

CENTRO DE INVESTIGACIÓN Y DOCENCIA ECONÓMICAS, A.C.



**LA BATALLA POR AUDI: UNA PLANTA AUTOMOTRIZ
PREMIUM A CAMBIO DE 8 MIL MILLONES DE PESOS**

TESINA

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

MAESTRO EN PERIODISMO Y ASUNTOS PÚBLICOS

PRESENTA

JOSÉ ARTURO RUEDA SÁNCHEZ DE LA VEGA

DIRECTOR: ALEJANDRO VILLAGÓMEZ AMEZCUA

MÉXICO D.F., MARZO 2014

La batalla por Audi: una planta automotriz premium a cambio de 8 mil millones de pesos

José Arturo Rueda Sánchez de la Vega

Maestría en Periodismo y Asuntos Públicos

Centro de Investigación y Docencia Económica

- **Incentivos a la IED: la competencia entre estados**
- **El sector automotriz en México y la IED**
- **La atracción de IED para la entidades federativas, sin marco regulatorio**
- **Puebla toca fondo y pierde la planta de motores de Volkswagen**
- **Dos años de cabildeos secretos**
- **El proceso de negociación: terrenos, confidencialidad, los directivos de Audi**
- **Puebla, el estado ganador: el contrato confidencial**
- **El director de Audi acepta que los incentivos de Puebla inclinaron la balanza**
- **La versión oficial del gobierno poblano, sin reconocer monto de incentivos**
- **La visión de Querétaro: no quisimos exentar impuestos ni regalar el terreno**
- **Guanajuato: hay que limitar los incentivos**
- **Análisis de costo-beneficio: los 7 mil 913 millones que costó Audi, a cambio de qué**

La madrugada del 4 de septiembre de 2012, cuando el consorcio alemán Audi dio a conocer la decisión de instalar su primera planta en el continente Americano en el

municipio de San José Chiapa, los segmentos productivos de la industria automotriz del mundo voltearon hacia una minúscula comunidad del estado de Puebla, ubicada a poco más de una hora de la capital, prácticamente en medio de la nada y sin algún tipo de infraestructura para recibir y atender al segmento de lujo de Volkswagen AG, el segundo grupo automotriz del mundo.

La decisión de Audi de invertir mil 300 millones de dólares para instalarse en Puebla culminó un largo proceso que arrancó dos años atrás cuando Martin Winterkorn, en noviembre de

2010, anunció

una agresiva

estrategia de

inversión ante el

Consejo

Directivo de

Volkswagen

AG para

desplazar a

Toyota como el

TABLA 2. VENTAS DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ A NIVEL INTERNACIONAL

POSICIÓN	2010 (MMD)	POSICIÓN	2011 (MMD)	POSICIÓN	2012 (MMD)
Toyota	204	Toyota	222	Toyota	235
Volkswagen	146	Volkswagen	168	Volkswagen	221
Ford	118	GM	135	GM	150
Daimler	109	Daimler	129	Daimler	148
GM	105	Ford	129	Ford	136

fabricante número uno de automóviles a nivel global. La estrategia comercial tenía uno de sus puntos centrales en la construcción de una planta Audi en América para consolidar su presencia en Estados Unidos, específicamente en el segmento de las SUVs a través de la producción del modelo Q5.

Para elegir a San José Chiapa, Audi descartó primero la posibilidad de enviar la planta a Tennessee, Estados Unidos, o a Brasil. En el primer caso por el alto costo de la mano de obra, aproximadamente 80 por ciento mayor que en México o en Brasil. En el caso de la nación sudamericana, la poca apertura comercial con Estados Unidos, sumado al mayor gasto en el transporte de autopartes, la hizo una opción inviable.

Para marzo de 2011, en la reunión anual con medios de comunicación en la sede de Audi en Ingolstadt, Alemania, Rupert Stadler —CEO de la empresa— [anunció que la plaza elegida había sido México, pero faltaba decidir en qué estado de la República.](#)

Las negociaciones secretas se intensificaron y para 2012 la trasnacional alemana tenía tres finalistas: Querétaro, Guanajuato y Puebla. En las tres entidades había fuertes argumentos para tenerlas como favoritas.

El caso de Guanajuato es paradigmático porque en 2010 el gobernador Juan Manuel Oliva le arrebató a Puebla una inversión de 500 millones de dólares de Volkswagen para instalar una planta de motores. La trasnacional alemana empezó una diversificación regional bajo acusaciones de que el gobierno de Mario Marín no les había dado un trato preferencial, por lo que decidieron mudarse al municipio de Silao en busca de mejores condiciones para sus inversiones.

Querétaro es una de las entidades más dinámicas en la captación de IED en el sector automotriz, telecomunicaciones y ahora aeronáutico con la llegada de Bombardier en

2010. El gobernador José Calzada explicó su éxito por variables como la privilegiada posición geográfica y carretera, priorizando una diversificación en el mercado de su IED que se fortaleció con la inauguración de nuevas carreteras como el Arco Norte. Desde un inicio, fueron cartas fuertes de Audi para instalarse ahí.

El caso de Puebla, tras la victoria del aliancista Rafael Moreno Valle, había una necesidad urgente de reactivar la credibilidad ante los inversionistas nacionales tras un sexenio de desprestigio luego del escándalo del ex gobernador Mario Marín por la detención de la periodista Lydia Cacho. La IED desapareció en ese tramo ante el temor de la falta de aplicación de la ley y el Estado de derecho, e incluso la marca ancla del estado, Volkswagen, decidió mudar su planta de motores a Guanajuato esperando mejores condiciones para la inversión.

Los indicadores del Registro Nacional de IED señalan que si bien de 2006 a 2010, el gobierno de Mario Marín logró la atracción de mil 704.2 millones de dólares, en el primer año de la administración en 2005, de la entidad se fueron empresas foráneas que representaron una pérdida de 531.6 millones de dólares, lo que da un saldo final de apenas mil 172 millones de dólares de IED durante el marlinismo. Se entiende la urgencia de Rafael Moreno Valle por colocar a Puebla como un destino viable para la IED.

Además de la variable económica, para los tres gobernadores de esas entidades se cruzaba una variable política, ya que tanto Juan Manuel Oliva como José Calzada y

Moreno Valle son prospectos sólidos para la elección presidencial de 2018, de tal manera que sus méritos crecerían en caso de lograr concretar la atracción de Audi.

Como se señaló, tras intensos meses de negociaciones secretas, misiones comerciales a uno y otro lado del Atlántico, así como visitas de los representantes de Audi a esas tres entidades, la empresa germana anunció su decisión el 4 de septiembre de 2012.

El gobierno del estado de Puebla cantó victoria y atribuyó a una intensa labor de cabildeo con los directivos alemanes el haber conseguido la inversión de mil 300 millones de dólares, así como haber desplazado a sus rivales directos en la puja, los estados de Querétaro y Guanajuato, entidades que en los últimos años habían acaparado inversiones en los segmentos automotriz, aeronáutico y tecnológico.

De acuerdo con el comunicado oficial, Audi eligió a Puebla por su posición geoestratégica, su alto nivel educativo e inmobiliario, así como para reforzar los lazos creados por Volkswagen desde los años sesenta del siglo pasado cuando instalaron su primera planta en las afueras de la capital. Por su parte, el gobernador Rafael Moreno Valle adujo que se trataba de una “muestra de confianza de las grandes empresas mundiales” al proceso de transformación que vivía la entidad.

Audi
MediaInfo



Corporate Communications
Jürgen De Graeve
Tel.: +49 172 9142908
E-Mail: juergen.degraeve@audi.de
www.audi-mediaservices.com

Communications Project Plant Mexico
Uwe Hans Werner
Tel.: +49 172 7337203
E-Mail: uwe.werner@audi.de
www.audi-mediaservices.com

New Audi plant in Mexico: San José Chiapa the chosen location

- Audi Board of Management and VW Group Management decide on location
- CEO Rupert Stadler: "Important for the American market and for our global growth"
- Construction work to start in mid-2013 – start of production 2016

Ingolstadt, September 4, 2012 – More than a dozen locations were looked at, compared and evaluated. Now the decision has been made: Audi will build its new plant on the American continent in San José Chiapa, in the State of Puebla, Central Mexico. This was decided today by the Audi Board of Management and the Group Management of Volkswagen. The new plant marks a major milestone in the growth required in Audi's Strategy 2020.

Site conditions, logistics links, infrastructure, well-qualified employees and living quality – these were the decisive criteria for the choice of location. "The production site in San José Chiapa meets various key requirements of our global growth strategy and we can step up our activities in American markets," said Rupert Stadler, Chairman of the Board of Management of AUDI AG. The chosen location is an ideal base from which to supply international markets from Mexico. He continued: "We are delighted that the Mexican government and the state of Puebla are so supportive of our project."

¿Por qué el consorcio Volkswagen AG prefirió un municipio poblano enclavado en medio de la nada frente a estados que representan historias de éxito en la atracción de inversión manufacturera? De acuerdo con este reportaje, los propios habitantes del municipio reconocieron que la llegada de Audi era como “ganarse el boleto de lotería” ya que la mayoría de ellos solamente se dedican a la agricultura, además de que ocho de cada 10 se encuentran en pobreza extrema, de acuerdo a datos del Consejo Nacional de Evaluación de la Política Social (Coneval).

<http://www.youtube.com/watch?v=9IccNyErWal>

¿Por qué Audi eligió el municipio de San José Chiapas con apenas 8 mil habitantes, casi todos en pobreza extrema, en vez de opciones aparentemente más atractivas como Guanajuato o Querétaro? ¿Cuáles fueron los argumentos a su favor o mejores condiciones de inversión?

Incentivos a la IED: la competencia entre estados

Tras el anuncio oficial en Los Pinos, con la presencia del entonces presidente Felipe Calderón y el director de Audi Automotive, Walter Hanek, así como el gobernador poblano Rafael Moreno Valle, ninguna de las partes profundizó en los compromisos de inversión, así como en los incentivos otorgados por el gobierno poblano. El anuncio público de Audi comprometió una inversión de mil 300 millones de dólares, así como la

creación de 3 mil 800 empleos directos una vez que empiece la fabricación de sus vehículos, prevista para finales de 2016.

Por su parte, el gobierno estatal señaló una serie de incentivos que se entregarían a la empresa, entre los que se encontraba una exención fiscal por 10 años del Impuesto Sobre la Nómina. Pero no hubo más detalles ni la negociación se transparentó.

“La matriz del Grupo Volkswagen ya opera una fábrica de automóviles en Puebla y una planta de motores en Silao. La buena infraestructura, la estructura de costos competitivos, así como los tratados de libre comercio existentes han determinado en gran medida la decisión en favor de México”, sostuvo Rupert Stadler, presidente del Consejo Ejecutivo de Audi AG, durante la colocación de la primera piedra de la planta el 4 de mayo de 2013.

Dado el gran potencial económico y la derrama de empleos directos e indirectos que genera, la Inversión Extranjera Directa (IED) del sector automotriz es objeto de una fuerte disputa entre los gobiernos estatales que ofrecen atractivos incentivos con el objeto de que se asienten en sus territorios. La puja, sin embargo, nunca es transparente porque los consorcios obligan firmar contratos de confidencialidad ya que este tipo de negociaciones se considera un secreto industrial.

La Ley de Inversión Extranjera no establece limitantes a los incentivos que ofrecen las entidades federativas. Tampoco lo hace ProMéxico, un fideicomiso de promoción de negocios en la economía internacional creado en el sexenio de Felipe Calderón. La política de incentivos a la IED de los gobiernos estatales no está regulada, por tanto, no tiene límites. La competencia entre ellos mismos lo convierte en una jungla del que las grandes automotrices obtienen grandes beneficios que van desde exenciones fiscales, construcción de infraestructura, fideicomisos de desarrollo y subsidios.

El sector automotriz en México y la IED

De acuerdo con el estudio de la consultora Aregional *Estrategias de atracción de la IED de las entidades federativas* se establece que “a diferencia de la primera mitad de la década de los 90, cuando las inversiones se centraron en el establecimiento de empresas maquiladoras, gracias al impulso del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, hoy en día las trasnacionales buscan crear manufacturas y servicios finales de alta calidad y con mayor valor agregado, tal y como

está sucediendo en la industria aeroespacial, la automotriz (generación de automóviles ligeros y pesados y no sólo de autopartes)”.

TABLA 1. DIEZ PRINCIPALES PAÍSES PRODUCTORES (MILLONES DE UNIDADES)

	2009	2010	2011	2012
1	China – 13.8	China – 18.2	China – 18.8	China – 19.2
2	Japón – 7.9	Japón – 9.6	Estados Unidos – 8.6	Estados Unidos – 10.3
3	Estados Unidos – 5.7	Estados Unidos – 7.7	Japón – 8.3	Japón – 9.9
4	Alemania – 5.2	Alemania – 5.9	Alemania – 6.3	Alemania – 5.6
5	Corea del Sur – 3.5	Corea del Sur – 4.2	Corea del Sur – 4.6	Corea del Sur – 4.5
6	Brasil – 3.2	India – 3.5	India – 3.9	India – 4.1
7	India – 2.6	Brasil – 3.3	Brasil – 3.4	Brasil – 3.3
8	España – 2.1	España – 2.3	México – 2.6	México – 3.0
9	Francia – 2.0	México – 2.3	España – 2.3	Tailandia – 2.4
10	México – 1.6	Francia – 2.2	Francia – 2.2	Canadá – 2.4

Frente a dichos factores, los estados muestran una diversa gama de ventajas comparativas y competitivas, siendo los menos afortunados en la atracción de IED aquellos estados con una menor especialización productiva que requiere de más y mejor infraestructura y enseñanza tecnológica en sus universidades y de desarrollo de altos estándares de calidad.

Las cifras de la Secretaría de Economía confirman que el sector automotriz se mantiene como uno de los más estratégicos de la economía nacional. En 2011, dicha industria exportó el 22.5 por ciento del valor de las exportaciones totales y cuatro de cada cinco vehículos producidos en México se exportaron, lo que posiciona a nuestro país entre los más importantes a nivel mundial, ocupando el lugar número ocho en manufactura y el seis entre los principales países exportadores de vehículos automotores.

El sector automotriz continuará en los próximos años como el más dinámico de la industria nacional gracias a un paquete de 5 mil 100 millones de dólares que las cinco grandes automotrices del mundo han comprometido para los próximos 5 años. El objetivo de Honda, Chrysler, Toyota, Nissan y Volkswagen es recrudecer su batalla por el mercado interno norteamericano y las cinco han decidido trasladar la mayoría de sus inversiones a México y desplazar al continente asiático, en especial a China.

Las inversiones en el sector automotriz producirán alrededor de 5 mil empleos directos y fortalecerán los clúster que las armadoras han impulsado en el norte y centro del país. El

programa de inversión tiene como objetivo acelerar la producción de vehículos para el 2020.

En el caso de Ford, la más emblemática de las armadoras estadounidenses, se invertirán mil 300 millones de dólares para ampliar su planta de ensamblado en Hermosillo, Sonora, lo que generará alrededor de mil empleos directos.

Por su parte, Chrysler invertirá mil millones de dólares para construir una nueva planta en Coahuila, donde, en alianza con Fiat, se armará una Van bajo la plataforma de Ducato.

Honda, en disputa directa con su rival regional Toyota, arrancó la construcción de una fábrica en Celaya, Guanajuato, donde se desembolsarán 800 millones de dólares que servirán para empezar a producir en 2014. [La unidad productiva fue inaugurada el 21 de febrero de 2014 por el presidente Enrique Peña Nieto y ya entró en operaciones.](#)

Otra armadora japonesa, Nissan, anunció la inversión de 2 mil millones de dólares para el estado de Aguascalientes donde construirá su tercera fábrica. [El 12 de noviembre de 2013 fue inaugurada por Enrique Peña Nieto y su objetivo es la producción de 850 mil unidades en conjunto con la otra planta en el mismo estado.](#)

La atracción de IED para las entidades federativas, sin marco regulatorio

No existe regulación legal que limite la política de incentivos a la IED por parte de las entidades federativas, así como tampoco un reglamento para normar los criterios en las

negociaciones con las trasnacionales. Los principales incentivos en el caso de México son ofrecidos por los estados y los municipios. Estos actúan con autonomía para promover su región y negociar condiciones especiales con los inversionistas. En general, estos incentivos pueden considerar la exención o rebaja de algunos impuestos locales, la provisión de infraestructura de acceso, la entrega o rebaja en el precio de terrenos, y la rebaja en el precio de servicios básicos. La Ley de Inversión Extranjera Directa, de carácter federal, no impone restricciones a las entidades federativas o a los municipios en la entrega de incentivos.

Así, cada entidad es libre de ofrecer tanto exenciones fiscales como la entrega de infraestructura u otros beneficios, de acuerdo al impacto del proyecto, así como para ofrecer mejores condiciones respecto de otras entidades. Esta competencia a menudo es respaldada por ProMéxico, un fideicomiso de promoción a la IED creado en 2007 a instancia de Felipe Calderón y que también entrega sus propios subsidios.

Las automotrices ponen el dinero, las automotrices ponen las reglas. Procesos que se desarrollan en el más completo secretismo y para los que obligan a firmar contratos de confidencialidad a los que se obligan a respetar. Incumplirlos significa, de antemano, perder cualquier posibilidad de atraer la inversión. De acuerdo con información de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), en el país existen 18 plantas automotrices: General Motors tiene cuatro; Nissan y Chrysler, tres; Ford, Volkswagen y Honda, dos; y Toyota y Mazda, una.

Cuatro de éstas se ubican en Guanajuato: General Motors, Volkswagen, Honda y Mazda; las últimas dos iniciarán operaciones el próximo año. Aunque no han hecho oficial en dónde se asentarán, BMW y Hyundai también anunciaron apertura de operación para el próximo año.

LOCALIZACIÓN DE LAS PLANTAS DE VEHÍCULOS LIGEROS



*Fiat producirá vehículos en la planta de Chrysler en Saltillo

El sector automotriz en México

En los últimos 20 años, desde la firma del Tratado de Libre Comercio, México se convirtió en el octavo productor mundial de automotores, solamente detrás de China, Estados Unidos, Japón, Alemania, Corea del Sur, India y Brasil al realizar en 2012, 3 millones de automotores producidos, alcanzando el 3.6 por ciento de la producción

mundial, cuando en 2007 no ingresaba al club de los 10 primeros países con mayor industrialización en el sector.

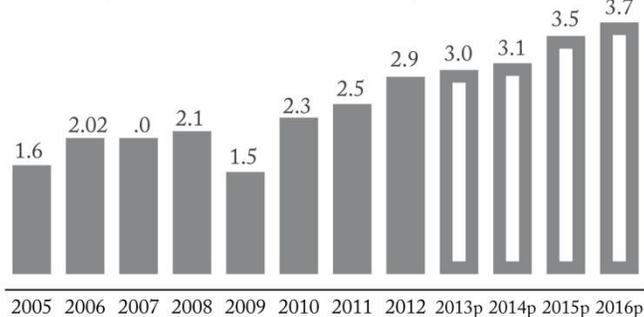
A la par de la creciente producción, el peso del sector automotriz en el PIB se ha incrementado, así como en la balanza comercial con Estados Unidos, el principal destino de exportación de los vehículos fabricados en México, que tiene en Europa su segundo destino.

En 2012 se rompió el récord de producción de vehículos con 2 millones 883 mil vehículos de acuerdo con cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), 8.7 por ciento más que en 2011 cuando se produjeron 2 millones 653 mil autos. Los fabricantes con mayor actividad fueron Nissan (683 mil 520) y Volkswagen (604 mil 508) que rompieron también su propio récord.

2.2 PRINCIPALES INDICADORES DE LA INDUSTRIA EN MÉXICO 2012



GRÁFICA 7. PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS LIGEROS (MILLONES DE UNIDADES) 2005-2016



/p pronósticos
Fuente: AMIA 2005-2012, Global Insight 2013-2016

Para 2013 las cifras de agosto de la AMIA indican que nuevamente se romperá el récord de producción, y el nivel de ventas para el mercado interno por fin recuperará el millón de vehículos que se vendió en 2008, antes de la crisis financiera mundial. La producción de autos creció 4.1 por ciento en agosto en la tasa interanual, en tanto que las exportaciones aumentaron 20.4 por ciento. Las armadoras establecidas en México fabricaron 259 mil 106 vehículos en agosto, de las cuales exportaron 226 mil 903 unidades, dijo la AMIA en su reporte mensual.

En el país, la producción bruta total de la industria automotriz es de 783 mil 243.1 millones de pesos, según datos que arroja el reporte denominado *La industria automotriz en México 2013*, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

El personal ocupado en las diferentes unidades económicas dedicadas al sector son 36 mil 839, en todo el estado, con base en datos del 2008, mientras que Chihuahua se encuentra en primer sitio con 110 mil 343 trabajadores. Le siguen Coahuila con 60 mil 424 y el Estado de México, con más de 50 mil personas ocupadas en la industria.

A nivel nacional, el personal ocupado en la industria de la fabricación de automóviles asciende a 552 mil 176 personas.

La industria automotriz genera en Puebla una producción bruta anual de 115 mil 324.7 millones de pesos, lo que ubica a la entidad como la segunda con más valor en el país después de Coahuila, cuyo valor de producción es de 133 mil 633.5 millones.

De acuerdo con el análisis, en la entidad se ubican 107 de las 2 mil 811 unidades económicas que existen en el país dedicadas al ramo automotriz. Estas empresas generaron activos fijos por 45 mil 220.7 millones de pesos, que requirieron insumos de un valor superior a los 83 mil millones de pesos.

Durante 2013 el clúster automotriz de Puebla se posicionó como el número uno de Norteamérica por su volumen de producción, pues la planta Volkswagen superó a sus rivales con 516 mil

Planta ensambladora	Producción 2013
Volkswagen Puebla, México	516,146
Toyota Georgetown, Ky	504,313
Honda Marysville, Ohio	492,409
Nissan Smyrna, Tenn	483,500
Nissan Aguascalientes 1 (México)	448,945
Honda Alliston, Ontario	408,124
Hyundai Montgomery, Ala	399,495
Ford Louisville	377,737
Ford Hermosillo, México	375,588
Kia West Point, Ga	369,299

* Cifras de Automotive News, Data Center.

automóviles en el 2013, aunque no pudo alcanzar el récord del año previo con 600 mil unidades.

Puebla toca fondo y pierde la planta de motores de Volkswagen

El idilio que arrancó entre el estado de Puebla y la marca alemana en los años sesenta del siglo pasado, cuando decidió instalar una de las primeras plantas automotrices del país a

las afueras de la capital, se rompió abruptamente la mañana del miércoles 22 de septiembre de 2010 cuando en Los Pinos se anunció oficialmente que Volkswagen AG había determinado construir su planta de motores en Silao, Guanajuato.

El anuncio oficial de la inversión de 550 millones de dólares para construir una planta de motores en el estado de Guanajuato cobró más realce al realizarse en la residencia oficial de Los Pinos, en presencia del presidente Felipe Calderón y el gobernador guanajuatense Juan Manuel Oliva. Luego de que el presidente del Consejo Ejecutivo de Volkswagen de México, Otto Lindner, explicara el impacto en empleos directos e indirectos, el gobernador de la citada entidad dio la bienvenida a la empresa a su estado y dijo que desde ahora “Guanajuato es la nueva casa de Volkswagen”.



El gobierno estatal, todavía encabezado por el inefable priista Mario Marín, también conocido como el *góber precioso*, cerró su ciclo de la peor forma posible al dejar ir la principal IED del sexenio. ¿Por qué VW decidió trasladar sus operaciones a Guanajuato?

Los actores políticos y económicos dieron varias versiones.

El vicepresidente de Relaciones Corporativas de VW, Thomas Karig Gerech, afirmó que el terreno ofrecido por el gobierno estatal, un *elefante blanco* conocido como La Célula, ubicado en la zona de Oriental, fue la única oferta que recibieron como incentivo para instalar la plana de motores. La armadora germana rechazó la propuesta y eligió al estado de Guanajuato, porque el predio ofrecido La Célula carecía de la infraestructura suficiente y de la ubicación adecuada para ingresar insumos y exportar la producción. Culpó, además, la actitud del Sindicato Independiente de Trabajadores de la Industria Automotriz Volkswagen (SITIAVW) y la falta de un clima de estabilidad política y seguridad como razones para transferir sus inversiones.

El delegado de la Secretaría de Economía en Puebla, Miguel Ángel Mantilla, responsabilizó al gobierno marinista por la fuga del capital en el estado y de que Puebla haya perdido la nueva planta de motores, pues dijo que durante el actual sexenio se fomentó la corrupción, la entidad se rezagó en materia de competitividad y no existió certidumbre jurídica, así como un Estado de derecho confiable para invertir. Con tono molesto, afirmó que Puebla perdió la inversión de 550 millones de dólares y casi 2 mil 700 empleos directos e indirectos por culpa del gobierno estatal.

Por su parte, el secretario de Gobernación, Valentín Meneses Rojas, salió a la defensa del gobierno estatal por la pérdida de la millonaria inversión de la armadora germana VW y culpó al gobierno federal, pues argumentó que la decisión del presidente de la República, Felipe Calderón Hinojosa, pesó para que fuera Guanajuato el estado beneficiado: “peleamos hasta con las uñas para que VW se quedara en Puebla, pero pesó más

Calderón”. La Secretaría de Economía, por su parte, se limitó a afirmar que se trató de una decisión “estratégica” de la armadora germana.

Aunque para ese momento ya era gobernador electo, Rafael Moreno Valle fue un convidado de piedra en el pleito entre VW y el gobierno estatal. Sin facultad de decisión, pidió a los directivos esperar al 15 de enero de 2011, su toma de protesta, para poder ofrecer nuevos incentivos. Sin embargo, obtuvo una respuesta negativa.

El saldo final fue un distanciamiento abierto entre la principal empresa de Puebla y el gobierno estatal, y abrió un nuevo capítulo de desprestigio ante los inversionistas nacionales e internacionales. Una situación que el nuevo mandatario estatal, Rafael Moreno Valle, debía revertir para darle viabilidad a su gobierno.

Dos años de cabildeos secretos

El lunes 22 de noviembre de 2010, en la reunión anual de inversionistas del grupo Volkswagen AG en Ingolstadt, Alemania, de acuerdo al reporte de la agencia AP, el CEO de Audi, Rupert Stadler, anunció la construcción de la primera planta en el continente americano de la marca de los cuatro anillos como una estrategia de inversión por 71 mil millones de dólares en los próximos 20 años para destronar a Toyota en el mercado norteamericano. El anuncio a los inversionistas dio el pistoletazo de salida.

Pero pasó un largo año para que comenzara los jaloneos. No hubo nuevas noticias de la empresa ni una convocatoria formal para escuchar las propuestas, aunque en realidad sí comenzó un cabildeo de naturaleza confidencial.

El 22 de septiembre de 2011 Rafael Moreno Valle arrancó una gira comercial por Alemania bajo el pretexto oficial de reunirse con empresarios germanos. El periódico CAMBIO reveló, en exclusiva, que el motivo real del periplo era entrevistarse con integrantes del Consejo Directivo de Volkswagen AG para analizar las posibilidades de traer la nueva planta de Audi a Puebla.

Incluso el secretario de Competitividad, Trabajo y Desarrollo Empresarial, Pablo Rodríguez Regordosa, confirmó que el gobierno morenovallista regularizó 467 hectáreas de terreno aledañas a la planta alemana en Cuautlancingo, pues en caso de una expansión esos serían los predios de mayor viabilidad.

“Estamos escuchando qué es lo que requiere la empresa para ayudarles. Esto ellos nos lo pidieron y los estamos ayudando y lo vamos a seguir haciendo con respeto a la ley, al

VIERNES 23 Septiembre 2011 Año XXXII Núm. 8913 5 PESOS

Diario del Estado
CAMBIO
de Puebla

PRIMER ACERCAMIENTO ENTRE AMBAS TRAS AÑOS DE DIFERENCIAS

Josefina y Elba Esther convergen gracias a RMV

Páginas 18 y 19

•SELENE RÍOS ANDRACA

•EL CONSEJO CONSULTIVO DE EDUCACIÓN DE PUEBLA FUE EL ESCENARIO PERFECTO PARA UN PRIMER ACERCAMIENTO ENTRE ELBA ESTHER GORDILLO Y JOSEFINA VÁZQUEZ MOTA. El organismo constituido por Rafael Moreno Valle logró reunir a los dos acérrimos rivales pese a su largo historial de enfrentamientos. El evento morenovallista también dio paso para que el gobernador tuviera un primer "flirteo" con la aspirante presidencial panista tras el distanciamiento con Ernesto Cordero.

•MORENO VALLE CONSTRUYÓ UN ESPACIO DE LUCIMIENTO PARA LA PANISTA Y ELLA NO FALLO A LAS EXPECTATIVAS, pues en medio del Himno Nacional tuvo una entrada triunfal al Museo Virreinal de la mano de Eduardo Rivera Pérez, logrando la atracción de reflectores, miradas y comentarios de los exsecretarios de Educación Pública federales, estatales, diputados locales y federales, además de rectores de las universidades poblanas.



VISITA COMERCIAL CON UNA REDUCIDA COMITIVA

GIRA A ALEMANIA PARA PELEAR PLANTA DE AUDI

Página 9

•Elvia García Huerta

Ese día Rafael Moreno Valle arranca su primera gira comercial en Alemania, cuyo principal objetivo será negociar con el presidente del Consejo Directivo de Volkswagen, Martin Winterkorn, para buscar que la instalación de la nueva planta Audi en México se construya en Puebla. Entretanto, él mismo se acompaña el secretario de Turismo, Ángel Tramiya Echequer y un representante de la Coordinación Estatal de Asuntos Internacionales.



sindicato y a todo el mundo. Pero vamos a hacer todo lo posible para facilitar el camino de un aliado estratégico como Volkswagen”, enfatizó.

Sin embargo, a su regreso, Moreno Valle declaró que no trató el tema de Audi en Alemania. Después se sabría que los directivos de la trasnacional germana impusieron un silencio sobre el arranque de las negociaciones, por lo que a partir de ese momento tanto el gobernador como sus subordinados evitaron hacer declaraciones sobre el tema. Esa gira fue el inicio de rondas secretas en las que comenzó a ofrecer terrenos, incentivos tributarios y económicos para convencer a la trasnacional de que Puebla aún es la casa principal de Volkswagen en México.

El protocolo de negociaciones secretas con el Consejo Directivo de Volkswagen AG fue muy estricto: cero filtraciones a la prensa en una batalla despiadada con las otras sedes posibles. El consejo de Audi primero tuvo que elegir entre México y Estados Unidos, donde tiene una planta en Chattanooga, Tennessee. Los jaloneos entre directivos, pese a tratarse de la misma empresa, fueron terribles y en más de una ocasión se filtraron *borregazos* mediáticos, con el objetivo de que los supuestos perdedores hicieran declaraciones tronantes y con ello, automáticamente, quedaran fuera de la carrera.

Cuando Rupert Stadler, el CEO de Audi, anunció el 18 de abril que la planta tendría como sede a México y no a Estados Unidos, inició la batalla regional por conseguir los 2 mil millones de dólares de inversión directa. Los directivos germanos iniciaron

inmediatamente con la exploración para determinar la entidad que albergara una inversión que ronda los 2 mil millones de dólares.

La decisión que tomaron el Consejo Ejecutivo y el Consejo de Supervisión de Audi AG, al sesionar en Ingolstadt, Alemania, se fundamentó en que México se encuentra dentro de la lista de los 10 países con la mayor producción automotriz a nivel mundial, por la experiencia en el ramo y por la mano de obra calificada.

“La matriz del Grupo Volkswagen ya opera una fábrica de automóviles en Puebla y una planta de motores en Silao. La buena infraestructura, la estructura de costos competitivos, así como los tratados de libre comercio existentes han determinado en gran medida la decisión en favor de México”, sostuvo Rupert Stadler.

Como argumentos para determinar la elección, Audi anunció que no recargará su decisión en el terreno o en las condiciones de logística de los estados, sino en las condiciones de vida de los lugares, en los que incluyen personal calificado y universidades vinculadas al ramo automotriz. “El producto que se fabrique en México se podrá entregar a los clientes en todo el mundo con la calidad que distingue a Audi”, sentenció Peter Schwarzenbauer, consejero de Marketing y Ventas de Audi.

El proceso de negociación: terrenos, confidencialidad, los directivos de Audi

El entonces titular de la Secretaría de Competitividad, Trabajo y Desarrollo Económico encargado de la negociación con Audi, así como de proveer todas las condiciones para la planta, Pablo Rodríguez Regordosa, hizo una narrativa puntual del proceso de negociación a la revista *360 Grados* en su número de abril de 2013 entrevistado por el periodista Zeus Munive:



“Una historia secreta

Pablo Rodríguez buscó a Thomas Karig, vicepresidente de Relaciones Corporativas en Volkswagen de México”.

De hecho, desayunaron el 26 de agosto de 2011. Ahí, el funcionario poblano le dijo a Thomas Karig que le llamaba la atención que a Puebla no se le hubiera tomado en cuenta.

“Thomas me comentó que la experiencia del consorcio para decidir la planta de motores había sido muy mala y que por eso se había

ido a Silao, Guanajuato. Y que en Puebla tendríamos dos problemas: uno era la tierra, que no teníamos para afrontar un proyecto de esa envergadura; y el segundo, la relación laboral, la cual en la entidad no era de lo más armoniosa posible.

”Le pedí a Thomas que nos dieran una oportunidad y un par de semanas después me buscó y me dijo que hiciéramos la propuesta”.

De ahí en adelante comenzó el papeleo. Las negociaciones fueron en inglés. El gobierno del estado proyectó un primer predio que está a un lado del aeropuerto de Huejotzingo.

Dicha área tenía un problema: estaba cerca del volcán Popocatepetl.

“Tuvimos la oportunidad de presentar un predio alternativo y nos dimos a la tarea de buscarlo. Encontramos otro, pero no nos quedamos con ese, por supuesto, no fue el definitivo”.

Mientras se definía el predio, el gobernador Rafael Moreno Valle participó liderando las reuniones y las negociaciones con los alemanes.

Finalmente, la cuarta opción fue la ideal. Las características que pedía la empresa eran que el terreno tuviera seis conexiones: una conexión carretera a alguna autopista principal, una conexión al ferrocarril, una conexión de electricidad, la conexión de agua, la conexión de gas y la conexión de telecomunicaciones.

La cuarta alternativa fue San José Chiapa.

— ¿Hubo otros estados que estuvieron en este pleito en este tiempo?

— Sí.

— ¿La competencia estaba fuerte?

— Había competencia por cinco estados: Puebla, San Luis, Jalisco, Querétaro y Guanajuato. Nosotros hicimos nuestro mejor trabajo para acreditar que Puebla era la mejor oferta. Moreno Valle exigió y estuvo atento a todo el proceso. Él fue quien verdaderamente lideró el proyecto. A él le debemos el triunfo. Yo llevé la carga operativa, pero él la representación y dirección del proyecto.

— ¿Hubo competencia con otros países?

— Originalmente competía México contra Estados Unidos y cualquier otro país de América del Norte. Ahí tuvimos que apelar al apoyo del gobierno federal para acreditar que México era la mejor alternativa. Y se logró. El día 18 de abril el consorcio tomó la decisión de que su planta sería en México sin anunciar en cuál de los estados del país se ubicaría.

Para el 9 de mayo del 2011 se entregó todo lo requerido con el nuevo predio.

Siguieron las negociaciones, el estire y el afloje. Papeleos, peticiones. Reuniones con uno y otro. El gobernador, a decir de Pablo Rodríguez, estaba metido al cien, llevando el tema. “Durante el proceso lo que hicimos fue ir acreditando que el estado de Puebla era capaz de hacer la tarea, de trabajar a la velocidad, que tenía un liderazgo clave por parte del gobernador”.

El ex titular de la Secotrade insiste en la historia oficial de la negociación que subraya la capacidad del gobierno poblano y su habilidad para adelantarse a sus rivales, pero pasa por alto el cuantioso ofrecimiento de incentivos con los que Guanajuato y Querétaro no pudieron ni quisieron competir.

Ese cuantioso ofrecimiento de incentivos determinó que un minúsculo municipio como San José Chiapa resultara ganador. Un municipio ubicado en el oriente del estado, entre Nopalucan, Lara Grajales y Oriental, habitan entre 8 mil 87 personas (según el censo de 2010) personas de las que 70 por ciento mantienen actividad en el campo y el resto se mantiene de trabajos de albañilería que consigue en comunidades cercanas o han migrado por la falta de un empleo.

San José Chiapa está catalogado entre los municipios de alta marginación del estado de Puebla, con una elevada tasa de mortalidad infantil, del 57 por ciento; donde su población apenas tiene el sexto año de primaria terminado y sus habitantes o se dedican al campo, o emigran a la capital poblana o a otras partes del país.

Puebla, el estado ganador: el contrato confidencial

Los compromisos y ofrecimiento de incentivos entre Audi y el gobierno de Puebla quedaron pactados en un *Memorandum of Understanding* (MOU) firmado el 4 de septiembre de 2012, un documento de carácter confidencial con funciones de contrato que fue firmado por Matthias Müller, director de la Planta de México; Tarek Mashhour, del Proyecto Planta de México; Thomas Dahlem, director general del Proyecto Planta de México; Mattias Rust, del Proyecto Planta de México, Recursos Humanos, y Brian Rampp, director de Política y Asociaciones en representación de Audi Automotive SA de CV. Por la otra parte, el gobernador Rafael Moreno Valle en su carácter de representante del estado de Puebla, así como por cinco secretarios de su gabinete. El documento, de acuerdo a la cláusula XVI es de naturaleza confidencial para ambas partes al ser considerado secreto industrial.

En ese contrato o MOU, el gobierno estatal adquirió diversos compromisos con la trasnacional alemana en materia de incentivos y obras a ejecutar entre 2012 y 2016 que, hasta el momento, le han costado alrededor de 7 mil 913 millones de pesos, alrededor de

660 millones de dólares, casi el 50 por ciento de la IED ofrecida por Audi de 1 mil 300 millones de dólares.

Los compromisos asumidos por el gobierno estatal son:

Compromisos financieros del gobierno estatal con Audi		
Proyecto	Costo (en millones de pesos)	Status
1 Terreno de 460 hectáreas en San José Chiapa	46	Cumplido
2 Costo Fiscal por 10 y 12 años de exención del ISN a VW y Audi	1, 100	Aprobado por el Congreso
3 Autopista Cuapiaxtla-Cuacnopalan también llamada Audi	1, 662	Concesión suspendida
4 Planchas plataforma de concreto para 460 hs.	2,976	Cumplido
5 Construcción camino de acceso	742	Cumplido
6 Centro de Capacitación BUAP en dos etapas	347	En proceso
7 Centro de Especialidad de Alto Nivel Automotriz de la Universidad Tecnológica	200	En proceso
8 Camino Perimetral de acceso a la planta	196	Cumplido
9 Subestación eléctrica	196	Cumplido
10 Conexión a la línea ferroviaria	164	En proceso
11 Supervisión y control de las plataformas	61	Cumplido
12 Drenes laterales	37	Cumplido
13 Oficinas temporales en dos etapas	36	Cumplido
14 Estación policía y bomberos	32	Cumplido
15 Hospital de 32 camas	49	Cumplido
16 Planta tratadora y conexión a pozos	28	En proceso
17 Construcción 52 kilómetros de líneas de media tensión	20	Cumplido
18 Proyecto Ejecutivo del camino de acceso	12	Cumplido
19 Plataformas prueba piloto y relleno	5	Cumplido
20 Proyecto Ejecutivo oficinas temporales	3	Cumplido
21 Proyecto Ejecutivo de obras complementarias	1	Cumplido
Total	7,913	

1.- Un terreno de 460 hectáreas para la planta en un lugar con capacidad para la planta y parque industrial. El primer problema fue el terreno pues Audi exigía 400

hectáreas planas. Según narra el gobernador Rafael Moreno Valle en entrevista, el gobierno estatal encontró uno en la zona de Huejotzingo, cerca del aeropuerto, que reunía todas las condiciones exigidas por la trasnacional. “Fue entonces cuando el volcán Popocatepetl jugó una mala pasada e incrementó su actividad a Fase 3, con todo y lluvia de ceniza. Los directivos lo rechazaron y por momentos pareció que la negociación se caía”.

Entonces Moreno Valle dirigió su mirada a la zona de la cuenca de Oriental, donde se construye la carretera Cuapixtla-Cuacnopalan, que recibirá el nombre de autopista Audi. De hecho, la dirección de la planta ha quedado asentada como autopista Audi kilómetro 15, en donde se hará un camino especial al terreno de 400 hectáreas que para este año acogerá a 20 mil trabajadores de la construcción para edificarla. Las restantes 60 hectáreas son para un parque industrial en donde se asentarán los proveedores para continuar el esquema Justo a Tiempo, que caracteriza a la proveeduría de la empresa alemana.

Aunque el gobierno del estado negó la información oficial, los ejidatarios de la zona declararon que la compra de tierras se pactó a 8.50 pesos el metro cuadrado, por lo que la operación total se habría cerrado en 40 millones de pesos. La donación del terreno se legalizó mediante un decreto del Congreso local aprobado el 20 de septiembre de 2012.

2.- Exención de impuestos estatales y fiscales por 12 años para Volkswagen de México. El Congreso del estado aprobó el 20 de septiembre de 2012 un decreto a

propuesta del Ejecutivo, por el que se exenta a la empresa Audi del 100 por ciento del Impuesto Sobre la Nómina (ISN) por 12 años, así como por 10 años a Volkswagen.

Los cálculos del costo fiscal para el gobierno estatal por los impuestos que dejará de ingresar la próxima década ascienden a una cantidad superior a los 1 mil millones de pesos, e incluso podrían ser superiores ya que actualmente la empresa Volkswagen tiene 16 mil 200 trabajadores, de los cuales 11 mil 373 son técnicos que laboran en las diferentes áreas de ensamblado, y el resto son de confianza y administrativos.

Según datos del Sindicato Independiente de la VW, quien ostenta la titularidad del Contrato Colectivo de Trabajo ante la Junta Local de Conciliación y Arbitraje, actualmente los salarios en VW van de 186.56 pesos hasta los 641.94 pesos diarios. El grueso de los trabajadores en la armadora alemana percibe al día 381.63 pesos, previo a la revisión salarial de 2012. La nómina para los 11 mil trabajadores técnicos de VW para 2007 era de mil 650 millones de pesos, es decir, se pagaban aproximadamente entre 33 y 35 millones de pesos al año de ISN con una tasa de 2 por ciento, de acuerdo con datos de la Secretaría de Finanzas y Administración.

Sin embargo, el ritmo fluctuante de trabajadores de planta y eventuales incrementa los costos fiscales. Para 2012, año en que rompió el récord productivo de 600 mil unidades, la nómina de la empresa habría crecido a cerca de 2 mil millones de pesos, por lo que habría reportado alrededor de 40 millones de pesos. Los planes de expansión de la planta, para los que ha invertido 700 millones de dólares en la adecuación de las plataformas del

Golf VII, hacen pensar en un mayor número de trabajadores, por lo que en una década el gobierno estatal perdería alrededor de 500 millones de pesos.

Una cifra semejante se calcula por la exención de 12 años a Audi que, aunque de entrada tendrá menos trabajadores que la planta Volkswagen, sus salarios será mejor pagados una vez que se trata del segmento Premium de la empresa, es decir, otros 400 millones de pesos en 12 años. El compromiso de Audi es dar de alta en 2016 a 3 mil 800 trabajadores, previa capacitación, sin embargo en la próxima década se calcula que la cifra llegue a 10 mil.

En total, la exención fiscal representa incentivos para Volkswagen por 1 mil 100 millones de pesos de acuerdo al Decreto por el que se establecen apoyos para el desarrollo, construcción, instalación y operación de empresas de manufactura y ensamblaje de automóviles, en su artículo III, dicta “un apoyo consistente en una cantidad equivalente al 10 por ciento del monto efectivamente pagado por las empresas por concepto del Impuesto Sobre Erogaciones por Remuneraciones al Trabajo Personal, durante 12 años a partir de que cause por primera vez el citado impuesto respecto a los empleos que genere”.

Mientras que su artículo VI, señala que a las empresas ya establecidas, Volkswagen, se les otorgará un apoyo por un periodo de 10 años que consiste en la cantidad equivalente al 100 por ciento del monto efectivamente pagado por concepto del ISN. Señala además

que la Secretaría de Finanzas del gobierno del estado será la encargada de emitir los lineamientos y disposiciones que resulten necesarias para entregar estos apoyos.

Los cálculos del costo fiscal, sin embargo, se vieron alterados nuevamente [cuando el Congreso local aprobó el 15 de noviembre de 2013 una modificación a la tasa del Impuesto Sobre la Nómina para hacerlo crecer del 2 al 3 por ciento que no afectará ni a Volkswagen ni a Audi en la próxima década.](#) En total, el gobierno estatal dejará de ingresar alrededor de mil 100 millones de pesos.

3.- Aupista Audi para conectarla con la de Perote. La carretera Cuapiaxtla-Cuacnopalan, que recibirá el nombre de autopista Audi —de hecho, la dirección de la planta ha quedado asentada como autopista Audi kilómetro 15, con una longitud cercana a los 75 kilómetros— será una de las vías rápidas del llamado corredor troncal del Altiplano, la cual se conectará con las principales autopistas que comunican al sur-sureste de la República y el Distrito Federal con regiones del Bajío y norte del país, como Guadalajara y Monterrey, cuya inversión será de mil 700 millones de pesos, de los cuales mil 662 millones son recursos privados y 100 millones provenientes del estado.

El gobierno licitó la concesión el 2 de mayo de 2011 y la ganadora resultó ser la empresa Oceanografía. La autopista iniciará en la localidad de Cuapiaxtla, Tlaxcala, y comprenderá los municipios de San José Chiapa, San Salvador El Seco, Mazapiltepec de Juárez, Chalchicomula de Sesma, para luego entroncar con la autopista Puebla-Orizaba a la altura de la localidad de Cuacnopalan, en el municipio de Palmar de Bravo. Su entrega

está prevista para mediados de 2014, según declaró el entonces secretario de Infraestructura, Antonio Gali Fayad.

La planta Audi se encuentra ubicada a 40 metros de distancia de la autopista Cuapiaxtla-Cuacnopalan, predio por el que se trabajará en un acceso que complete las necesidades que requiere dicha empresa.

En pleno escándalo por la intervención de la SHCP a la empresa Oceanografía, de Amado Yáñez, por un fraude multimillonario a Banamex-Citigroup, el gobierno estatal decidió rescatar la concesión que había otorgado por 30 años para la vía cuando tal empresa apenas reportaba un avance físico de 19 por ciento. De acuerdo con Cabalán Macari Álvaro, titular de la Secretaría de Infraestructura, la administración tiene pensado licitar nuevamente el proyecto pero hasta el momento no lo ha concretado, por lo que la dependencia tiene a cargo los trabajos en cuestión.

4.- Edificación de la plataforma para la construcción de la planta. La primera fase de construcción de la planta Audi consistió en la elaboración de planchas de concreto hidráulico en las 400 hectáreas de asentamiento, un proyecto que nunca fue transparentado totalmente por el gobierno estatal, una vez que los contratos fueron reservados de acuerdo a la Ley de Acceso a la Información Pública.

Antonio Gali Fayad, quien se desempeñó como secretario de Infraestructura, anunció en diversas ocasiones que la obra costaría alrededor de 2 mil millones de pesos y serían

pagados por la administración estatal en un plazo de 12 a 25 años, de acuerdo con el esquema Proyecto de Prestación de Servicios (PPS).

El gobierno estatal licitó la construcción de las planchas de concreto, pero tras declararse desierto el proyecto fue designado de manera directa a Construcciones y Desarrollos Inmobiliarios Santa Fe (Codesa) y cinco empresas poblanas más bajo el esquema de PPS, para que una vez concluidas fijen el plazo de liquidación con las firmas. La licitación se declaró desierto debido a que las empresas participantes presentaron cotizaciones de entre 3 y 5 mil millones de pesos.

La construcción de las planchas de concreto tomó más de 14 meses. Son 460 hectáreas en las que se instalará Audi y sobre las que más de 700 camiones de la CTM volcaron tierra para alzar el nivel de la superficie en cuatro metros y, posteriormente iniciar con la construcción de las instalaciones.

Es necesario rellenar los terrenos pues en San José Chiapa los mantos acuíferos se encuentran a sólo 50 metros de profundidad, por lo que para garantizar que no habrá inundaciones cuando inicien las operaciones de Audi, se requieren plataformas de 5 metros de altura. El costo final, de acuerdo con declaraciones de Leobardo Soto, secretario general de la CTM-Puebla y a quien le fue entregada la operación de los camiones de volteo, fue de 2 mil 100 millones de pesos. En este video puede observarse el proceso de construcción de las plataformas http://www.youtube.com/watch?v=mf5FJ_a_0Us

El costo final de las planchas de concreto, de acuerdo con documentos oficiales del Tercer Informe de Gobierno de Rafael Moreno Valle, revelan que ascendió a 2 mil 976 millones de pesos.

5.- Construcción del camino de acceso y supervisión del acceso a la zona industrial de San José Chiapa con una inversión de 742 millones de pesos.

6.- Centro de capacitación y entrenamiento para los trabajadores. Construido en dos etapas por 347 millones de pesos, que será operado por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. La primera fase de licitación LO-921007998-N7-2013 expone: “construcción del centro de capacitación y entrenamiento Audi (primera etapa: plataforma, cimentación y estructura), ubicado en el municipio de San José Chiapa, Puebla”.

7.- Construcción y supervisión del camino perimetral ubicado en el municipio de San José Chiapa con una inversión de 196 millones 742 mil pesos.

8.- Aportación al Convenio de coordinación para la construcción de la subestación de *switchero* y línea de alta tensión para el suministro eléctrico de la zona industrial, así como la construcción y equipamiento de las líneas de alta tensión y subestación de *switchero* con una inversión de 196 millones 672 mil pesos.

9.- Elaboración y supervisión del Proyecto de conexión a la línea del ferrocarril, con una inversión de 164 millones 835 mil pesos.

10.- Construcción de la obra civil e instalación electromecánica de la subestación eléctrica de 230 kilovoltios, con una inversión de 162 millones 134 mil pesos.

11.- Supervisión, verificación, control de obra y aseguramiento para la construcción de plataformas, con un costo de 61 millones 608 mil pesos.

12.- Construcción y supervisión de los drenes laterales, con inversión de 37 millones 212 mil pesos.

13.- Construcción y supervisión en dos etapas de las oficinas temporales Audi. Mediante la licitación nacional LO-92107998-N6 2013, el gobierno estatal sometió a concurso la construcción de las oficinas temporales de Audi por 11 millones 379 mil pesos para entregarse en septiembre de 2013 en su primera etapa de cimentación y estructura que, en conjunto con la segunda etapa, el costo final fue de 36 millones de pesos.

14.- Construcción de la estación de Policía y Bomberos en el municipio de San José Chiapa, con una inversión de 32 millones de pesos.

15.- Rehabilitación de una planta tratadora, interconexión de dos pozos, suministro e instalación de equipos y materiales para planta potabilizadora, con una inversión de 27 millones 811 mil pesos.

16.- Aportación al Convenio en efectivo para la construcción de 52 kilómetros de líneas de media tensión de 34.5 kilovattios para el servicio de construcción de infraestructura, con un costo de 20 millones 599 mil pesos.

17.- Proyecto ejecutivo para la construcción del acceso vial a la zona industrial de San José Chiapa, con costo de 12 millones 430 mil pesos.

18.- Construcción de la plataforma de prueba piloto y relleno estructural en la zona industrial de San José Chiapa, con inversión de 5 millones 127 mil pesos.

19.- Aportación al Convenio de colaboración entre el gobierno del estado y la BUAP para la elaboración del proyecto arquitectónico ejecutivo e ingenierías de las oficinas temporales por 3 millones 124 mil pesos.

20.- Hospital de 30 camas para el municipio de San José Chiapa. En febrero se lanzó la licitación SSEP-DOI-LPE-OP-2013/001 y fue entregada en septiembre pasado, con un costo oficial de 49 millones de pesos.

21.- Proyecto ejecutivo de obras complementarias de la planta Audi. La administración estatal contrató a la empresa CEO Business Consulting SC, para la realización de un análisis costo-beneficio de este proyecto. De acuerdo a documentos publicados en Compranet, la empresa comenzó con los estudios de factibilidad para la construcción de infraestructura ferroviaria, así como análisis de la viabilidad de la instalación de una subestación de *switcheo* y líneas de alta tensión, así como la construcción de una subestación eléctrica, el pasado 21 de octubre, la cual culminó sus trabajos el 18 de noviembre de 2013. La empresa ganó la licitación SFA-OP-LPE-2013-017 y realizó los estudios por un millón 164 mil pesos.

22.- Centro de especialidad de alto nivel en el sector automotriz, operado por la Universidad Tecnológica, con un costo de 200 millones.

El costo total de los compromisos financieros, incluido el costo fiscal de la exención de impuestos locales a Audi Automotive y Volkswagen de México es de un gran total de 7 mil 913 millones de pesos, equivalentes a 660 millones de dólares a pesos al tipo de cambio de 2012, previsto en ese momento en 12.05 pesos.

El director de Audi acepta que los incentivos de Puebla inclinaron la balanza

En entrevista para la revista *Puebla 222* en su número de abril de 2013, un mes antes de la colocación de la primera piedra de la planta, Walter Hanek, director de la firma,

reconoció que los incentivos otorgados por el gobierno poblano fueron los que inclinaron la balanza a favor de San José Chiapa:

En Portada

WALTER HANEK UN HOMBRE CON VISIÓN

A Walter Hanek le gusta la tranquilidad de la vida en Puebla. Se considera una persona muy abierta, y sus características le permiten interactuar rápidamente con la gente que quiere conocer. A lo largo de su vida ha debido aprovechar ese don, porque ha vivido en varios países entre ellos Estados Unidos, China y Japón. Pero esta entrevista exclusiva académica al hotel Casareyna, y chiflantes en un ambiente cómodo, sereno y de gran cordialidad.

¿POR QUÉ ELIGIERON A MÉXICO PARA UBICAR LA NUEVA PLANTA DE AUDI?
Hay muchos factores, pero lo primero fue decidir poner la planta en México, porque también tenemos la opción de ubicarla en Estados Unidos o en Brasil. Como empresa consideramos que necesitábamos una planta en América para desarrollar el mercado en el continente. Es importante reducir la dependencia del envío de los coches que se producen en Europa, porque los costos impactan mucho en nuestros clientes de este lado del Atlántico. La experiencia de México como constructor de automotores la convierte en el cuarto exportador del mundo, solo por debajo de Japón, Alemania y Corea del Sur. Lo que nos da un indicador favorable de la alta calidad que puede ofrecer. Eso es un factor muy importante para una marca como Audi, que con la primera firma de lujo crea una planta en territorio nacional. No cuento a Lincoln porque solo se arma en la fábrica de Ford en Hermosillo. Seremos la primera compañía europea en hacer todo el proceso de fabricación en el país, y de aquí se exportarán los vehículos para todo el mundo. Ahora bien, los puntos que nos llevaron a tomar la decisión fueron la buena mano de obra, la experiencia y calidad, los costos de producción, la infraestructura en puertos y carreteras, y finalmente los tratados de libre comercio que el país ha firmado. Los cuales nos permiten exportar a todo el mundo sin pagar aranceles.

¿Y POR QUÉ SAN JOSÉ CHIAPA?
Había otros dos o tres lugares que competían fuerte, pero al final del día, con las instalaciones de Volkswagen aquí en Puebla había mucha sinergia entre las plantas, y como vamos a empezar de cero en San José Chiapa es importante

contar con ayuda. Por otra parte, los apoyos que se han recibido del gobierno inclinan la balanza hacia ese pueblo de la Sierra Norte. Además, Puebla tiene un nivel educativo muy alto, cuenta con grandes universidades. También es un lugar muy tranquilo desde el punto de vista de la seguridad, está muy cerca del puerto de Veracruz porque al abrir la planta llegará proveedores que se instalarán alrededor sin restricción alguna. Actualmente, en San José Chiapa no hay nada. La gente que vive ahí podrá aspirar a un mejor futuro por la gran cantidad de empleos que se generará, no solo con la planta sino con la construcción de hoteles, restaurantes y con los proveedores que pondrán algunas oficinas o manual en las inmediaciones.

¿AUNQUE LA LOGÍSTICA CUERTEA FALLOVA VARIOS AÑOS PARA EL ARRANQUE DEL TRABAJO EN LA PLANTA, ¿CÓMO Y CUÁNDO EMPIEZA LA SELECCIÓN DE PERSONAL?
Por el momento se está buscando a quienes van a trabajar en la oficina, porque hasta hoy siguen viajando los que en el futuro integrarán el Consejo de la planta. También se concentrará el centro de capacitación para que se capacite a fondo a las personas seleccionadas y se les vaya inculcando el espíritu de Audi. Además, con seguridad algunos viajarán a Ingolstadt y recibirán capacitación directa de un especialista en la planta alemana, para explicar todos los procesos y la perfección metódica con que deben hacerse.

¿QUÉ LE DIFERENCIA A UNA PERSONA QUE QUIERE TRABAJAR EN AUDI?
Que deberá estar a la marca. Muchas personas no entienden esta, pero para Audi es muy importante que todos sus colaboradores se identifiquen con los valores de la empresa y de la compañía en general. Durante muchos años he visto a la gente trabajar, y de inmediato se percibe la diferencia cuando lo hacen con el corazón y cuando lo hacen solo por cumplir. Pienso que la gente que quiere estar en la planta de San José Chiapa y que aprovechar las oportunidades tendrá muchas opciones de crecimiento, por ser una fábrica nueva.

¿POR QUÉ CREAR UN CENTRO DE CAPACITACIÓN?
Los primeros serán pioneros y líderes, y sin duda eso se reflejará en la posibilidad de un acceso a corto plazo.

¿YA SABEN QUÉ MODELO VA A ENSAMBLARSE EN ESTA PLANTA?
Por el momento únicamente será Q5, que saldrá de aquí hacia todo el mundo.

¿POR QUÉ CREAR UN CENTRO DE CAPACITACIÓN?
Los representantes de la empresa son muy grandes. Primero, como dije antes, somos la primera marca de lujo que instaló una planta en el país. Segundo, el apoyo que hemos recibido por parte del gobierno y de la comunidad ha sido a la perfección la importancia de todos los pasos del armado. Además, la capacitación será constante: los repuestos recibidos corren para su capacitación, de manera que puedan manejar las tecnologías más modernas.

HAY MUCHAS EXPECTATIVAS TANTO DE EMPRESARIOS COMO DE LA COMUNIDAD EN GENERAL, PERO ¿QUÉ EXPECTATIVAS TIENE AUDI?
Las expectativas de la empresa son muy grandes. Primero, como dije antes, somos la primera marca de lujo que instaló una planta en el país. Segundo, el apoyo que hemos recibido por parte del gobierno y de la comunidad ha sido enorme. La visión de Audi en este momento es que los poblanos apoyarán con todo para que el proyecto sea exitoso.

¿QUÉ PAÍS TE HA DEJADO HUELLA?
Cada país tiene cosas bonitas, que pueden gustarte, y otras no tanto. Pero en este caso una gran experiencia los últimos años que llevo trabajando en Audi, porque gracias al crecimiento de la marca he tenido que vivir en cinco países y entender la cultura de cada uno. El primer año en donde viví fuera de Alemania fue Estados Unidos, y la experiencia fue única. Tanto así que mi esposa y yo decidimos que el lugar de nuestros retiros será ahí. Lo siguiente podría ser

CASAREYNA Y AUDI
Las compañías, un objetivo

SINOPSIS Casareyna surge como el único edificio de Audi en Puebla que no es una agencia de automóviles. El centro de este lugar será el punto de partida de Audi para la expansión de su negocio.

UNA AUDI Una semana de trabajo me es suficiente para hacer un coche más de los que yo puedo hacer en un día. La idea es que Casareyna sea el punto de partida de la planta Audi. Toda la producción se hace a través de las redes sociales de internet.

EXPERIENCIA ROMÁNTICA AUDI Puedo decir que estoy en el punto, y un automóvil Audi me va a encantar la planta para hacer a Casareyna y distribuir la mejor experiencia que cualquier cliente merece, una experiencia romántica.

Los primeros serán pioneros y líderes, y sin duda eso se reflejará en la posibilidad de un acceso a corto plazo.

Los representantes de la empresa son muy grandes. Primero, como dije antes, somos la primera marca de lujo que instaló una planta en el país. Segundo, el apoyo que hemos recibido por parte del gobierno y de la comunidad ha sido enorme. La visión de Audi en este momento es que los poblanos apoyarán con todo para que el proyecto sea exitoso.

El centro de este lugar será el punto de partida de Audi para la expansión de su negocio.

Una semana de trabajo me es suficiente para hacer un coche más de los que yo puedo hacer en un día. La idea es que Casareyna sea el punto de partida de la planta Audi. Toda la producción se hace a través de las redes sociales de internet.

Puedo decir que estoy en el punto, y un automóvil Audi me va a encantar la planta para hacer a Casareyna y distribuir la mejor experiencia que cualquier cliente merece, una experiencia romántica.

Publio

Abril 2013

“Había dos o tres lugares que competían fuerte, pero al final del día, con las instalaciones aquí en Puebla habrá una gran sinergia entre las plantas, y como vamos a empezar de cero en Chiapa, es importante contar con ayuda. Por otra parte, los apoyos que se han recibido inclinaron la balanza hacia ese pueblo de la zona norte. Además, Puebla tiene un nivel educativo muy alto, cuenta con grandes universidades. También es un lugar tranquilo desde el punto de vista de la seguridad, está muy cerca del puerto de Veracruz y tiene buenas conexiones para llegar a Estados Unidos por carretera.

”Audi quería una localidad que fuera virgen en cuanto al desarrollo, porque al abrir la planta llegaron proveedores que se instalarán alrededor sin restricción alguna.

Actualmente en San José Chiapa no hay nada, la gente que vive ahí podrá aspirar a un mejor futuro por la cantidad de empleos que se generarán, no sólo con la planta sino con la construcción de hoteles, restaurantes, y con los proveedores que pondrán alguna oficina o sucursal en las inmediaciones”, concluye.

En otra entrevista posterior con el diario *24 Horas* el 10 de junio de 2013 (LINK), el director de Audi Automotive explica con consideraciones geoestratégicas, de seguridad, así como la gran cantidad de tratados de libre comercio firmados por México con otras naciones. “La empresa hizo un análisis profundo de todos los países de la región para determinar dónde establecer su planta. Brasil, Argentina, Estados Unidos y Canadá estaban en la lista, pero fue México el que ganó”. Hanek confiesa que muchos factores favorecen a esta nación.

Primero, el hecho de que Volkswagen, casa madre de Audi, produce sus coches desde hace 50 años en su planta de Puebla. Ese fue uno de los principales factores para escoger al municipio poblano de San José Chiapa. “Tenemos proveedores que usamos en conjunto en el grupo que están establecidos aquí en México. La calidad de la mano de obra en México es reconocida. Tiene alto nivel. Los costos de fabricación son buenos. Toda la logística de puertos, de entrada y salida. También los ferrocarriles para las exportaciones hacia Norteamérica, son buenas.

”La localización geográfica del país también es una gran ventaja para la compañía, ya que se encuentra en el medio entre el mercado norteamericano, conformado por Canadá, Estados Unidos y también México, y el negocio latinoamericano.

”Finalmente, algo muy importante son los contratos de libre comercio que México ha firmado con más de 40 países. De México puedes exportar a todo el mundo sin tener que pagar impuestos de importación. Por ejemplo, en Estados Unidos, si exportas a Europa, te toca 10 por ciento de impuestos. Así no es en México. Entonces, si sumas todos estos factores, es por eso que la decisión fue de poner una planta en México”, recuerda el director.

La versión oficial del gobierno poblano, sin reconocer monto de incentivos

Más de un año después de que Audi declarara a Puebla como sede de su planta, nadie en el gobierno estatal ha querido reconocer el monto total de los incentivos económicos entregados a la armadora alemana, por lo que refugian en el discurso de las ventajas competitivas del estado, así como en su estrategia negociadora que, al mismo tiempo de respetar la confidencialidad, contrataron asesores externos como Pearson Engineering y Jaime Serra Puche, demostraron credibilidad ante los inversionistas alemanes que pudieron ser testigos del cumplimiento de los compromisos de obra en la zona de Los Fuertes para festejar el 150 Aniversario de la Batalla del 5 de Mayo.

En una larga entrevista, el gobernador Moreno Valle reduce el impacto de los incentivos firmados en el *Memorandum of Understanding* como la principal razón de que Audi decidiera instalarse en Chiapa: “(El gobierno se hará cargo) el costo del terreno y básicamente lo que hemos ofrecido es la infraestructura, porque hay otros aspectos que vamos a llevar pero que no es un costo directo ni es para la empresa. Te pongo ejemplos, hospitales. Ahorita San José Chiapa es un municipio muy pequeño y tiene una clínica muy pequeña. Vamos a meter un polo de desarrollo, vamos a tener que hacer un hospital.

Otro ejemplo, un centro de capacitación que podría ser de un monto importante, no para Audi sino para toda la región vinculado con el sector automotriz. Al gobierno estatal le corresponde fundamentalmente el terreno, la preparación de la infraestructura, la conectividad con el tren que está bastante cerca del predio. Al gobierno del estado le corresponde terminar la carretera Cuapiaxtla-Cuacnopalan, entonces, si no hubiéramos tenido ya esa carretera, te

diría me costó nada más mil 200 millones de pesos hacer esa carretera, sólo que ya está concesionada, eso para mí no entra, pero para Audi entra dentro del paquete de incentivos porque sabe que va a utilizar esa carretera que la topará con la planta. Además, 10 años de exención fiscal a Volkswagen y a Audi; daremos energía eléctrica, acceso a gas

The image shows the front page of the newspaper 'CAMBIO de Puebla'. At the top, it says 'LUNES 10', 'Septiembre 2012 • Año XXXIII • Núm. 9162', and '5 PESOS'. The newspaper's logo 'CAMBIO de Puebla' is prominently displayed. Below the logo, a sub-headline reads 'LA VÍA EN CONSTRUCCIÓN CUAPIAXTLA-CUACNOPALAN SERÁ DENOMINADA AUTOPISTA AUDI'. The main headline is 'Con AUDI, ya no somos un estado PRECIOSO: RMV'. Below this, there is a section titled 'Un nuevo polo de desarrollo' with a sub-headline 'Arturo Rueda' and a small photo of him. The text under this section discusses a historic investment of over 300 million dollars for the Audi plant. A 'COMPROMISOS DEL GOBIERNO' section lists four items: 'Autopista Audi Cuapiaxtla-Cuacnopalan', 'Terreno de 400 hectáreas y parque industrial', 'Infraestructura, vías férreas, agua, electricidad y drenaje', and 'Exención fiscal por 10 años para VW y Audi'. Below this, there are two more sections: 'Rescate del Centro Histórico detonará el turismo: Gali' and 'Morena también será partido estatal'. The bottom right section includes a photo of Oswaldo Manuel Rojas and text about the state election process.

natural, agua, drenaje y acceso de las carreteras hacia la planta y también la conectividad ferroviaria, que me parece que es un kilómetro lo que se tiene que extender”.

El gobernador poblano reconoció el carácter confidencial de las negociaciones con la marca de los cuatro anillos, “hay temas que en una negociación de este tipo se deben mantener confidenciales, porque hay acuerdos de confidencialidad y eso incluso nos obliga a mantener la naturaleza de las negociaciones en privado. Si nosotros tomamos la decisión de hacerlas públicas corremos el riesgo, primero de que haya sanciones, pero también de que la empresa tome una decisión y opte por otro lugar, porque ven falta de seriedad o de compromiso por parte del gobierno”.

En el marco de su estrategia, el primer punto fue restaurar la relación con Volkswagen, muy lastimada en el sexenio anterior y que empeoró tras la decisión de llevarse a Guanajuato la inversión de la planta de motores: “no había una buena relación, no había una atención adecuada. Yo me aboqué desde el primer día de mi gobierno a restablecer esa relación, a mostrarles que mi gobierno tiene una función muy clara: generar las condiciones para atraer y mantener la inversión nacional y extranjera. Y eso que no se había hecho en la administración anterior, la VW había decidido invertir 500 millones de dólares en Silao, Guanajuato, y por lo tanto yo le dije a la VW ‘nosotros tenemos interés de que VW siga creciendo en Puebla y lo ha venido haciendo’. Yo les decía que nos ha tocado a los poblanos ver que conforme va creciendo VW, va creciendo Puebla, y para mí era fundamental que supieran que tendrían en mí a un aliado”.

Primero, el gobernador escuchó las demandas de Thomas Karig, que no se habían podido resolver en dos sexenios anteriores: mejorar la infraestructura y caminos de la planta, así como ayudarlos a adquirir y regularizar terrenos contiguos para ampliarla. En menos de un mes todo estaba resuelto, hasta concreto hidráulico tuvieron, por lo que a mediados de 2011, con la confianza restablecida, les comunicó a los directivos alemanes que deseaba pelear la planta Audi aunque sabía de lo limitado de las posibilidades, ya que otros estados llevaban terreno adelantado.

Para ganarle la carrera a Querétaro y a Guanajuato, el gobierno contrató la asesoría de Parsons International, la consultora de ingeniería y procesos de construcción más importante del mundo con sede en Pasadena. También el despacho de Jaime Serra Puche, SAI consultores, fungió como asesor estratégico y jurídico.

De acuerdo con el relato del gobernador poblano, luego de su primer viaje a Alemania en 2011 y la firma del tratado de confidencialidad, varias misiones comerciales partieron de Puebla hacia Alemania, y viceversa. En el caso de los funcionarios poblanos, los actores centrales fueron el secretario de Finanzas, de Infraestructura, de Economía y Competitividad, Roberto Moya Clemente, Antonio Gali Fayad y Pablo Rodríguez Regordosa, respectivamente, quienes hasta en tres ocasiones viajaron a Ingolstadt para cumplir los requerimientos de la armadora, especialmente en la elección del terreno y la zona de asentamiento.

A su vez, directivos de la armadora germana visitaron la entidad por lo menos cuatro ocasiones. En la primera de ellas, los coordinadores de todas las fracciones parlamentarias del Congreso local y el presidente de la Junta de Coordinación Política, Guillermo Aréchiga Santamaría, les expresaron su apoyo para la exención de impuestos, mientras que en las restantes los enviados de la trasnacional alemana supervisaron el predio de 460 hectáreas, así como el lugar hipotético de localización de la planta, así como la condiciones de vida, educación y servicios de salud en Puebla capital.

La visión de Querétaro: no quisimos exentar impuestos ni regalar el terreno

Aunque el estado de Querétaro lleva una década acaparando la IED, al grado de atraer a Bombardier y acceder a la compleja industria aeronáutica, el gobernador José Calzada Rovirosa explicó que su política de incentivos limitados es el por qué no quiso Audi instalarse en esa entidad, al ser cuestionado por el politólogo Ricardo Raphael de la Madrid en el programa *Espiral* transmitido por Canal 11. <http://www.youtube.com/watch?v=Uts1ulEODzE> (17:30-20:00)

Ricardo Raphael de la Madrid (RRM): ¿Por qué se le fue Audi a Puebla?

José Calzada Rovirosa (JCR): No tenemos una empresa dominante en el sector automotriz de Querétaro, por lo que todos son muy competitivas. Hay empresas que vienen, platican con el gobernador, quieren que les regalemos el terreno, impuestos. Pero eso no se puede hacer.

RRM: ¿Por qué no?

JCR: Se pueden dar facilidades, hacer un puente, un paso a desnivel, llevar electricidad, pero no se puede exentar impuestos por una cuestión de principios, porque si las personas más humildes pagan, por qué no lo van a hacer las grandes empresas.

RRM: ¿Pueden darse ese lujo porque ya tienen muchas industrias?

JCR: Puede ser que sí, nuestro clúster automotriz y de autopartes ya es el más grande del país. Son 300 empresas, ahora producimos el 15 por ciento de las autopartes de México, 45 mil empleos.

En el mismo sentido se expresa el secretario de Desarrollo Sustentable, Marcelo López Sánchez, que destaca en su flujo de IED la presencia de Bombardier, que incluso abrió una planta de Recreational Products para ensamblar motocicletas por 100 millones de dólares. “Querétaro no tiene necesidad de caer en esquemas agresivos de incentivos como lo hizo Puebla con Audi”.

Guanajuato: hay que limitar los incentivos

Durante los últimos siete años (2007-2013), Guanajuato captó 9 mil 800 millones de dólares de inversión, con lo que detonó 242 proyectos, 118 de los cuales pertenecen a la industria automotriz. La entidad cuenta con cinco empresas del sector: General Motors y Hino Motors, las cuales están ya operando en Silao; Honda lo hace en Celaya, que está en construcción; Mazda y Toyota, en Salamanca, que se estima comenzarán a operar para el segundo bimestre del próximo año.

Dentro de su plan de trabajo denominado “Las nuevas oportunidades de negocio y desarrollo de proveeduría local”, elaborado por la Secretaría de Desarrollo Económico Sustentable, se estima que el clúster automotriz en el estado tiene todavía un potencial hasta por más de 4 mil millones de pesos.

El gobierno de Guanajuato está en pláticas para atraer la sexta armadora automotriz a su territorio. El secretario de Desarrollo Económico Sustentable, Héctor López Santillana, declinó mencionar nombres y sólo anticipó que negocian con dos empresas de origen europeo y oriental.

Al respecto, Fidel Otake, presidente del clúster automotriz, confirmó a que la armadora BMW ya manifestó su interés de llegar a México, al igual que una empresa oriental, “Hyundai es una empresa coreana de autos de buen nivel en el mundo, de hecho, ya se venden vehículos de ellos aquí en México, y a BMW todos la conocemos”.

El titular de la dependencia, Héctor López Santillana, comentó que se tiene un récord en inversiones en la actual administración. Tan sólo en menos de un año se concretaron 34 proyectos, que representan mil 970 millones de dólares y la creación de 46 mil 200 empleos.

Lo anterior ayudó a que la entidad se ubique en el tercer lugar nacional en materia de empleo, sólo detrás del Distrito Federal y Jalisco.

En junio se contabilizaron más de 729 mil 500 trabajadores asegurados en el IMSS, 36 mil 900 más que en el mismo periodo de 2012, agrega.

Mientras que el desempleo se redujo, al pasar de 6.1 por ciento de la Población Económicamente Activa en junio del 2012, a 5.9 por ciento en el mismo lapso de 2013.

En el documento se presume que en el sector automotriz se han generado más de 8 mil 200 empleos con mayor valor agregado y mejor remunerados, donde el sueldo base promedio es de 15 mil 504 pesos, a diferencia del sector calzado, que ronda los 9 mil 120 pesos.

Los municipios dentro del corredor industrial que han recibido inversiones relacionadas al sector automotriz son: Apaseo El Grande, Celaya, Comonfort, Cortazar, Irapuato, Salamanca, Silao y León; además de Acámbaro, Dolores Hidalgo, Jerécuaro, Juventino Rosas, Ocampo, Romita, San Felipe, San José Iturbide, San Miguel de Allende, Tarandacuao y Villagrán, que están fuera de dicho corredor donde se encuentran instaladas Honda, Mazda, Toyota, Volkswagen, GM, Hino Motors, Pirelli y Faurecia, entre otras.

El gobernador de Guanajuato, Miguel Márquez, en una entrevista para *El Economista*, afirmó que su administración no recurrirá a una deuda desmedida para atraer un proyecto a territorio guanajuatense, ya que el éxito de Guanajuato para atraer grandes inversiones, como las de las automotrices Mazda, Honda y Toyota, radica en las ventajas competitivas

que ofrece a las empresas y no en los recursos que invierte para ganar proyectos.

<http://eleconomista.com.mx/industrias/2013/02/10/incentivos-ied-topes>

“No podemos ofrecer lo que no tenemos, ni hipotecar al estado con inversiones cuantiosas por ganar una empresa”, añade, en clara referencia a otras entidades.

Por ello, refiere, la lista de incentivos directos para atraer al capital es bastante básica: terrenos, capacitación del personal e infraestructura (como accesos que permitan la movilidad en productos y personal).

Revela que el tema de la lucha interestatal “encarnizada” por atraer capitales, es algo que al final merma los presupuestos de las entidades federativas que se abocan a otorgar incentivos desmesurados, por lo que en su oportunidad lo ha abordado con el área de economía a nivel federal.

“Yo lo platiqué con el secretario de Economía, Ildefonso Guajardo, vale la pena que pongamos ciertos parámetros y rangos para no estar en un tipo de subasta para ver quién me da más y al final de cuentas mermar nuestros presupuestos. El hecho de que una empresa se vaya a determinado estado del país, a todos nos beneficia. No podemos entrar en una lucha encarnizada”, indicó.

El 21 de agosto de 2012, un mes antes de la decisión, el periódico *AM* de León publicó que la empresa alemana de autos Audi había elegido instalar su planta al Puerto Interior

de Guanajuato, tomando como base declaraciones de Andrea Klinge, director de la planta de agregado de Volkswagen en Silao. La noticia, según informó, fue dada a conocer en el marco de la presentación de la Planta de Agregado de Volkswagen que es propietaria de la marca Audi. <http://www.diariocambio.com.mx/2012/agosto/monitoreo/210812-mon-anuncian-llegada-de-audi-a-guanajuato.htm>

Un día después, la Secretaría de Economía y Volkswagen desmintieron la información y detallaron que la marca de los cuatro anillos aún no se inclinaba por alguna de las entidades para aterrizar su inversión.

“En relación a la nota publicada este día por el periódico *AM* de León, en la que se anuncia la llegada de Audi a Guanajuato, nos permitimos señalar que esta información es errónea. Reiteramos que aún no se ha tomado una decisión al respecto, ni se ha hecho anuncio alguno en este sentido”, informó el área de Comunicación de la armadora alemana. <http://www.quintacolumna.com.mx/notas/2012/agosto/politica/pol-220812-osv-audi-a-n-no-toma-una-decisi-n-puebla-se-mantiene-en-la-pelea.php>

Análisis de costo-beneficio: los 7 mil 913 millones de pesos que costó Audi, a cambio de qué

Recientemente, con motivo del Tercer Informe de Gobierno de Rafael Moreno Valle, por primera vez la administración estatal reconoció parcialmente las erogaciones para el proyecto Audi en los dos últimos años. En el documento que el Ejecutivo estatal entregó

a los diputados de la LIX Legislatura del Congreso estatal, reconoce compromisos financieros por 5 mil 27 millones de pesos en el capítulo 1.2.3 Infraestructura para el desarrollo económico y turístico.

Estos son los documentos en cuestión:

1.2 PROFESIONALISMO PARA CONSTRUIR EL FUTURO DE PUEBLA



1.2.3
Infraestructura para el desarrollo económico y turístico

Derivado de la proyección económica internacional y nacional de Puebla, el Gobierno del Estado privilegió la construcción de infraestructura de vanguardia que promueva dinamismo a los agentes económicos, se constituya como un factor de atracción de inversiones y acelere la actividad comercial.

En el rubro de turismo, considerado como una de las actividades económicas más importantes para la entidad, el Gobierno del Estado de Puebla está construyendo la infraestructura que permita aprovechar sustentablemente

“ Queremos que Puebla sea un destino atractivo a las inversiones. Estamos trabajando hombro con hombro con la empresa apoyando en infraestructura. ”
RMV

PROYECTO INDUSTRIAL PARA LA ZONA DE SAN JOSÉ CHIAPA

Puebla está consolidando uno de los principales clusters automotrices en el país, derivado del crecimiento de las empresas existentes y la atracción de nuevas inversiones. En ese sentido el establecimiento de una planta de la empresa Audi en territorio poblano, confirma al estado como un lugar ideal para invertir, otorgando confianza en los inversionistas y generando más fuentes de empleo mejor remunerados.

Por ello, el Gobierno del Estado destinó durante el 2013, 5 mil 27 millones de pesos para realizar diversas

INFORME DE PUEBLA
RAFAEL MORENO VALLE

acciones en la Zona Industrial de San José Chiapa, entre las que destacan:

- Construcción de la plataforma para la Zona Industrial de San José Chiapa, con una inversión de 2 mil 976 millones de pesos.
- Construcción y supervisión del camino de acceso de la Zona Industrial de San José Chiapa, con una inversión de 742 millones 161 mil pesos.
- Construcción y supervisión de la primera y segunda etapa del Centro de Capacitación y Entrenamiento, con una inversión de 347 millones 86 mil pesos.
- Construcción y supervisión del camino perimetral ubicado en el municipio de San José Chiapa, con una inversión de 196 millones 742 mil pesos.
- Aportación al *Convenio de Coordinación para la Construcción de la Subestación de Switches y Línea de Alta Tensión para el Suministro Eléctrico al Desarrollo Industrial*, así como la construcción y equipamiento de las líneas de alta tensión y subestación de switches, con una inversión de 196 millones 672 mil pesos.
- Elaboración y supervisión del Proyecto de infraestructura (ferrocarril) para el fomento industrial en la Zona de San José Chiapa, con una inversión de 164 millones 835 mil pesos.
- Construcción de la obra civil e instalación electromecánica de la subestación eléctrica de 230 kilovoltios en el municipio de San José Chiapa, con una inversión de 162 millones 134 mil pesos.
- Supervisión, verificación, control de obra y aseguramiento para la construcción de plataformas, con una inversión de 61 millones 608 mil pesos.
- Construcción y supervisión de los drenes laterales, con una inversión de 37 millones 212 mil pesos.
- Construcción y supervisión de la primera y segunda etapa de las oficinas temporales, con una inversión de casi 36 millones de pesos.
- Construcción de la estación de bomberos y policía en el municipio de San José Chiapa, con una inversión de 22 millones 599 mil pesos.
- Rehabilitación de una planta de tratamiento, interconexión de dos pozos y suministro e instalación de equipos y materiales para planta potabilizadora, en el municipio de San José Chiapa, con una inversión de 27 millones 811 mil pesos.
- Aportación al *Convenio en Efectivo para la Construcción de 52 Kilómetros de Línea en Media Tensión de 34.5 Kilovoltios para el Servicio de Construcción de Infraestructura*, con una inversión de 20 millones 599 mil pesos.
- Proyecto ejecutivo para la construcción del acceso vial a la Zona Industrial de San José Chiapa, con una inversión de 12 millones 430 mil pesos.
- Construcción de la plataforma de prueba piloto y relleno estructural de la Zona Industrial de San José Chiapa, con una inversión de 5 millones 127 mil pesos.
- Aportación al *Convenio de Colaboración entre el Gobierno del Estado y la BUAP para la elaboración del proyecto arquitectónico ejecutivo e ingeniería de las oficinas temporales*, con una inversión de 3 millones 124 mil pesos.

“ Puebla es tierra fértil para la inversión, lo garantizamos. ”
RMV



El futuro cercano de la industria automotriz es muy alentador, se espera que al cierre de 2013 se alcance una producción de 3 millones de unidades, con más del 70 por ciento para exportación, y de esa cantidad exportada casi el 80 por ciento será a Estados Unidos, y el resto a países de Europa, Asia y América Latina, con lo que México se convertiría en el séptimo país productor, superando a Brasil, que actualmente ocupa ese lugar. El sector de autopartes superará los 70 mil millones de dólares y seremos el máximo proveedor de

autopartes a Estados Unidos, dijo Armando Bravo, director del Centro de Desarrollo de la Industria

Para 2014 y los próximos años, el pronóstico de crecimiento es superior al 5 por ciento anual, que permitiría alcanzar la cifra de 4 millones de unidades para el año 2018, y la nueva planta de Audi, con la producción anual de 150 mil unidades de la Q5, ayudará a alcanzar esa meta. Sin embargo, afirma el titular del CeDIAM, con esas cifras se podría alcanzar a India como el sexto productor mundial pero habrá que esperar a ver cómo la reforma hacendaria impactará al sector, pues al encarecer la manufactura debido a la homologación del IVA en la frontera y en las importaciones, seguramente habrá un ajuste a la baja que en este momento es difícil ponderar.

Sin reconocer los casi 8 mil millones de pesos invertidos para atraer a Audi, 660 millones de dólares, el gobernador Rafael Moreno Valle defiende la relación costo-beneficio con la ampliación del clúster automotriz. “No se trata únicamente de los 20 mil empleos generados en el periodo de construcción de la planta entre 2012 y 2016, ni los 3 mil 800 empleos directos que se van a generar una vez que arranque la producción. Hablamos de la cadena productiva de 20 mil empleos directos para el sistema de proveedurías, así como la dotación de servicios, vivienda, transporte, salud y educación en una zona del estado en la que antes no había nada”.

Moreno Valle concluye afirmando que “si alguien entiende lo que esto implica en términos de potencial, somos los poblanos, simplemente hay que remontarnos 47 años

atrás cuando se toma la decisión de construir la Volkswagen en Puebla. En aquel tiempo, Cuautlancingo estaba muy lejos de la ciudad de Puebla. Era una tierra sin ningún tipo de desarrollo, de actividad económica, vinculada al campo también, y lo podemos ver ahora. Pensemos en la carretera México-Puebla, en ese tiempo no se había terminado. Entonces, creo que eso nos da una idea de lo que va a pasar en 30 o 40 años en San José Chiapa y toda la región. Me da mucho gusto que la gente esté contenta porque saben lo que representa la derrama económica. Hay que pensar en las tienditas, en los peluqueros, en todas las actividades económicas que habrá, no sólo son los empleados de Audi y las proveedurías. Cada uno de ellos va a ganar un dinero y va a ir a gastar en la región. La derrama económica va a ser brutal. Hay que pensar también lo que va a representar esto para el PIB para Puebla a futuro. La participación en el PIB nacional de nuestro estado va a crecer en los próximos 15 o 20 años”.

Actualmente la industria automotriz de Puebla aporta 25 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) de la entidad, es la segunda con mayor valor del país, con una producción bruta anual de 115 mil 324.7 millones de pesos, según datos del reporte denominado “La industria automotriz en México 2013”, elaborado por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

La presencia de Audi incluso incrementará la presencia de otros sectores económicos. Por ejemplo, las empresas ferroviarias Kansas City Southern y Ferrosur coinciden en que Puebla será la principal puerta de acceso al sureste del país y la plataforma de los tráficos

comerciales internacionales con el puerto de Veracruz, debido a que el sector automotriz se potencializará con la llegada de la planta de Audi a San José Chiapa.

El vicepresidente adjunto de Ventas de Kansas City Southern, Jorge Medina Armenta, menciona que la entidad tiene potencial de desarrollo ferroviario, por lo que habrá de analizar en cuánto se requiere incrementar la infraestructura para aumentar la capacidad de servicio para responder a la demanda que habrá a partir de 2016, cuando la fábrica de vehículos y sus proveedoras arranquen la producción.

Con Audi, el crecimiento de la producción automotriz consolidará a Puebla como el clúster número uno del país y su aportación al PIB estatal crecerá al 30 por ciento, 5 puntos más que en 2012. Del total de casi 37 mil empleados en el sector registrados a 2008, en 2016 podrían llegar a 70 mil empleos directos para hacer crecer la participación del PIB poblano en 4 por ciento respecto del nacional, afirma Raúl Ruán Ortega, director del Centro de Desarrollo de la industria Automotriz (CeDIAM) Puebla.

Los datos de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) confirman la tendencia a la alza del sector automotriz, pues la producción de autos durante marzo de 2014 creció 16.3 por ciento, al alcanzar el armado de 277 mil 314 unidades, cifra récord e histórica para un tercer mes del año, dijo Eduardo Solís, presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

En datos al primer trimestre, se produjeron en México 774 mil 731 autos, 6.5 por ciento arriba de los 727 mil 571 unidades en igual lapso de 2013, cifra histórica para un periodo comparable. En exportación se mandaron durante enero-marzo 606 mil 204 automóviles, 8.6 por ciento arriba de las 558 mil 375 unidades, que del mismo periodo del año pasado.

El gobierno apuesta por un polo de desarrollo en la zona de San José Chiapa, por lo que además de la inversión de casi 8 mil millones de pesos en la planta Audi, se planea crear un Parque Industrial y de Logística en donde se instalarán 20 empresas proveedoras de la marca de los cuatro anillos, que darán empleo a 10 mil personas.

De acuerdo con el actual titular de Secotrade, José Antonio Gali López, dicho Parque Industrial tendrá una extensión de 60 hectáreas, para lo que se procedió a expropiar la antigua Hacienda Tamariz. Las conclusiones del gobierno estatal es que esos 10 mil empleos de la proveeduría Justo a Tiempo, más los 3 mil 800 que dará Audi, así como los empleos indirectos, detonarán económicamente una zona de cinco municipios entre los que se encuentran Nopalucan, Lara Grajales y hasta Huamantla, Tlaxcala. Motivo más que convincente para haber gastado casi 8 mil millones de pesos para atraer Audi a Puebla.

Fuentes:

Industria Terminal Automotriz

Unidad de Negocios

ProMéxico