



Foto: AP

**ATRACTIVO.** Actualmente, 12 fabricantes mundiales de vehículos tienen operaciones en México; BMW se sumó este año con su planta en San Luis Potosí.

**Afina sus motores.** La industria automotriz se prepara para ajustar las reglas de origen que se aplicarán en el T-MEC, en un entorno de menores ventas.

# Un nuevo rumbo

FRANCO PIÑA

**L**a industria automotriz en México enfrenta un gran desafío: revertir la tendencia negativa de las ventas internas de autos ligeros y la transición de las reglas de origen del tratado con Estados Unidos y Canadá (T-MEC), paralizado en los Congresos de ambos países.

Las ventas de vehículos en México hicieron 25 meses consecutivos de números rojos, luego de registrar niveles récord en 2015 y 2017, cuando se alcanzaron crecimientos de hasta 9%, de acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

Las cifras de octubre pasado, las últimas publicadas por la AMIA, son un reflejo de la situación por la que atraviesa la industria, que sigue siendo la “joya de la corona” del sector de manufactura mexicano. Durante ese mes se produjeron 311,150 vehículos ligeros, 16.3% menos que los producidos en el mismo mes de 2018. Y en el acumulado de enero a octubre de 2019 se registraron

**311,150**  
**VEHÍCULOS**

ligeros se comercializaron entre enero y octubre de 2019

3.2 millones de vehículos producidos, 2.6% por debajo de las unidades que se fabricaron en el mismo periodo de 2018.

En cuanto a las ventas, la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) reportó una pérdida de 8.9% en el mismo periodo, principalmente en deportivos (-25.5%); subcompactos (-14.1%) y de lujo (-11.1%). Pero, ¿qué tan grave es la situación? De acuerdo con la industria, se espera que en 2020 estas cifras se estabilicen y las caídas no sean tan drásticas. “Aún hay factores que causan preocupación en el mercado”, dice Guillermo Rosales, director adjunto de la AMDA, que prevé ventas totales inferiores a 1,400,000 vehículos este año.

## El factor T-MEC

Se esperaba que los Congresos de Estados Unidos (EU) y Canadá aprobaran el T-MEC en la segunda mitad del año, pero expertos confían en que se avale hasta enero.

Lo cierto es que la industria automotriz enfrenta retos significativos por el acuerdo, como las reglas que rigen el uso de acero y aluminio en los automóviles. En las

últimas semanas, estas reglas se convirtieron en obstáculos a vencer para completar la revisión a tiempo del T-MEC, con el fin de obtener la aprobación en el Congreso estadounidense a fin de año, algo que parece poco probable.

Los tres países están discutiendo la “letra pequeña” en el acuerdo, que requiere que 70% del acero y el aluminio en los vehículos provenga del continente para estar libre de impuestos. Hasta el viernes pasado, México y EU buscaban acordar cambios en el texto, antes de presentar una propuesta a la Cámara de Representantes de EU.

La presidenta de la Cámara de Representantes, Nancy Pelosi, se mantiene optimista de que se puede completar el T-MEC. Pero agregó que solo se someterá a votación en la Cámara cuando haya fuertes disposiciones de aplicación en el texto. Hace dos semanas, EU puso sobre la mesa una demanda del sindicato United Steelworkers sobre contar solo las losas de acero y aluminio hacia el umbral de 70% que se generó en América del Norte. Eso complicaría la calificación para los automóviles de México, cuyas losas suelen provenir de Brasil, Japón y Alemania.

Mientras tanto, los países están presionando al Congreso estadounidense para que apruebe el acuerdo, antes de que las elecciones presidenciales en EU dominen la agenda. Pero la demanda de los demócratas, que controlan la Cámara, de ofrecer mayores protecciones a los trabajadores mexicanos, también retrasa su progreso.

Por su parte, Arturo Herrera, secretario de Hacienda y Crédito Público, dijo al término del Sorteo de El Buen Fin, que “si no se pudiera pasar el tratado en las pocas sesiones que aún tiene el Congreso de EU este año, muy probablemente pasaría en enero. Nosotros queremos que pase lo más pronto posible, pero como lo estamos viendo, es cuestión de semanas”. Además, señaló que el retraso en la ratificación no impactará en gran medida las perspectivas del país para el siguiente año. “El tema del T-MEC está todavía bajo discusión, yo tuve ayer conversaciones con mi par de Estados Unidos. Hay un solo tema que lo está deteniendo y eso ilustra los retos muy claramente”, dijo.

### T-MEC con contenido regional

Otro de los grandes cambios del T-MEC es que el contenido regional del sector automotriz aumente de 62.5 a 75%, por lo que solo 25% de los insumos se podrán adquirir en cualquier parte del mundo.

Las empresas que no cumplan con esta norma deberán pagar un arancel de 2.5%, bajo el estatuto de Nación Más Favorecida (NMF) que establece la Organización Mundial de Comercio.

Según HR Ratings, 32% de los envíos automotrices que hace México a su vecino no cumplen con la regla de origen, lo que tendrá un impacto negativo en las exportaciones manufactureras.

Coahuila, Guanajuato y Nuevo León aportan 43% de las exportaciones de la industria automotriz y, por lo tanto, son las tres entidades más expuestas a los cambios en las reglas de origen, de acuerdo con Fitch Ratings. “El efecto que el T-MEC tenga sobre el crecimiento económico de los estados mexicanos dependerá de la forma en que las cadenas de suministro automotriz

respondan a los nuevos requisitos de contenido”, señala la calificadora.

Para Manuel Nieblas, socio líder de la industria de manufactura de la consultora Deloitte México, eso puede considerarse como una amenaza, pero puede ser una oportunidad, “porque nos va a obligar a fomentar la proveeduría local y dejemos de importar partes del extranjero y fabricarlas aquí”, dice el analista.

Por su parte, Eduardo Solís, presidente de la AMIA, considera que “si bien estas nuevas normas imponen un reto de integración, será hasta el próximo año cuando entren en vigor y de forma gradual hasta el 2023”, aun cuando el T-MEC se ratifique o no este año.

Solís espera un camino mejor para transitar hacia la nueva realidad del acuerdo comercial, el cual factura 2,000 millones de dólares (mdd) diarios, en promedio.

### Industria boyante

En 2018, México cerró como el sexto productor mundial de vehículos, solo detrás de China, EU, Japón, India y Alemania. Entre enero y diciembre, en el país se ensamblaron 3,242 millones de unidades, 2.6% por debajo de las unidades producidas en el mismo periodo de 2018.

En la actualidad, 12 fabricantes mundiales de vehículos tienen operaciones productivas en México: Audi, BMW, Fiat Chrysler Automobiles (FCA), Ford Motor Company, General Motors, Honda, Kia Motors, Mazda, Mercedes-Benz, Nissan, Toyota y Volkswagen. Así mismo, en la industria de autopartes, México es considerado el quinto productor global, con un valor estimado de 90,000 mdd anuales, superado por China, Estados Unidos, Japón y Alemania, según datos de la Industria Nacional de Autopartes.

En 2017 existían en el país unas 2,600 plantas productoras de diferentes partes, piezas, componentes y sistemas proveedoras de la industria automotriz. En su gran mayoría son filiales de empresas extranjeras y solo 35% corresponde a firmas mexicanas. La producción se concentra en los estados de la frontera norte (51%) y el Bajío (30%).

Entre 1999 y 2018, la Inversión Extranjera Directa (IED) que registró el sector automotriz y de autopartes fue de 62,267 millones de dólares, el mayor monto sectorial en México, de acuerdo con la Secretaría de Economía. De esta cifra, 39.3% se canalizó a la fabricación de automóviles, camiones, carrocerías y remolques, mientras que 60.6% se destinó a partes de vehículos automotores.

En los últimos cinco años, los grandes ingresos de IED se tradujeron en la construcción de 10 nuevas plantas automotrices: cinco de fabricantes que no operaban en el país —Audi, BMW, Kia, Daimler y Toyota-Infiniti— y cinco de productores que ya lo hacían. De acuerdo con el documento del INEGI *Conociendo la industria automotriz*, este sector aporta 3.7% del PIB nacional y 20.2% del valor de las manufacturas, con la contratación de 824,000 personas en 2017. 

## 6º

### ES EL LUGAR

que ocupó México como productor mundial de vehículos en 2018

## ENTRE LOS GRANDES

A pesar de la baja en las ventas, México es uno de los fabricantes top de automóviles.

(Producción mundial en millones de vehículos)

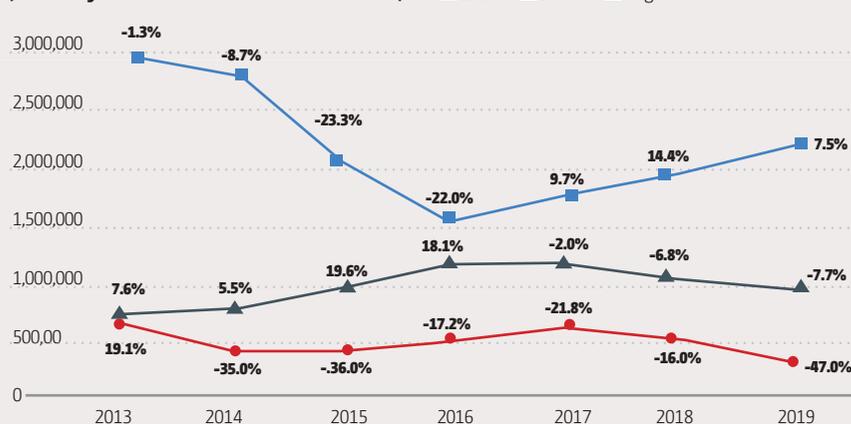
Ranking 2018	País	2016	2017	2018
1	China	28.1	29.0	27.8
2	Estados Unidos	12.2	11.2	11.3
3	Japón	9.2	9.7	9.7
4	India	4.5	4.8	5.2
5	Alemania	6.1	5.6	5.1
6	México	3.6	4.1	4.1
7	Corea del Sur	4.2	4.1	4.0
8	Brasil	2.2	2.7	2.9
9	España	2.9	2.8	2.8
10	Francia	2.21	2.2	2.3
Otros Países		20.5	20.2	20.1
Producción mundial		95.6	96.6	95.4

Fuente: AMIA.

## EN PICADA

El país registró una caída de 7.7% en las ventas de vehículos ligeros este año, menor que la de Argentina, mientras que en Brasil el dinamismo se redujo.

(Porcentaje de ventas en el mercado nacional)



Fuente: AMIA con datos de INEGI-RAIAVL, FENABRAVE Y ADEFA.