

UPDATE

Desarrollo y Logística desde la función pública



Con la intención de acercar al lector un panorama de avances respecto a las tareas realizadas por el gobierno para mejorar la competitividad logística del país, Inbound Logistics México le presenta un mosaico informativo de cara al cumplimiento de los programas 2007-2012. Sin duda, muchos son los esfuerzos que sí se están haciendo desde la Secretaría de Economía, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Asociación Mexicana de Secretarios de Desarrollo Económico para alinear esfuerzos y elevar el nivel competitivo de México; por lo cual, justo es reconocerlos y darles el voto de confianza tanto como aprovechar las herramientas que facilitan a la comunidad empresarial mexicana; entre ellas, la información vertida en la página **elogistica.economia.gob.mx** donde el equipo de la Dirección General de Comercio Interior y Economía Digital, encabezada por el Ing. Rodolfo Hernández Casanova, ha conformado un valioso compendio virtual de las actividades orientadas a potencializar las capacidades con que cuenta el país en materia logística.

¿Cómo nos acercamos al cumplimiento de las metas?

SE

En seguimiento a las estrategias contenidas en la Agenda de Competitividad en Logística 08-12 (ACL), la Secretaría de Economía -desde la Dirección General de Comercio Interior y Economía Digital- continuó trabajando durante el año 2010 en los proyectos considerados estratégicos por su impacto nacional. Este es el caso del Sello Procesos Logísticos Confiables; el Comité de Gestión por Competencias para la Logística y la Cadena de Suministros en México; el estudio de Generación de Indicadores de Desempeño Logístico Nacional-Segunda Medición; el proyecto del Portal DNA en Logistik. Adicionalmente, se comenzó a tra-

bajar en otras acciones y se generaron nuevos proyectos como: la participación en el Grupo de Promoción y Evaluación de Desarrollos Integrales Sustentables (GPYEDUIS), la realización de un Estudio sobre la Competitividad de la Carga Aérea en México, la participación en un grupo técnico que revisó el desarrollo de un Estudio para la Creación de un Corredor Industrial, Logístico y Económico de la Frontera Sur, y el desarrollo de un Estudio del Eslabón de Logística en el Sector Pesquero Mexicano, entre otros.

Los principales avances logrados en el 2010, en cada uno de estos proyectos fueron los siguientes:

Comité de Gestión por Competencias Laborales para la Logística y la Cadena de Suministros en México.

En marzo de 2010 se constituyó el Comité, con la participación de los principales organismos empresariales del ámbito logístico, directivos de alto nivel de empresas productoras, comerciales y de servicios, académicos y funcionarios públicos de diversas instituciones. Entre los participantes se cuentan: AMTI, CSCMP, CONCAMIN, AMACARGA, DHL, RYDER, IMECE, UPS, ANTP, ANTAD, UNAM, UNIVERSIDAD ANÁHUAC/MEXICO SUR, entre otros.

El objetivo de este Comité es desarrollar los estándares de competencia en funciones relacionadas con la logística y la cadena de suministro que demanda la industria, a fin de incidir en la formación de capital humano a través de la certificación de las competencias laborales del personal contratado en las áreas de logística de las empresas instaladas en México.

En el marco del Comité, entre marzo y septiembre de 2010, se integraron Grupos Técnicos para trabajar en las áreas de Almacenes, Transporte Ferroviario y Autotransporte. Los trabajos que llevan a cabo los grupos están orientados a desarrollar los mapas funcionales en sus ámbitos de trabajo, así como a identificar y desarrollar los estándares de competencia que demandan las empresas en esas áreas.

En el segundo trimestre de 2010 el Grupo de Almacenes desarrolló el Estándar de Competencia "Planificar el control de inventarios de productos", el cual fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 01 de noviembre de 2010.

Asimismo, durante el último trimestre del año el Grupo Técnico de Autotransporte elaboró el Estándar de Competencia "Establecer la demanda / oferta del transporte de carga de productos en México", el grupo fue coordinado por la Dirección de Modernización del Comercio y los Servicios, de la SE, y contó con la participación de representantes de la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR), la Asociación Nacional de Transporte Privado (ANTP), directivos de las empresas: Recurso Confiable, CEMEX, Consulca, PET Profesionales en Transporte, Centro de Capacitación del Autotransporte, A.C. y Transportes Pitic. En breve será presentado el Estándar ante el Comité Técnico del CONOCER, organismo dependiente de la Secretaría de Educación Pública, para su aprobación y posterior publicación en el DOF.

En cuanto al Grupo Técnico de Transporte Ferroviario, hasta el momento han definido el mapa Funcional del Sector y se enfocarán en el desarrollo del Estándar "Operar los sistemas de información en el transporte internacional ferroviario", el cual se espera concluir en el primer semestre de 2011.

Sello Procesos Logísticos Confiables

Durante 2010 se concluyó la segunda Fase del Sello Procesos Logísticos Confiables, consistente en la realización de una Prueba Piloto, que ayudó a afinar el diseño y esquema del Sello, así como a definir las estrategias para su aplicación; la población meta para una prueba del sistema de certificación; los criterios para la selección/creación del organismo operador del Sello y los criterios para la selección del (los) organismo (s) certificador (es).

Durante los últimos meses del año, la Secretaría de Economía,

en conjunto con la Secretaría de Promoción Económica del Estado de Jalisco (SEPROE Jalisco) lanzaron la “Convocatoria nacional para la presentación de propuestas de candidatos a Organismos Operador y Certificador(es) del Sello Procesos Logísticos Confiables” en la cual participaron organismos empresariales y empresas de alto nivel en México.

Para el presente año se tiene contemplado llevar a cabo la tercera Fase del Sello, referente a su Lanzamiento;

esta fase tiene como objetivo definir las Reglas de Operación del Sello Procesos Logísticos Confiables y la selección/formación y puesta en funcionamiento del Organismo Operador y Organismo(s) Certificador(es).

Evaluación del desempeño de las cadenas de suministro en México: Segunda Medición de Indicadores Nacionales

Se realizó el estudio “Evaluación del Desempeño de las Cadenas de

Suministro en México. Segunda Medición de Indicadores Nacionales”, que permitió comparar el desempeño logístico de las empresas instaladas en México con la primera medición que se realizó en el año 2008. Al igual que en la ocasión anterior, el estudio se realizó con recursos provenientes del Fondo Prologya, y colaboraron para su realización el Council of Supply Chain Management Professionals Roundtable Mexico (CSCMP) y el Instituto Mexicano de Ejecutivos en Comercio Exterior, A.C. (IMECE), quienes contrataron a la empresa de Consultoría Internacional AT Kearney.

La principal variante de la encuesta 2008 con respecto a esta última (2009-2010), fue la orientación que se dio para evaluar las prácticas de la cadena de suministro, en el marco de referencia del comercio exterior.

En esta Segunda Medición, los resultados obtenidos mostraron una mejora en el servicio logístico al cliente. Entre los principales datos obtenidos destacan:

- El indicador de órdenes perfectas (Porcentaje de órdenes que cumplen en cantidad, tiempo y calidad con los requerimientos del cliente) de las empresas en México (mismas empresas encuestadas) paso de 88.3% en 2008 a 89.6% en 2009, lo que representa una mejora en 1.3 puntos porcentuales.
- Este mismo estudio reveló que los costos logísticos de México, como porcentaje del precio de venta de los productos, han presentado mejora en los últimos años, pasando de 12.6% en 2002 a 10.3% en 2009, lo que muestra una disminución de 2.3%.
- Asimismo, la logística de comercio exterior muestra que en los últimos años se han reducido entre un 15% y 30% los tiempos de tránsito puerta a puerta en importaciones, y de un 5% a 30% en exportaciones.
- Se mejoraron los tiempos de estadía en puertos y aeropuertos. Hace 3 años una mercancía permanecía hasta 10 días en puerto o 4 días en un aeropuerto, el año pasado el tiempo promedio de estadía se redujo a 7 días en puerto y 2 en aeropuerto, según los resultados del estudio.



Desarrollan laboratorio de logística y transporte en Guanajuato: CORELOG

Propone Comisión Regional de Logística (CORELOG) al mandatario estatal de Guanajuato, Lic. Juan Manuel Oliva, construir el Primer Laboratorio Nacional de Logística y Transporte en Guanajuato, para que en su conjunto el empresariado y los sectores académicos de todo el país puedan hacer sus pruebas de transporte ferroviario y aéreo, así como de almacén e inventarios, siendo sede GTO Puerto Interior.

Durante la reunión Plenaria de la CORELOG, el Grupo Técnico de Desarrollo y Capital Humano representado por universidades de la región manifestaron la necesidad de trabajar sobre un esquema de diagnóstico en competitividad logística en cada una de las empresas que ya están establecidas, a fin de detectar las debilidades y fortalecer las acciones en los rubros de infraestructura aérea, carretera, ferroviaria y terrestre en la región.

Jorge Arturo Acevedo Alarid, Coordinador General, manifestó que con dicha iniciativa se tiene contemplado que en la planeación y ejecución del diagnóstico al sector empresarial en Guanajuato involucre de manera activa a los jóvenes universitarios de las instituciones públicas y privadas, así como de las instancias educativas de los tres niveles de gobierno correspondientes a objeto de respaldar e impulsar las acciones de logística, comercio exterior y competitividad.

Por otra parte, se anunció la Certificación del Programa de Alta Dirección en Cadena de Valor que, en Conjunto con GTO Puerto Interior, el Instituto Mexicano de Logística y el Instituto Politécnico de Guanajuato emprenderán a propósito de analizar los conceptos teórico-prácticos en los lugares de trabajo de cada compañía, al igual de conocer las diferentes tecnologías de información logísticas (TIL), utilizadas por los países de clase internacional.

Portal DNA en LogistIK (dnalogistik.com)

Este Portal, público y gratuito, disponible en Internet para la comunidad empresarial, ha venido representando un gran apoyo para las empresas que a través de él han obtenido el diagnóstico de su desempeño logístico.

Ha sido tal su éxito, que incluso está siendo consultado por empresas de otras partes del mundo.

Desde su lanzamiento, en septiembre de 2009 y hasta diciembre del año pasado, el Portal recibió 22 mil visitas de 20 países. Asimismo, el número de registros fue de 1,047 empresas, cada una de las cuales pudo obtener un reporte detallado sobre el nivel de madurez de sus prácticas logísticas y la identificación de sus áreas de oportunidad para mejorar su desempeño.

De los registros generados, el 79% son de empresas mexicanas. En cuanto a la caracterización de esas empresas puede decirse que el 47% de ellas son del sector comercio, el 34% corresponde a empresas industriales y el 23% a empresas del sector servicios. Por su tamaño, el 39% de los registros son de empresas grandes, el 25% de empresas medianas, un 18% de pequeñas y 18% de micro empresas.

Este proyecto que está en constante mejora por parte de sus creadores, la empresa Net LogístiK y la Universidad Anahúac, seguirá puesto al alcance de la comunidad empresarial, ofreciendo más y mejores herramientas para las empresas que se registren.

Comité Técnico del FIDESUR.

Durante al año anterior se participó en los trabajos del Comité Técnico del Fidesur, con el propósito de evaluar los avances de un estudio para impulsar la Creación de un Corredor Logístico, Industrial y Económico de la Frontera Sur.

Este esfuerzo se dio por el liderazgo del Grupo Económico de los Estados de la Región Sur-Sureste del país (GEERSE) que involucran a 9 estados del país (Campeche, Chiapas, Guerrero, Puebla, Oaxaca, Quintana Roo, Veracruz, Tabasco y Yucatán).

El estudio se concluyó a finales del año pasado, los resultados están



Querétaro, en franco crecimiento

Habiendo alcanzado en 2010 un crecimiento de 7.3% en su producto interno bruto (PIB), del 14% en su actividad industrial y un incremento del 34% en sus exportaciones, el estado de Querétaro espera este 2011 inversiones en los sectores aeroespacial, automotriz y eléctrico, los cuales generarán cerca de 25,000 empleos. Como parte de la estrategia para consolidarse como destino de inversión industrial, el gobierno estatal le ha apostado a la logística aprovechando su infraestructura -aeropuerto, carreteras y ferrocarril-, además de su mano de obra calificada y su alto nivel en investigación y desarrollo, del cual dan fe sus 1,900 investigadores, 40 centros de tecnología y el cluster biotecnológico que próximamente será consolidado.

Tras el anuncio de inversión que el año pasado hiciese Bombardier -cuyos 250 mdd generarán 1,200 empleos directos y 3,600 indirectos en 7 años- y la conformación del centro de distribución DHL, Siemens empieza haciendo lo propio este 2011, pues además de inaugurar su planta de equipos de alta tensión en Querétaro, invertirá en dos centros de investigación en el Marqués, buscando generar 500 empleos nuevos para 2015. La firma invertirá 50 mdd en la ampliación de instalaciones y la construcción de dos centros de investigación y desarrollo para la manufactura de equipos para el sector eléctrico, además de los 80 mdd que ha invertido en los últimos 4 años. Asimismo, Siemens incrementará sus compras a proveedores en México a fin de contribuir a elevar su competitividad.

Además, como parte de su estrategia para consolidar a Querétaro como destino de inversión, el estado inauguró el pasado 5 de febrero su Centro de Congresos y Convenciones, el cual pretende atraer a personas y empresas que deseen invertir y proponer nuevos modelos de desarrollo para el país desde la entidad. El CCCQ ayudará a consolidar también el turismo, pues acompañará al atractivo de negocios un intenso programa de conciertos y exposiciones culturales y artísticas. Sus 10 salas potenciales tienen una capacidad para albergar 9 mil personas simultáneamente y la inversión destinada para su construcción ascendió a 640 millones de pesos aproximadamente.

Por su parte, y tras el anuncio que el pasado mes de noviembre hiciera la aerolínea American Airlines, este 10 de febrero aterrizó el primer vuelo de su filial American Eagle en el Aeropuerto Internacional de Querétaro, inaugurando con ello los vuelos que diariamente hará la empresa con aparatos Embraer ERJ-135 de 37 asientos, desde la ciudad de Dallas.

Dado este impulso de crecimiento y desarrollo, Querétaro ha sido designada ciudad anfitriona para celebrar la próxima Cumbre de Negocios, que se llevará a cabo del 23 al 25 de octubre de 2011, y la cual constituye el evento de negocios de mayor impacto y relevancia en México. Llevando por título "Prioridades para iniciar una nueva era", la novena edición de este evento pretende dar foro a líderes empresariales y políticos, jefes de estado, ideólogos y académicos, así como líderes de opinión y ONGs para discutir los temas clave que habrán de dar forma al futuro de la nación, desde el punto de vista económico, político y social.

siendo dados a conocer y en continuidad a los trabajos, la Subsecretaría de Industria y Comercio ha identificado los proyectos que están relacionados con logística, con la finalidad de colaborar con el grupo GEERSE y FIDESUR, para impulsar su desarrollo.

De manera inmediata se ha decidido promover un Centro Logístico en Chiapas, un Centro de Distribución en Yucatán y participar en un conjunto de acciones para aprovechar las oportunidades logísticas de Quintana Roo.

Estudio del Eslabón de Logística en el Sector Pesquero Mexicano

Este estudio tiene como objetivo diseñar una estrategia de competitividad para los canales de distribución de los productos pesqueros, desde su producción hasta el consumidor final, enfocándose en aspectos de tecnología, estructura empresarial y política pública. En este último elemento se obtendrán propuestas de estrategia sobre las áreas en las que el Estado pueda tener un impacto positivo en la modernización del eslabón a nivel nacional.

Es de destacar que en la distribución de productos perecederos se presenta un problema fuerte por las mermas que se obtienen, ya que la cadena de frío para su manejo es prácticamente inexistente, y en el caso de los productos pequeños, atender este asunto es de vital importancia.

El estudio, que comenzó a finales del año pasado, está siendo desarrollado por el Centro de Estudios de Competitividad, del Instituto Tecnológico Autónomo de México (ITAM) y se espera que esté concluido durante el primer cuatrimestre de este año.

Estudio "Competitividad de la Carga Aérea en México. Análisis de la situación actual de las operaciones, infraestructura y concesiones en logística de carga aérea"

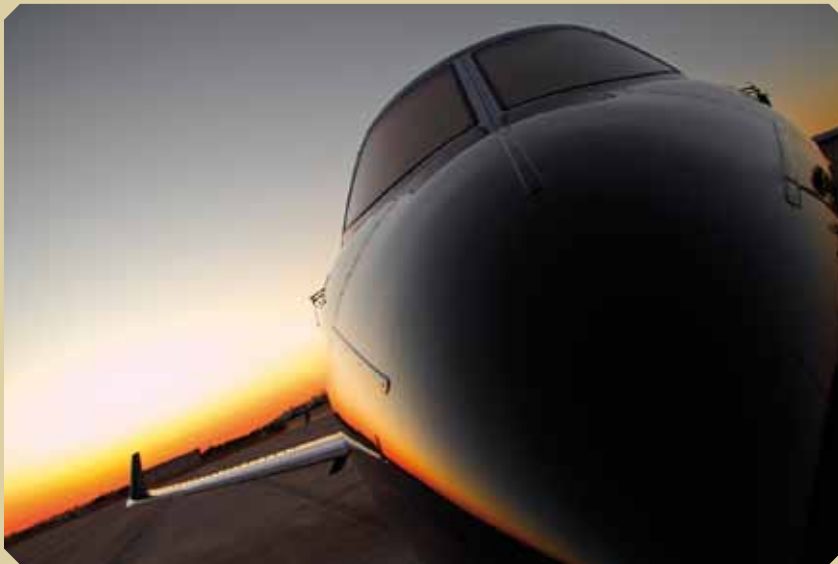
Su objetivo es realizar un análisis de la situación actual de las prácticas en operaciones logísticas de carga aérea, de las Terminales de Carga Aérea y del impacto de las concesiones relacionadas con éstas, con particular referencia a los casos de los Aeropuertos de la Cd. de México, Guadalajara, Monterrey y Cancún.

Adicionalmente, el estudio propondrá un conjunto de políticas públicas, mediante las cuales se contribuya a innovar la logística empresarial, el marco de las concesiones y la infraestructura de apoyo, para mejorar la competitividad de la carga aérea en el país.

El estudio, que ha sido desarrollado por el Instituto de Ingeniería de la Universidad Nacional Autónoma de México, será dado a conocer en breve.

SCT

El pasado 25 de enero, el Subsecretario de Infraestructura de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Ing. Oscar De Buen, ofreció en conferencia de prensa un importante recuento de los avances que en los primeros 4 años de la administración actual se han tenido respecto al Programa Nacional de Infraestructura; programa por medio



Baja California Norte recibe más inversión para la aeroindustria

Parece que 2011 también será el año para Baja California, pues en los próximos seis meses podrían llegar los primeros 30 mdd, de un total de 300 mdd que se esperan de inversión en el estado. Además del interés que firmas estadounidenses y canadienses han mostrado, el pasado mes de enero la Aerospace Defense and Security (ADS), invitó a 13 corporaciones británicas a conocer y evaluar ciudades como Mexicali y Tijuana, entre las que se dieron cita estuvieron ThyssenKrupp, Micro Spring, Delcam y Teledyne Technologies. Sin duda, la cercanía con los Estados Unidos, una mano de obra altamente calificada y el programa de incentivos fiscales que el estado ha puesto en marcha a través de la ley de Fomento para la Competitividad del Estado -el cual incluye la exención al Impuesto sobre la Nómina de entre 10 y 80% en un periodo de uno a cinco años-, hacen de Baja California Norte uno de los estados más atractivos para la inversión Aeroespacial. Asimismo, los más de 40 años de experiencia de su mano de obra calificada permite a empresas altamente especializadas del sector mirar con viabilidad la oportunidad. Entre ellas se encuentran fabricantes de sistemas de navegación, piezas estructurales para aviones, sistemas de control para maquinado, proveedores de equipo altamente especializado y maquinaria para maquinado de piezas de aluminio de alta precisión, entre otros.

del cual se contempla un esquema combinado de inversión proveniente de recursos presupuestales y recursos privados que, a través de concesiones y otros mecanismos de asociación público-privada, fortalecen la capacidad de respuesta ante las demandas del país en materia de infraestructura. En ese mismo contexto se repasaron las metas cuantitativas y se identificaron algunos de los principales proyectos donde se ha podido avanzar, así como aquellos en marcha y los que se van a realizar con el presupuesto 2011, con rumbo al cierre de la administración del Presidente Calderón.

Entre las obras más significativas que ya están en operación se destacaron:

1. El proyecto Arco Norte de la Cd. de México.
2. La autopista Monterrey- Saltillo.
3. La autopista Arriaga-Ocozocoautla, que comunica las intermediaciones de Tuxtla Gutiérrez con la costa de Chiapas.
4. Los tres nuevos puentes internacionales que se han abierto en los últimos dos años en la frontera norte: uno en Sonora, en San Luis Río Colorado; y dos en Tamaulipas, el Reynosa-Anzaldúas, y Río Bravo-Donald.

A dos años del término de la administración en turno y siendo la meta sexenal planteada en el Programa Nacional de Infraestructura de 17,400 kilómetros de construcción y mejoramiento en todo tipo de carreteras y caminos (carreteras troncales, alimentadoras y rurales), los resultados son muy buenos, considerando que se han terminado y puesto en servicio 15,500 kilómetros. “Además, tenemos en marcha 14 obras que se van a construir y poner en operación en 2011 y 2012 que nos van a ayudar a profundizar el impacto en las condiciones de la red: Entre ellas, la autopista Durango-Mazatlán, la autopista México-Tuxpan, la autopista Río Verde-Cd. Valles; así como varios libramientos en ciudades muy importantes y obras de ampliación y modernización en prácticamente todas las regiones del país”, señaló el Subsecretario de Infraestructura.

Con relación al porcentaje de par-

Entre las obras más significativas que ya están en operación se destacaron:

1. El proyecto Arco Norte de la Cd. de México.

2. La autopista Monterrey- Saltillo.

3. La autopista Arriaga-Ocozocoautla, que comunica las intermediaciones de Tuxtla Gutiérrez con la costa de Chiapas.

4. Los tres nuevos puentes internacionales que se han abierto en los últimos dos años en la frontera norte: uno en Sonora, en San Luis Río Colorado; y dos en Tamaulipas, el Reynosa-Anzaldúas, y Río Bravo-Donald.



ticipación que tendrá la iniciativa privada en los proyectos, el Subsecretario comentó que se espera una participación muy importante, no sólo en lo que se refiere a la aportación de capital y créditos, sino también en lo que se refiere a la posibilidad de combinar recursos que provienen del Fondo Nacional de Infraestructura. “En estos dos años deberán concluirse proyectos con un valor de 60 mil mdp, que se derivarán de esquemas público-privados o partidas no presupuestales. Esta cifra estará concentrada en proyectos muy significativos en materia de impacto y función estratégica dentro de nuestra red”, agregó.

Sin duda, el trabajo del Ing. De Buen al frente de la Subsecretaría

ha sido muy bueno, no obstante ello, sigue preocupando el esquema de requisitos diseñado por SCT, previo al proceso de licitación, pues la dilación del mismo lleva a la Subsecretaría al subejercicio año con año. Ciertamente, uno de los grandes desafíos será diseñar un mecanismo mucho más ágil para liberar los diferentes requisitos previos al concurso de licitaciones, una vez autorizados los presupuestos por la Cámara de Diputados -Disponibilidad de proyectos, disponibilidad de derechos de vía, permisos ambientales, permisos de cambio de uso de suelo, y registro del proyecto en la cartera de Hacienda-, para evitar que al final del año tengan que hacerse transferen-

cias de recursos a proyectos secundarios, impidiendo que el programa de desarrollo se concluya con la rapidez y la extensión planeada.

Respecto a otros proyectos de infraestructura como lo son puertos, ferrocarriles, aeropuertos, telecomunicaciones, agua, electricidad y otras fuentes de energía, se sigue caminando para ubicar a México entre los 20 países mejor evaluados en el índice de competitividad por infraestructura para el 2030. No olvidemos que la meta del Plan Nacional de Infraestructura 2006-2012 ha sido subir unas 20 posiciones aproximadamente, partiendo de que en 2006 México se encontraba en el número

64. En este sentido, y considerando que los proyectos de infraestructura de esta naturaleza son proyectos de largo plazo -a diferencia de la infraestructura carretera- y que en gran medida están sujetos a las reformas estructurales del país, no podemos por el momento reportar obras terminadas y mucho menos reportar su impacto de eficiencia en la economía al día de hoy; sin embargo, con base en los tres escenarios previstos por el Plan Nacional de Infraestructura, se sigue caminando hacia las metas 2012, previendo que sólo la Reforma Hacendaria se lleve a cabo. Al respecto, sólo nos queda esperar al término de la administración actual para co-

nocer si la meta de cobertura, calidad y competitividad de la infraestructura nacional se alcanzó de acuerdo a lo planeado. Por lo pronto, vale la pena seguir pulsando los avances parciales espejeando eventualmente las metas propuestas por el PNI, publicadas en la página Elogística referida al principio de este artículo.

AMSDE

Por su parte, el presidente de la Asociación Mexicana de Secretarios de Desarrollo Económico, Ing. Tonatihu Salinas, compartió en entrevista las tareas prioritarias que para

Volkswagen arranca la construcción de la planta de motores en Gto Puerto Interior

PAutoridades del los tres niveles de gobierno, directivos de GTO Puerto Interior y de la Volkswagen dieron el banderazo oficial para la construcción de la nueva planta de motores en México, ubicada en Silao, Guanajuato.

La primera piedra de este complejo industrial, se establece en Guanajuato Puerto Interior, sobre una superficie de 60 hectáreas con una inversión inicial de 550 millones de dólares y generará inicialmente 700 empleos de calidad para las familias de Silao y toda la región, así como otros 2 mil empleos indirectos.

A partir del próximo año entrará en funcionamiento y para 2013 producirá 333 mil motores anuales, de los cuales el 90 por ciento están destinados a la exportación.

Durante la ceremonia, el Sr. Hubert Wintl, miembro del Consejo Ejecutivo para el Área de Producción comunicó que la consolidación de la marca Volkswagen en el mercado norteamericano es un elemento esencial de su estrategia de crecimiento a nivel mundial, pues el Grupo Volkswagen estima alcanzar un volumen anual de 1 millón de vehículos en los Estados Unidos en el 2018.

Además, se detalló que las piezas clave de esta estrategia son también los vehículos diseñados de acuerdo a las necesidades de los clientes estadounidenses, como el Nuevo Jetta y el Nuevo Passat, los cuales se producen en las plantas de Volkswagen en México y los Estados Unidos respectivamente, con un alto índice de componentes locales.

La planta de Silao abastecerá de motores de última generación a las factorías de Volkswagen en Puebla y en Chatanooga a partir de 2013.

En el evento el presidente del Consejo Ejecutivo de Volkswagen de México, el Sr. Otto Lindner, se refirió al satisfactorio crecimiento de la industria automotriz en México durante el 2010, en el que Volkswagen contribuyó con la fabricación de 435 mil vehículos: "Este desarrollo positivo fortalece la importancia de México como centro de producción en el marco de la estrategia de crecimiento del Grupo Volkswagen", señaló. "La planta de motores representa uno de los hitos en esa estrategia."

En la planta de Puebla se producen los modelos Nuevo Jetta, Golf Variant, Clásico y Beetle, a un ritmo de más de 2 mil automóviles al día.



este 2011 estará realizando la asociación, con el fin de alinear los esfuerzos de la federación y los estados en materia de desarrollo y atracción de inversión. En este sentido, la asociación buscará consolidar dos proyectos iniciados en 2010, para dejarlos en operación a partir de 2012. Estos proyectos pretenden complementar y fortalecer el trabajo realizado por la Secretaría de Economía y ProMéxico, para hacer más equitativo el esquema de incentivos estatales por parte de la Federación.

Entendiendo que México es un mosaico de diferentes realidades, y que por consiguiente no se puede aplicar una fórmula general para todo el país, la AMSDE se ha sumado al esfuerzo que la SE ha venido realizando para encontrar las vocaciones regionales -aquellas que nacen de las propias fortalezas de los estados-, para poder delinear una política industrial nacional que nos permita ordenar de una manera planeada el desarrollo competitivo del país, tanto en materia de infraestructura como en materia de proyección socioeconómica. Para tal efecto, la asociación contrató al Tecnológico de Monterrey para complementar el estudio cualitativo que la dependencia federal ha hecho - estudio a partir del cual se hacen recomendaciones de sectores industriales y actividades empresariales adecuadas para cada estado, en función de sus fortalezas y recursos. Lo que la asociación ha pretendido hacer con este análisis altamente cuantitativo, es un cruce de información entre ambos estudios para identificar cuáles son los sectores industriales que participan activamente en los estados, así como la derrama económica que representan y, con base en ello, identificar cuáles pueden ofrecer más empleos y tener mayores probabilidades de crecimiento y desarrollo. “Estamos justo en el proceso de conformar conclusiones a partir de la cuales podamos presentar una radiografía de cada estado y así delinear una política donde se tenga en consideración ese carácter endógeno que debe tener el desarrollo. Tan pronto tengamos los resultados los daremos

a conocer”, señaló Tonatiuh Salinas. “Este estudio pretende darnos a los secretarios de desarrollo económico las herramientas para abonar mejora a los indicadores macroeconómicos y participar, desde cada estado, en la conformación de una economía moderna para el país”, agregó.

Ciertamente, crear una política industrial nacional no sólo ordenaría el desarrollo con bases cualitativas y cuantitativas, sino también permitiría conformar una política de incentivos mucho más clara y transparente, que garantice inversiones en todos los estados; pues uno de los problemas que se ha buscado solucionar desde la AMSDE ha sido el de hacer llegar los recursos federales de manera sencilla y equitativa a todos los estados. A decir de su presidente, no todos los fondos han tenido ese espíritu federalista que sí se aprecia en los fondos del CONACYT, por ejemplo. Por fortuna, el fondo PYME -quizá el más importante para el desarrollo de los estados- acaba de reformar sus reglas de operación, publicando recientemente su manual de operaciones, el cual, si bien no hace tan sencilla como se quisiera la operación del mismo, por lo menos avanza un paso más en el camino de mejora.

De acuerdo a lo explicado por Tonatiuh Salinas, el desarrollo de los estados siempre va contra reloj, por lo que cada mes perdido en la gestión de trámites para bajar fondos de la federación, licitar y ejercer presupuestos representa una lamentable pérdida de oportunidad. Si los manuales de los fondos se dan a conocer muy entrados en el año, los proyectos no se pueden concluir oportunamente como para tener la retroalimentación debida, ni la comprobación que requieren los mismos. Dichosamente las cosas parecen empezar a cambiar. “Las reglas que se nos presentaron recientemente sí muestran avance en ese sentido. Inclusive ya podemos enviar proyectos para consideración de la federación desde enero”, agregó el funcionario.

Otro de los avances logrados durante 2010, en esta materia, fue la conformación de bolsas mínimas, a través de las cuales se garantiza a

cada uno de los estados cierta participación, y en la medida en que estos presenten diferentes proyectos con características de competitividad, fomento y apoyo a las Pymes, la federación hará mayores aportaciones. “Ahora cada uno de los estados deberemos ganarnos el acceso a estas bolsas presentando proyectos viables y comprobables”, comentó Salinas. “Esto será para todos los programas, aunque las consideraciones van más enfocadas a fondos Pyme y fondos de innovación tecnológica de Conacyt”.

De igual forma, la AMSDE se ha sumado a los esfuerzos de ProMéxico, aportando propuestas de mejora para la promoción estatal en el extranjero, pero también insistiendo en la necesidad de conformar el fondo ProMéxico, pretendiendo hacer de éste un fondo transparente, con montos establecidos, y con reglas de operación muy claras como incentivo del gobierno federal a las diferentes empresas. “Tenemos mucho interés en que se conforme, porque de esta manera ya no estaríamos compitiendo entre nosotros mismos por los incentivos. Ello nos daría la tranquilidad de que si el estado puede participar de alguna forma, contamos con el respaldo garantizado del gobierno federal. Esta iniciativa la propuso inicialmente ProMéxico, pero durante 2010 no recibió ningún aportación ni cantidad de parte del Congreso de la Unión. En 2011 pretendemos trabajar de cerca con los legisladores, para que ellos conozcan el punto de vista de los estados y sepan que los 32 secretarios de desarrollo económico ya estamos de acuerdo al respecto, e incluso estamos listos para proponer reglas de operación”, agregó Tonatiuh Salinas. A decir suyo, este fondo podría constar de 3 mil millones de pesos para su arranque y se podría dividir en una bolsa estatal y en una nacional, contemplando proyectos estratégicos para la federación y el país; asimismo, se pretendería que el primer año, por lo menos, estas dos bolsas sean a partes iguales y posteriormente, con la presentación y consolidación de proyectos, se redistribuya con base en una reevaluación de criterios. ■