promedio en el periodo, 57.2% de la producción bruta, 42.7% del valor agregado y 12.5% del empleo de la misma (véase gráfica 4).

La diferencia entre la actividad terminal y la de autopartes se explica por la alta tecnificación de la primera, hecho que sin duda impacta en sus resultados de su desempeño. La productividad y las remuneraciones medias de la fabricación de automóviles y camiones son muy superiores a las de autopartes (de acuerdo con los datos censales del 2004, la productividad de la fabricación de automóviles fue 5.6 veces superior a la de autopartes).

Finalmente, si se retoma el análisis del comportamiento exportador e importador de la industria automotriz,

Gráfica 4
Estructura interna del Sector Automotriz (Promedios)



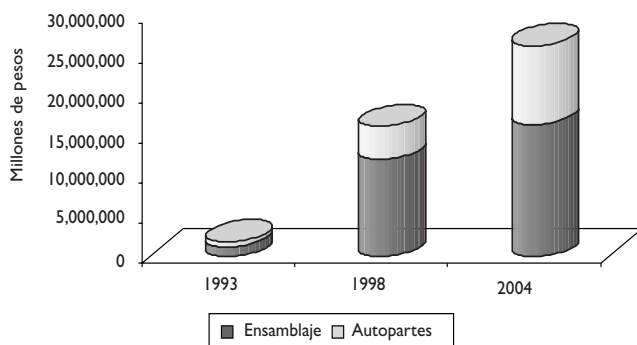
Fuente: INEGI, Censos Económicos, 1994, 1999, 2004.

pero además se diferencia entre las balanzas comerciales de la industria terminal y de autopartes, se cuenta con más elementos para analizar lo que significan los resultados de producción y venta de vehículos automotores en los últimos años.

La industria automotriz en el periodo 1993-2004, registró un incremento significativo en sus exportaciones. Pasó de \$1,874,055 millones de pesos (mdp) en 1993⁸ a \$16,342,467 mdp en 1998 (a cuatro años del TLCAN), alcanzando \$ 25,302,933 en 2004. Por su parte, el monto de las importaciones también fue creciendo, de \$484,192 mdp en 1993, pasó a \$8,487,033 mdp. en 1998, hasta alcanzar \$16,818,772 mdp en 2004. No obstante este comportamiento importador, la balanza comercial en todos los años fue superavitaria. Sin embargo, la proporción de las importaciones respecto a las exportaciones creció sustancialmente (en 1993, representaron 25.8%; en 1998, 51.4% y en 2004, 66.5%).

Es así que mientras que las exportaciones de la actividad de ensamblaje de automóviles y camiones representaron en promedio, en el periodo, 68% de las exportaciones de la industria automotriz (véase Gráfica 5), las empresas de autopartes del país realizaron la mayor proporción de las importaciones en el periodo: 63% en promedio (véase Gráfica 6).

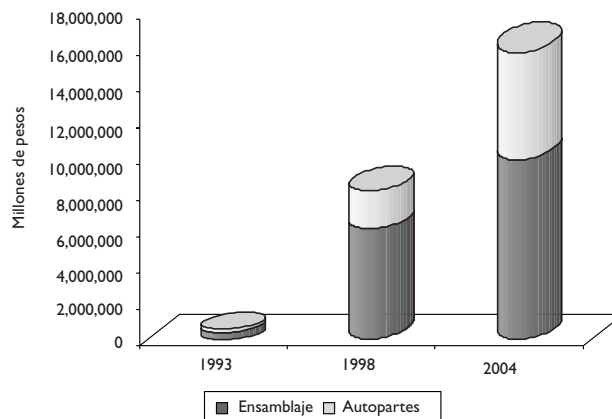
Gráfica 5
Exportaciones por tipo de actividad



Fuente: INEGI. Banco de Información Económica.

⁸ La fuente presenta la información en miles de dólares, para obtener pesos se aplicó el tipo de cambio promedio anual para cada año.

Gráfica 6
Importaciones por tipo de actividad



Fuente: INEGI. Banco de Información Económica.

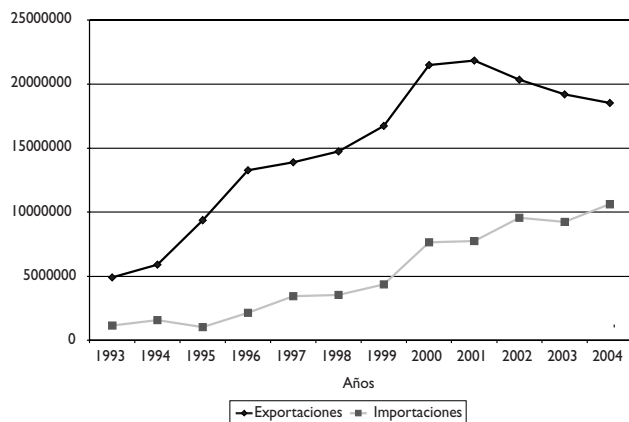
Este comportamiento comercial diferenciado hace patente la poca integración que hay en la cadena de producción automotriz del país, y con ello da lugar a subrayar el hecho de que la apertura comercial, y el crecimiento e importancia de las exportaciones de la industria automotriz (en el año 2004 representaron 15% de las exportaciones totales del país), no ha generado el arrastre esperado en las distintas actividades que conforman el mercado de autopartes.

Al contrario, dada la importación de automóviles nuevos y el retraso tecnológico en la producción de autopartes en el país, las importaciones de las mismas se han incrementado para satisfacer no sólo las necesidades de las empresas ensambladoras, sino también de las del mercado de refacción. La gráfica 7 muestra que mientras que la industria terminal fue superavitaria en todo el periodo considerado, la industria de autopartes fue deficitaria.

Comentarios finales

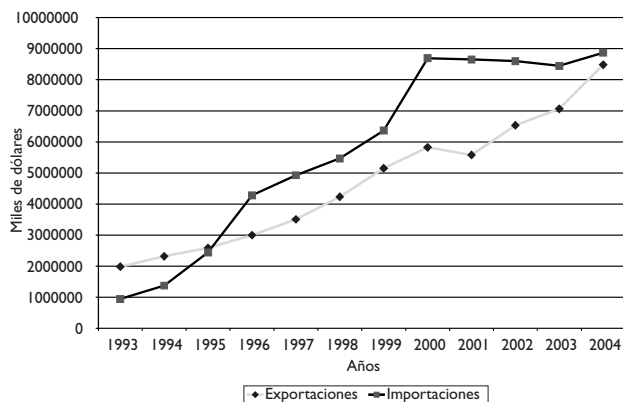
La liberalización comercial y la globalización han provocado cambios en el aparato productivo nacional y en la forma en como las distintas industrias se han reestructurado, el caso de la industria automotriz es ilustrativa al respecto. Su estructura y resultados de desempeño responden principalmente a patrones globales de crecimiento, más que a las condiciones y crecimiento de la economía del país.

Gráfica 7
Balanza comercial por tipo de actividad.
Automóviles y camiones



Como se apuntó previamente, los resultados de la industria automotriz terminal en el 2005 fueron favorables. Por un lado, la venta interna de autos en México alcanzó un nivel récord histórico y registró un incremento de 3.3% en unidades vendidas respecto a 2004 y la cantidad de vehículos exportados tuvo un crecimiento de 8.4% en el mismo periodo. Esto trajo como consecuencia que la producción interna de automóviles revirtiera su tendencia a la baja iniciada en el año 2000.

Gráfica 8
Autopartes



Los resultados positivos que la industria automotriz terminal registró en el año que acaba de concluir se alcanzaron gracias al comportamiento macroeconómico del

país (crecimiento del PIB de 3%, inflación de 3.3%; tipo de cambio de \$10.85 y tasas de interés a la baja), pero en buena medida debido a factores específicos de esta industria (mayor oferta de marcas y modelos automotrices, entrada de vehículos con motor diesel y mayor cantidad de créditos).

También explican la mayor importación de vehículos automotrices y el aumento en la inversiones de las empresas ensambladoras instaladas en el país (las inversiones alcanzaron los tres mil quinientos millones de dólares en el sector y se destinaron principalmente para la instalación o ampliación de plantas automotrices).

Desafortunadamente, las importaciones de autopartes también registran una tendencia al alza y, aunque las grandes empresas de esta industria han buscado modernizarse y certificarse, son pocas las que logran insertarse en la cadena de proveeduría de las grandes ensambladoras en el país. La mayor parte de las empresas autopartistas resuelven las necesidades del mercado de refacción que, por otro lado, cada vez les exige mayor actualización debido a los fuertes cambios tecnológicos y especificidad de los modelos automotrices actualmente disponibles en el mercado nacional.

En este contexto cabe preguntarse, ¿qué se espera para el 2006 y cuál es la factibilidad de alcanzar esos resultados?. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz espera para este año un crecimiento promedio de 3% en las ventas internas y de 15% en las exportaciones, con lo que la producción de automóviles podría crecer 12.5% (pasaría de un millón 600 mil unidades, a un millón 800 mil).

Esos números parecen factibles de alcanzarse, dados los pronósticos de crecimiento para la economía mexicana y norteamericana y a los planes estratégicos de las empresas ensambladoras.

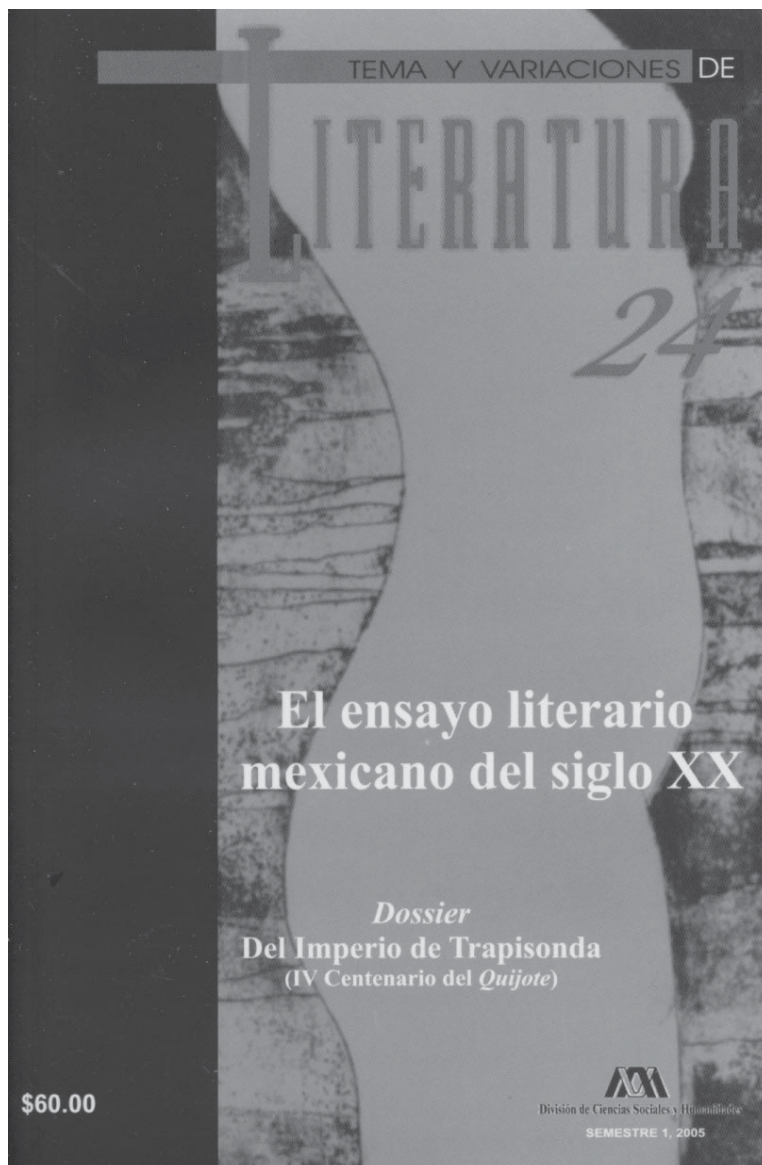
Se pronostica que el PIB de México crecerá 3.7% y que la tasa de inflación será similar a la de 2005 (3.3%); por su parte, se estima que la economía estadounidense crezca a un ritmo anual de 3.4% y que los precios al consumidor lo hagan 2.8%.

Al mismo tiempo, debido a las características y estrategias competitivas particulares de las ensambladoras estadounidenses (Ford, GM y Chrysler) y orientales (Toyota, Nissan y Honda), es factible esperar mayor dinamismo en la gama de productos que ofrezcan al mercado nacional, así como que se realicen mayores inversiones y producción en las plantas que algunas de estas ensambladoras tienen en el país.

Dada la competencia actual entre estas empresas, se espera que las estrategias de las firmas orientales retrasen la recuperación que esperan tener las norteamericanas. Debido a las distintas condiciones que enfrentan, las tres orientales esperan ampliar su cuota de mercado y sus ganancias en Estados Unidos (lugar en el que obtienen hasta 75% de su ganancia de explotación) lanzando en este año a ese mercado 19 modelos nuevos o rediseñados (15 de estos 19 modelos se caracterizan por ser de alto volumen y alta ganancia).

Para tal efecto, en la actualidad están instalando nuevas plantas y planean alternativas para expandir su producción, por ejemplo, Toyota abrirá su sexta planta en Estados Unidos; Nissan planea aumentar su producción de sedanes Altima y Sentra, para lo cuál está por decidir que plantas modificaran sus turnos de trabajo y, el lanzamiento de nuevos modelos de Honda también está a punto de implicar que sus plantas estadounidenses trabajen al límite de su capacidad. Estos hechos contrastan fuertemente con lo que sucede en la Ford y GM que actualmente reducen su producción y despiden personal, principalmente en Estados Unidos.

¿Cómo repercuten estos hechos en el mercado nacional? Por un lado, las ensambladoras norteamericanas hasta el momento no planean cerrar sus plantas en México y, en consecuencia, podrían aumentar su producción (Ford, junto con Nissan fueron las dos empresas que canalizaron más inversión a México con el fin de ampliar sus plantas automotrices). Por otra parte, las empresas orientales están estableciendo y fortaleciendo sus estrategias de consolidación en el mercado norteamericano, por lo que no sería de extrañar, que dadas las condiciones macroeconómicas del país, decidieran ampliar su producción y actividades en el país. Para ejemplo se tiene lo que ya está haciendo la empresa Nissan: como se apuntó previamente, planea ampliar su producción de Altima y Sentra, éste último se fabrica en Aguascalientes y la planta actualmente opera entre 80% y 85% de su capacidad. Con el fin de expandir la oferta de este automóvil en 100 mil unidades anuales, en Julio de 2005 la empresa nipona anunció que incrementaría los horarios de trabajo y mejoraría áreas clave de producción como fundición y solda-



para los que destinaría un presupuesto de 44.5 millones de dólares. Además dio a conocer que comenzaría a fabricar automóviles de precio muy económico en su planta mexicana, sin especificar si se trataría de las instalaciones de Aguascalientes o Cuernavaca, aunque se ve más factible que fuera en la primera. Por su parte Altima se produce en dos plantas de Estados Unidos, las dos trabajan ya a plena capacidad.

Ante estos hechos la tendencia y los pronósticos para la venta y producción de automotores seguramente serán los esperados, lo lamentable es la poca vinculación de las empresas de autopartes nacionales con estas grandes ensambladoras y sus proveedoras de primer nivel.