

ZONA REPRESENTA 30% DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES

Suministro de acero y aluminio, el reto automotriz en el Bajío

Las empresas terminales deben demostrar que 70% de sus compras de dichos insumos provienen de la Norteamérica

Viviana Estrella
EL ECONOMISTA

Querétaro, Qro. POR EL Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), la industria automotriz contraerá los principales retos de las nuevas reglas, particularmente las empresas de autopartes, entre ellas, las que radican en el Bajío y que representa alrededor de 30% de la producción nacional de piezas para autotransporte.

A este panorama se suma que se reduce la brecha para cumplir con las nuevas disposiciones dictadas una vez que entre en vigor T-MEC. Entre los desafíos más latentes se encuentra el cumplimiento del contenido en acero y aluminio, así como acatar los nuevos niveles de contenido regional, expuso la directora Global Trade de la firma EY, en la región Bajío, María Teresa González.

En este contexto, manifestó que el reto más importante de la industria automotriz es el suministro de aluminio y acero, dado que típicamente esta rama fabril se abastece de aceros asiáticos, mientras que de la región de Norteamérica, solamente Canadá pudiera suministrar grandes cantidades de aluminio.

Las empresas terminales, pronunció, deben demostrar que 70%

243
MILLONES DE
de dólares captó de
inversión extranjera en
autopartes Guanajuato.

50.6
POR CIENTO
de la producción au-
topartera nacional se
registró en el norte.

de sus compras de acero y aluminio provienen de la región.

“El reto es cómo jalar ese aluminio hasta acá, incluso son oportunidades para otras industrias, ¿por qué no traer inversiones de molinos de acero, de aluminio, al país?, que es algo que ya han pensado algunos autoparteristas”, acotó.

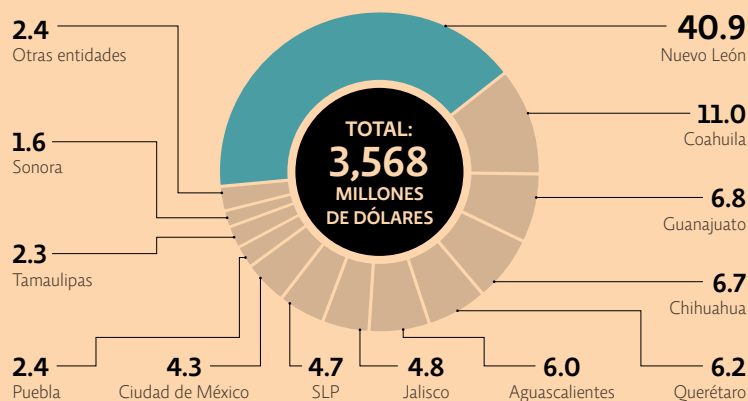
En la medida en que se resuelva la proveeduría de acero y aluminio, dijo, se avanzará en el contenido regional.

Para el próximo año, indicó, las autoparteras tienen el reto de aterrizar cambios en la proveeduría, detectando cómo se efectuará la transición para lograr un cumpli-

NUEVO LEÓN, EN LA CIMA

En los primeros nueve meses, 23 estados registraron movimientos en Inversión Extranjera Directa en fabricación de partes para vehículos automotores (Tlaxcala, Yucatán y Zacatecas con flujos negativos); de los 3,568 millones de dólares de IED autopartera que llegaron al país, 40.9% aterrizó en Nuevo León.

IED en fabricación de partes para vehículos automotores
(DISTRIBUCIÓN %-ACUMULADO ENERO-SEPTIEMBRE DEL 2018)



FUENTE: SECRETARÍA DE ECONOMÍA

GRÁFICO EE: STAFF

miento escalonado de la integración de contenido regional.

Uno de los desafíos predominantes, es cumplir con 66% de integración regional, en enero del 2020; lo que implica un incremento de casi 16 puntos porcentuales en sólo dos años.

La primera clasificación de autopartes, de tres, las denominadas esenciales no tiene posibilidad de calificar simplemente por el proceso productivo que se realice en el país, sino que tienen que demostrar que sus insumos provienen de la región, explicó la especialista.

Las empresas de autopartes,

añadió, deben hacer sus ajustes de manera escalada, considerando el periodo de tres años para cumplir con la regla establecida en el tratado y cumplir con el porcentaje dependiendo de cada tipo de autoparte.

CATEGORÍAS

Para las autopartes de vehículos ligeros, en la primera categoría (de partes esenciales, que implica motores, chasis, ejes) se fijó que cumplan escalonadamente: 66% (2020), 69% (2021), 72% (2022), 75% (2023), refirió la directora Global Trade de EY.

La segunda categoría de autopartes, las denominadas partes principales (llantas, vidrios, retrovisores, bombas, asientos): 62.5% (2020), 65% (2021), 67.5% (2022) y 70% (2023). Y para la tercera categoría, las partes complementarias (tubos, pipas, cerraduras, catalizadores, válvulas): 62% (2020), 63% (2021), 64% (2022) y 65% (2023).

Por tanto, María Teresa González recomendó a las empresas identificar las implicaciones de cambiar su proveeduría, así como analizar alternativas de calificación de origen para que los productos sigan siendo atractivos para las compañías terminales y así ayudarles a cumplir con las nuevas reglas.

También, indicó, las automotrices deben prepararse para la aplicación de auditorías más sofisticadas en las aduanas de los tres países, incluso auditar a sus proveedores para tener la certeza del cumplimiento.

Estimó que los cambios en contratos deben hacerse antes de que finalice este año, por lo que el tiempo se acorta. Las autoparteras locales, expresó, deben tener un contacto cercano con las terminales automotrices, a fin de conocer el rumbo de sus estrategias.

Las regiones norte y Bajío concentran la mayor producción de autopartes en el país. En el 2017, el norte generó 50.6%, mientras que el Bajío aportó 29.8%, de acuerdo con la Industria Nacional de Autopartes.