

Fecha	29.08.2022	Sección	Desarrollo Económico	Página	24-25
-------	------------	---------	----------------------	--------	-------

**El impulso necesario.** Arropado por el T-MEC, el *nearshoring* podría empujar la recuperación de la industria de autopartes en México, mientras las proveeduría de las armadoras se pone al día

# Un efecto dominó

LEONARDO PERALTA

**L**a industria automotriz, una de las más pujantes en el país y motor de las exportaciones mexicanas, vive un difícil 2022, después de que la pandemia de covid-19 ralentizó sus actividades. Inmersa en un contexto donde fuerzas económicas como el T-MEC y fenómenos geopolíticos la seguirán impactando en los meses por venir, trabaja por la recuperación.

En México esta industria incluye la manufactura de automóviles y camiones, además de la fabricación de autopartes, y tiene unidades económicas que operan en 17 entidades del país, según el INEGI.

Durante este siglo, la industria ha crecido de la mano de su integración en la región de Norteamérica, luego de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), al punto que la exportación de automóviles pasó de 1.1 millones de unidades (mdu) en 2005 hasta 2.7 mdu al cierre de 2021.

Sin embargo, la pandemia de covid-19 impuso un freno inesperado al sector, de acuerdo con Samuel Vázquez, economista principal en BBVA México, quien indicó que los confinamientos, el incremento en el costo de materiales como el acero y la escasez de microprocesadores afectaron a una industria acostumbrada a trabajar bajo modelos "justo a tiempo", donde los inventarios son mínimos.

Como resultado, las ventas domésticas de automóviles hasta julio de este año siguen casi 20% abajo de lo acumulado en el mismo periodo de 2019. Y las exportaciones son casi una tercera parte menores (28.9%, según el INEGI) de las de marzo de 2020, cuando comenzó la Jornada Nacional de Sana Distancia, que formalizó la suspensión masiva de actividades no esenciales en el país.

Las armadoras han reprogramado la producción de sus modelos más afectados, de acuerdo con las fechas de entrega de los componentes que agotaron sus inventarios, para así tener el menor impacto posible en sus volúmenes de produc-

ción", indicó José Zozaya, presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

Se estima que el déficit en la actividad manufacturera automotriz se prolongará hasta 2023, de acuerdo con Manuel Montoya, director de la Red Nacional de Clústers de la Industria Automotriz (REDCAM), en tanto las condiciones de proveeduría se mantengan inestables.

## El T-MEC, oportunidad y reto

El 1 de julio de 2020, mientras el país vivía los momentos más complejos de la pandemia, el T-MEC entró en vigencia para actualizar las disposiciones establecidas en el TLCAN desde enero de 1994. De acuerdo con una evaluación de Roberto Modesto, socio de Comercio Exterior en Deloitte México, entre los retos más complejos para el sector automotriz bajo el nuevo tratado está la provisión para que la porción de autopartes elaboradas en Norteamérica, necesarias para que un automóvil fabricado en la región pueda gozar de los beneficios del acuerdo, pasó de 62.5% hasta 66%, porción que se incrementará anualmente hasta llegar a 75%.

Por otro lado, el análisis del ejecutivo de Deloitte indicó que el tratado estableció que 70% del acero y el aluminio de los vehículos fabricados en la región debe provenir de Norteamérica y señaló en tercer lugar el requerimiento de que 40% de los vehículos fabricados provengan de plantas donde se pague a los obreros un mínimo de 16 dólares la hora.

Actualmente, el salario mínimo diario en el país es de 172.8 pesos (8.64 dólares), mientras según el sitio *web* especializado Talent.com, el salario promedio en la industria automotriz es de 73.85 pesos por hora (unos 3.7 dólares).

A esta situación se suma, de acuerdo con José Zozaya, la solicitud realizada por el gobierno mexicano en enero, del establecimiento de un panel de controversias bajo las reglas del T-MEC, relacionado con criterios de aplicación del valor de contenido regional de los automóviles fabricados en el país y que de acuerdo con la Secretaría de Economía podría llegar a una decisión

Continúa en siguiente hoja



Fecha <b>29.08.2022</b>	Sección <b>Desarrollo Económico</b>	Página <b>24-25</b>
----------------------------	--	------------------------

hacia finales de noviembre.

Algunas de estas nuevas disposiciones del tratado podrían beneficiar al país, en tanto el incremento en la cantidad de componentes automotrices fabricados en Norteamérica implicaría la necesidad de que los fabricantes de autopartes, hoy localizados en Asia, se reubicaran en México, dijo Manuel Montoya de REDCAM, un organismo que agrupa 11 clústeres automotrices en la República mexicana.

Sobre las políticas salariales que exige el T-MEC, el especialista automotriz explicó que tienen la finalidad de asegurar que una parte importante de los autos ensamblados en la región sigan fabricándose en Estados Unidos, para no perder esos empleos, y no la de obligar a que las empresas mexicanas incrementen sustancialmente sus salarios para equipararlos a los de EU.

### El panorama que viene

Una de las asignaturas pendientes para la industria automotriz es la demanda nacional de autos, pues el comportamiento de los hogares sigue reticente a la adquisición de vehículos nuevos, en tanto su disponibilidad sigue limitada por los problemas de suministro nacidos en la pandemia, dice Samuel Vázquez, de BBVA México.

En febrero de 2020, justo antes del arribo de la pandemia a México, se vendieron en el país poco más de 104,000 automóviles, mientras que en julio de este año, las ventas ascendieron apenas a 83,000 unidades.

Al respecto, el presidente de la AMIA señaló que el crecimiento en la manufactura automotriz dependerá de la estabilización de las cadenas de suministro

automotriz, especialmente del abastecimiento de semiconductores, que aún sigue en proceso de normalización.

Sin embargo, las perspectivas locales son positivas en lo general. Un análisis de la empresa LMC Automotive, publicado en abril, indica que la recuperación económica en Estados Unidos y el diferencial en los costos laborales entre nuestro país y sus vecinos harán que la producción automotriz se incremente hasta alcanzar un estimado de 4.45 millones de unidades vehiculares en 2027.

En 2021, la producción automotriz nacional fue de 2.9 millones de unidades, según datos del INEGI.

El empuje esperado proviene de la situación geopolítica en Europa y del deterioro en las relaciones económicas entre Estados Unidos y China, que han despertado el interés por trasladar algunos procesos de manufactura hacia el país, dice Manuel Montoya de REDCAM, quien agregó que es probable que sean pequeñas empresas de autopartes, que pueden mover con cierta facilidad sus operaciones, las que estén interesadas en trasladarse del continente asiático hacia las cercanías de EU.

Estas oportunidades emergentes siguen reservadas, aunque sea inicialmente, para lugares donde tradicionalmente se ha concentrado la industria, como Guanajuato, Nuevo León y la Ciudad de México. José Zozaya indicó que las decisiones de inversión en la industria dependen de condiciones como la calidad de la infraestructura y las comunicaciones, así como incentivos de los gobiernos estatales en materia fiscal, capacitación y disponibilidad de tierras,

factores que todavía favorecen a regiones como el norte y el Bajío.

En ese sentido, Manuel Montoya indicó que la industria busca ubicarse en las cercanías de las grandes armadoras, aunque el sur del país podría presentar oportunidades para la manufactura de piezas que no requieren alto nivel técnico.

Además, señaló que Baja California tiene potencial para integrarse en las cadenas emergentes de producción de vehículos eléctricos basadas en la costa oeste de Estados Unidos.

Aunque lento, la industria automotriz mexicana ya rueda hacia el futuro. **e**

**3.6%**

del Producto Interno Bruto nacional representa la industria automotriz

**20%**

cayeron las ventas de autos de enero a junio de 2022, respecto al mismo periodo de 2019

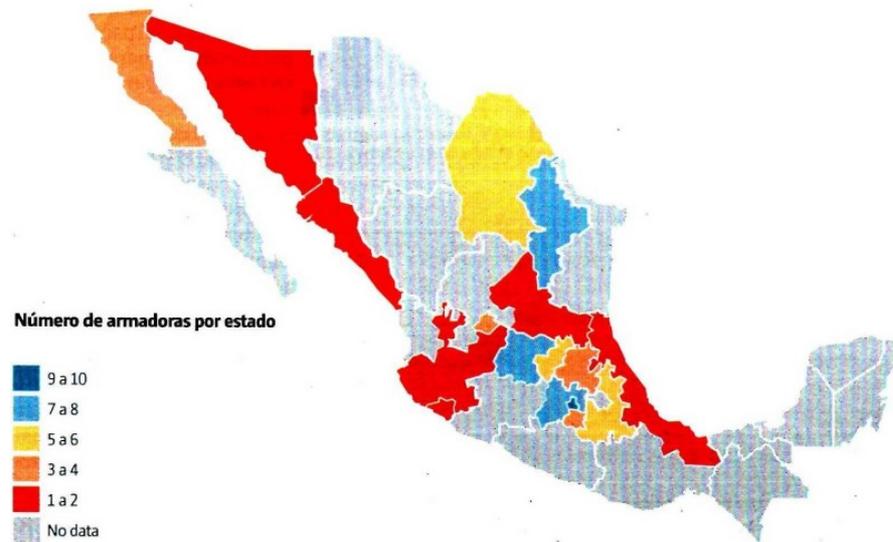
**66%**

de las partes que integran un auto debe provenir de Norteamérica, para gozar de los beneficios del T-MEC

Fecha <b>29.08.2022</b>	Sección <b>Desarrollo Económico</b>	Página <b>24-25</b>
----------------------------	--	------------------------

## ¿DÓNDE ESTÁ LA INDUSTRIA?

La manufactura automotriz se concentra en 17 entidades del país, con la Ciudad de México a la cabeza.



Fuente: INEGI, Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas

## MEJOR DE BATERÍAS

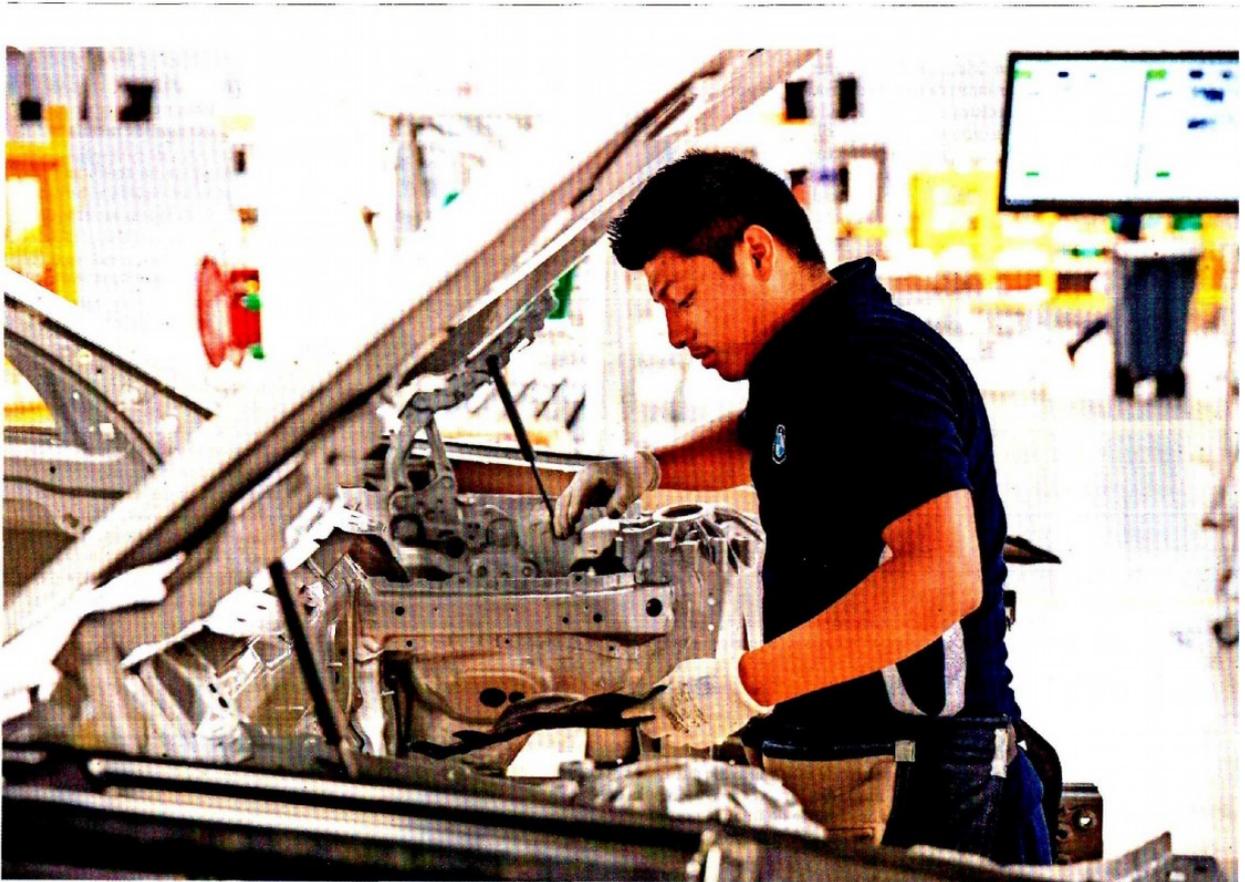
En México se incrementa poco a poco la demanda de los automóviles híbridos y, más lentamente, de los eléctricos.

Unidades registradas en México

Año	Autos eléctricos	Híbridos conectables	Híbridos no conectables
2016	254	521	7,490
2017	237	968	9,349
2018	201	1,584	16,022
2019	305	1,365	23,938
2020	449	1,986	21,970
2021	1,140	3,492	42,447

Fuente: INEGI, Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros

Fecha 29.08.2022	Sección Desarrollo Económico	Página 24-25
---------------------	---------------------------------	-----------------



**UNA CADENA INESTABLE.** El retraso en las entregas de autos nuevos en México, por la falta de semiconductores, desanimó la compra de vehículos por parte de los consumidores.