

Fecha 03.08.2022	Sección Empresas y Negocios	Página 26
---------------------	--------------------------------	--------------

México, contrarreloj: INA

Seguridad, energía y agua, desafíos para aprovechar nearshoring

•El país no cuenta con mucho tiempo para destrabar sus pendientes y aprovechar al máximo la relocalización de inversiones en la reconfiguración de las cadenas de suministro, advierte la industria de autopartes

Lilia González
lilia.gonzalez@eleconomista.mx

México cuenta con sólo dos años para que se beneficie del *nearshoring* en la industria automotriz, que podrían acelerar el crecimiento económico del país en dos puntos porcentuales y elevar hasta siete puntos el avance de la manufactura mexicana; sin embargo, la llegada de nuevas inversiones presenta dificultades como: la seguridad jurídica, abasto de energía y freno en los proyectos de energía renovable, así como la falta de agua en el norte del país, advirtió el presidente de la Industria Nacional de Autopartes (INA), Francisco González.

“Nuestro país va tarde” en la reconfiguración de las cadenas de suministro en la industria automotriz, que si bien posee fortalezas con la presencia de grandes armadoras automotrices, existe debilidad en el nivel 2 y 3 de proveeduría, sostuvo al participar en el evento Clúster Industrial. *Nearshoring*: una ventana de oportunidad para México, organizada por la INA.

Francisco González dijo: “sabemos que estamos cuesta arriba en energías limpias y los permisos para tener el servicio adecuado, acometidas y demás, estamos muy estrangulados de tener más energía y problemas de suministro en algunas partes. La parte de cambio climático, que es la parte del agua, afecta a las personas y ahora a las empresas, no puedes tener un proyecto si hay problemas con agua. Es necesario revisar energía, agua, el tema laboral y la seguridad jurídica, que es fundamental”.

Directivos en la industria automotriz coincidieron que México podría consolidarse como el líder en *nearshoring* en América del Norte, que adicionaría 8,000 millones de dólares al monto de manufactura que actualmente realiza el sector.

El *nearshoring* consiste en la llegada de inversiones extranjeras que buscan acercar producción y procesos a sus clientes en Norteamérica para aprovechar las condiciones del T-MEC, que plantea nuevos términos para la integración productiva regional, como lo son nuevas reglas de origen más estrictas en el sector automotor.

Javier Valadez, director de operaciones de Kenworth México, comentó que durante el periodo prepandemia, en el 2019, el 23% de las importaciones manufactureras de Estados Unidos provenían de China, actualmente, es solamente del 18%, por lo que ese 5% representa un potencial interesante en México.

“Si de China se regresaran a México empresas que tienen como mercado final tiene Estados Unidos, pudieran ahorrar un 23% del costo total de manufactura, por concepto de logística. Hay variables que suman para que se materialicen las inversiones”, resaltó el también integrante de las negociaciones del T-MEC.

Alfredo Arzola, director del Clúster Automotriz de Guanajuato, dijo que toda política pública debe estar enfocada al crecimiento y desarrollo económico, de modo que al contar ya con las plantas automotrices en México, se requiere sólo brindar seguridad jurídica y condiciones de competitividad, como es el caso de energía y laboral, para resaltar el tema de electrificación.

“El objetivo final es mejorar las condiciones de vida para las personas y en *nearshoring*, vemos remarcado la digitalización y electrificación, y se vuelven temas de clúster, en donde también las empresas comienzan a pedir perfiles de talentos diferentes. Las empresas nuevas voltean a ver las capacidades ociosas y muestra el sentido de urgencia de inversión, las necesidades de proveedores”, expuso. Ejemplificó, que en el caso de talento, “vemos que existen escuelas que llevan pocas materias en electrificación y el coche

Continúa en siguiente hoja



Página 1 de 2
\$ 87990.00
Tam: 419 cm2

Fecha 03.08.2022	Sección Empresas y Negocios	Página 26
----------------------------	---------------------------------------	---------------------

del mañana ya está basado en esta tecnología, por lo que es importante que la mano de obra esté calificada”.

8,000

MDD

se podrían adicionar al valor de la manufactura mexicana de materializarse más inversiones en relocalización productiva.



FOTO: ESPECIAL

Javier Valadez, director de operaciones de Kenworth México, comentó que durante el periodo prepandemia, en el 2019, el 23% de las importaciones manufactureras de Estados Unidos provenían de China, actualmente, es solamente del 18%, por lo que ese 5% representa un potencial interesante en México.