

NOTA DE COYUNTURA

<http://centrogilbertobosques.senado.gob.mx>

 @CGBSenado

Senado de la República, 24 de enero de 2017

ESCENARIO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO DE CARA A LAS PROPUESTAS COMERCIALES DEL PRESIDENTE DONALD TRUMP¹



Con la entrada en vigor del TLCAN en 1994, México comenzó una época de tránsito hacia una economía especializada en manufacturas. Acaso la industria que más se ha beneficiado de dicha tendencia ha sido la automotriz, la cual ha captado buena parte de las nuevas inversiones en América del Norte durante la última década. Sin embargo, las propuestas económicas y comerciales del nuevo Presidente estadounidense Donald Trump plantean serios riesgos para el futuro de la industria en el país.

¹ Foto: Notimex, “México albergará a especialistas del sector automotriz”, Vanguardia, 29 de noviembre de 2015. Consultado el 16 de enero de 2017 en: <http://www.vanguardia.com.mx/articulo/mexico-albergara-especialistas-del-sector-automotriz>

Introducción

La industria automotriz es una de las más dinámicas y competitivas del sector exportador mexicano. Actualmente, representa 3% del producto interno bruto (PIB) de México – el 18% del PIB manufacturero –, provee alrededor de 900 mil empleos directos² a nivel nacional y representa alrededor del 27% de las exportaciones totales mexicanas.³ Derivado de la propia competitividad de México en términos de costos y ubicación geográfica – vecino inmediato del principal consumidor de automóviles a nivel mundial, Estados Unidos – así como de las cadenas de valor creadas a partir de la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994, el ensamblaje de automóviles se ha convertido en un proceso genuinamente norteamericano. Ahora bien, como es común en todo reacomodo industrial derivado de una apertura comercial, este proceso de integración productiva ha provocado que compañías automotrices de todo el mundo hayan decidido instalar algunas etapas del proceso productivo en México en lugar de hacerlo en Estados Unidos, con los consecuentes impactos en términos de empleo para ese país.

Este hecho fue aprovechado por Donald Trump como base para articular un discurso de oposición al libre comercio durante su campaña – y específicamente contra México. Después de ganar la Presidencia de Estados Unidos en noviembre pasado, el magnate no ha matizado su discurso al respecto, y ha amenazado a las compañías automotrices (estadounidenses o no) con implementar altos aranceles a los automóviles ensamblados en México que pretendan exportar hacia Estados Unidos. La sola amenaza por parte del ya presidente en funciones, provocó que compañías como Ford⁴ y General Motors⁵ cancelaran proyectos de inversión en México o mudaran algunas plazas de trabajo hacia Estados Unidos. Aunque todavía es muy pronto para evaluar el alcance de la presión del Presidente Trump en una potencial reconfiguración de la cadena de valor automotriz norteamericana, es importante hacer un balance del peso que esta industria tiene en el país.

A partir de ello, esta Nota de Coyuntura presenta el escenario actual de la industria automotriz en México, reseña la evolución de los recientes acontecimientos en torno a las declaraciones de Donald Trump y la respuesta que las compañías automotrices han dado a éstas y, por último, plantea algunas de las potenciales consecuencias para México en el mediano plazo y subraya los retos que habrán de enfrentarse en la materia. Es importante señalar que el presente documento se concentra en la industria de manufactura de vehículos ligeros – que es a cuyas fábricas se han dirigido las amenazas del nuevo Presidente estadounidense – refiriéndose

² La cifra incluye a los sectores automotriz, camionero y de autopartes.

³ ProMéxico, *The Mexican Automotive Industry: current situation, challenges and opportunities*, México, Secretaría de Economía, 2016, pp. 9 y 53. Consultado el 17 de enero de 2017 en: <http://www.promexico.mx/documentos/biblioteca/the-mexican-automotive-industry.pdf>

⁴ Redacción, “Ford cancela inversión para nueva planta en México”, *El Financiero*, 3 de enero de 2017. Consultado el 16 de enero de 2017 en: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/ford-cancela-nueva-planta-en-mexico.html>

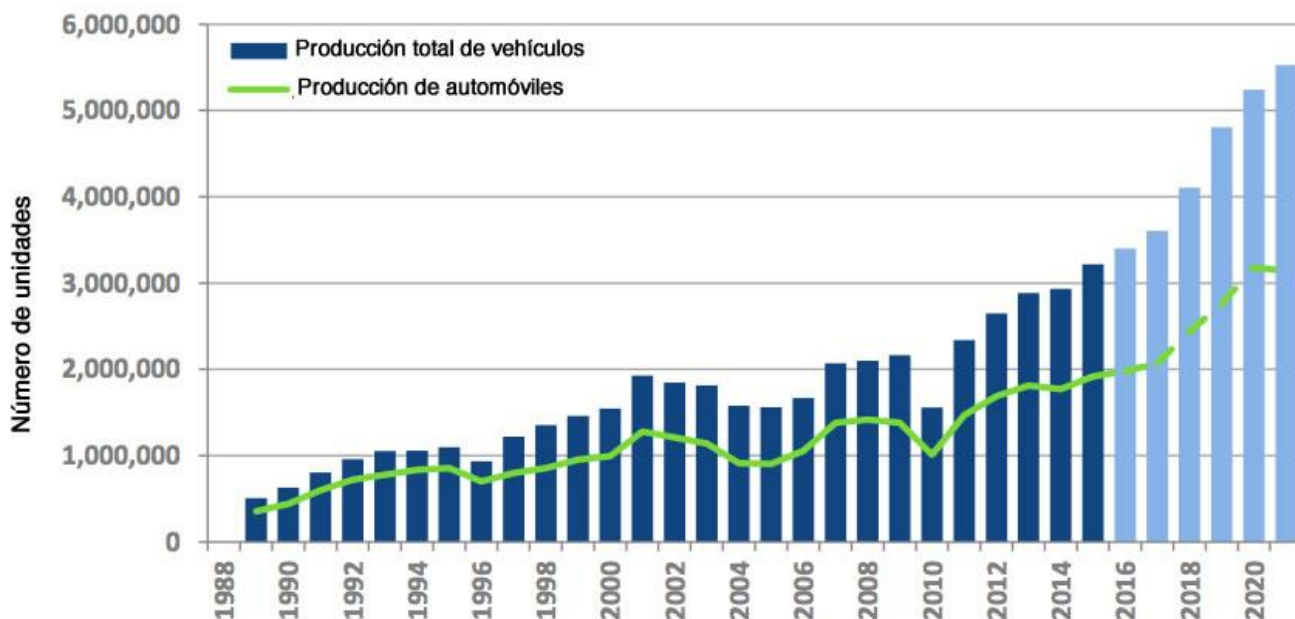
⁵ Reuters, “GM invertirá mil mdd en EU y trasladará parte de su producción desde México”, *El Financiero*, 17 de enero de 2016. Consultado en la misma fecha en: <http://www.elfinanciero.com.mx/empresas/gm-invertira-mil-mdd-en-eu-y-trasladara-parte-de-su-produccion-desde-mexico.html>

apenas de forma tangencial al sub-sector de manufactura de vehículos pesados (autobuses, tractores y camiones), que también cuenta con una presencia considerable en México.⁶

Escenario actual de la industria automotriz en México

Como se sabe, antes de la entrada de México al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés) en 1986, el país tenía una estricta regulación de la industria automotriz con la intención de promover la creación de un sector nacional. Por medio de los llamados “decretos automotrices”, México establecía cuotas de contenido de partes producidas localmente, así como límites a la inversión extranjera, al número de compañías productoras y a la importación de vehículos y autopartes.⁷ En 1989, en el marco de los progresivos esfuerzos de liberalización de la economía, se introdujo un nuevo decreto que reducía el porcentaje de contenido nacional en los vehículos y promovía la inversión extranjera con la intención de fomentar la competitividad en la industria. Los productores nacionales de autopartes, con algunas excepciones, fueron en su mayoría incapaces de adaptarse a un entorno de mayor competencia, aunque la industria en su conjunto comenzaría a incrementar sus capacidades.

Figura 1. Producción de vehículos en México en 1988-2015 y pronóstico para 2016-2022



Fuente: Center for Automotive Research.

⁶ Esta distinción no es arbitraria, sino que responde a la propia diferenciación que se hace de estas industrias en la clasificación económica nacional. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) sólo agrupa a productores de “vehículos ligeros” en tanto que los productores de camiones, autobuses y tractores se encuentran concentrados en la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT).

⁷ Lourdes Álvarez Medina, “La industria automotriz a veinte años de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte: evaluación y perspectivas”, en Oropeza García, Arturo, coord., TLCAN 20 años: ¿celebración, desencanto o replanteamiento?, México, IIJ-UNAM / IDIC, 2014, pp. 260-263.

El estado actual de la industria en México es en buena medida resultado de la entrada en vigor del TLCAN hace 23 años. En 1993, un año antes de la implementación del instrumento, México apenas producía un millón de vehículos anuales. Para 2015 la cifra se había triplicado y México pasó a convertirse en el séptimo productor y el cuarto exportador a nivel mundial.⁸ Esto significa que México pasó de producir menos del 5% del total de vehículos automotores en América del Norte a 20% en dos décadas. De hecho, en 2008, superó a Canadá para convertirse en el segundo productor de automóviles en América del Norte.⁹ Más aún, un reciente análisis del *Center for Automotive Research* estimó que la proporción de la producción automotriz de México no haría sino incrementarse durante la próxima década, como se muestra en la Figura 1.

Específicamente, entre los años 2015 y 2016 hubo un importante crecimiento en la producción y comercialización de vehículos ligeros en México. Durante 2016 se comercializaron en total 1,603,672 autos, 18.6% más que en 2015. Siendo diciembre el mes más favorable para la venta de automóviles en el país con un total de 192,576 unidades, un 19% más que las ventas en diciembre de 2015.¹⁰ En buena medida, esto se produjo por el aumento en la producción de automóviles en el país. Durante el mes de diciembre de 2016, se fabricaron 242,495 unidades, respecto a las 222,941 unidades producidas en el mismo mes pero de 2015, que representa un crecimiento del 8.8%. En total durante el 2016 se fabricaron 3,465,615 vehículos ligeros, 2% más que las producidas durante el año 2015.¹¹

Figura 2. Principales destinos de las exportaciones automotrices de México

Ranking 2016	País	Ene – Dic 2015	Ene – Dic 2016	Participación 2016	Variación porcentual
1	Estados Unidos	1,993,162	2,133,724	77.1%	7.1%
2	Canadá	290,340	246,324	8.9%	-15.2%
3	Alemania	94,088	79,181	2.9%	-15.8%
4	Colombia	54,115	49,764	1.8%	-8.0%
5	Brasil	59,428	46,046	1.7%	-22.5%
6	Argentina	39,391	38,994	1.4%	-1.0%
7	Chile	17,494	19,189	0.7%	9.7%
8	China	43,715	12,141	0.4%	-72.2%
9	Puerto Rico	8,098	10,370	0.4%	28.1%
10	Perú	13,392	8,970	0.3%	-33.0%
	Otros países	145,673	123,565	4.5%	-15.2%
	Total	2,758,896	2,768,268	100.0%	0.3%

Fuente: Elaboración propia con información de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

⁸ Bernard Swiecki y Debbie Maranger, *The Growing Role of Mexico in the North American Automotive Industry. Trends, Drivers and Forecasts*, Ann Arbor (MI), Center for Automotive Research, julio de 2016, p. 20.

⁹ *Ibid.*, p. 8.

¹⁰ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, “Boletín de Prensa – Diciembre 2016”, s. f. Consultado el 23 de enero de 2017 en: <http://www.amia.com.mx/descargarb.html>

¹¹ *Ídem*

Las exportaciones también tuvieron un comportamiento conveniente para la industria durante todo el año y primordialmente en diciembre, como se aprecia en la Figura 2. En el último mes de 2016 se exportaron 216,645 vehículos ligeros, con un crecimiento de 4.8% comparado con el mismo mes en el 2015. Durante todo el 2016 se exportaron 2,768,896 unidades, lo que representa un incremento del 0.3% comparado con los 2,758,896 vehículos exportados durante todo el 2015. En ambos periodos los principales destinos de las unidades fabricadas en México fueron Estados Unidos, Canadá y Alemania mayoritariamente. Sin embargo, Colombia, Argentina, Chile y Puerto Rico, aumentaron durante el 2016 la importación de las unidades mexicanas. Mientras que Brasil, China y Perú bajaron sus niveles de importación de este producto en el mismo año. Es menester aclarar que el 77.1% de las unidades exportadas por México fueron enviadas a Estados Unidos; igualmente, Estados Unidos fue de los pocos mercados hacia los cuales se incrementaron las exportaciones automotrices mexicanas durante 2016 (los siguientes cuatro destinos – Alemania, Canadá y Brasil – registraron un descenso considerable de importaciones mexicanas).

Figura 3. El lugar de México entre los principales exportadores automotrices del mundo (millones de unidades)

	2011	2012	2013	2014	2015
República Checa	1.1	1.0	1.0	1.1	1.2
Reino Unido	1.2	1.2	1.2	1.2	1.3
Francia	1.6	1.4	1.4	1.4	1.5
Canadá	1.9	2.1	2.1	2.1	2.0
Estados Unidos	1.7	1.9	2.1	2.2	2.1
España	2.2	1.7	2.0	2.2	2.4
México	2.1	2.4	2.4	2.6	2.8
Corea del Sur	3.2	3.2	3.1	3.1	3.0
Japón	4.4	4.9	4.9	4.8	4.9
Alemania	4.8	4.7	4.8	5.0	5.2

Fuente: ProMéxico.

De esta forma, y como se observa en la Figura 3, México se ha consolidado como el cuarto exportador automotriz a nivel mundial, tan sólo por detrás de Corea del Sur, Japón y Alemania. Lo que es más, comparando el ritmo de crecimiento negativo que las exportaciones surcoreanas han tenido en el último lustro con el desempeño del sector en México, es posible que – *ceteris paribus* – próximamente se convierta en el tercer exportador a nivel mundial. Otro dato de interés: México ha capturado ocho de las últimas 11 plantas automotrices que se encuentran en construcción en América del Norte.¹² Y entre las grandes inversiones anunciadas en México para los próximos años, los responsables son consorcios de Corea del Sur (Kia), Japón (Toyota) y Alemania (BMW) – situación que refleja el progresivo desplazamiento de las

¹² Originalmente eran nueve de 11, cifra que se redujo luego de que Ford anunciara la cancelación de la construcción de una nueva planta productora en San Luis Potosí (véase *infra*). Bernard Swiecki y Debbie Maranger, op. cit., p. 9.

tradicionalmente predominantes armadoras estadounidenses por parte de las de estos tres países en el escenario mundial.¹³

Ahora bien, más allá de las cifras en sí mismas, conviene analizar la evolución de la industria en el mediano plazo, mediante lo cual se espera identificar y describir las causas detrás del dramático incremento en la producción automotriz mexicana en los últimos años, así como de los pronósticos que estiman que en el próximo lustro podría ser más acelerado. Líneas arriba ya se dijo que la causa central de la tendencia referida en la Figura 1 es la implementación del TLCAN. En términos llanos, con la reducción de los aranceles entre México y Estados Unidos – este último país el principal mercado de vehículos automotores del mundo – para las compañías se volvió más rentable producir en México en vista de sus menores costos de producción. Sin embargo, quedarse en este razonamiento sería demasiado simplista y terminaría por dar la razón a aquellos personajes que, como el candidato presidencial Ross Perot en 1993, se opusieron a la aprobación del TLCAN en Estados Unidos con el argumento de que los bajos costos de producción en México producirían un éxodo masivo de compañías estadounidenses al sur del Río Bravo. Lo cierto es que la diferencia salarial – a pesar de ser de alrededor de 80%¹⁴ - no es el único factor que ha provocado el incremento en la producción automotriz en México.

Si se observa la Figura 1, se podrán distinguir al menos tres etapas distintas en la evolución de la producción automotriz en México a raíz de la entrada en vigor del TLCAN: 1) un incremento acelerado que prácticamente duplica la producción entre 1995 y 2001; 2) un comportamiento irregular entre 2002 y 2010 y; 3) un repunte en el crecimiento anual a partir de 2011. El crecimiento del primer periodo (1995-2001) sí puede describirse como consecuencia inmediata del TLCAN, y de hecho refleja la tendencia que el sector exportador en general reflejó durante los primeros cinco años de vigencia del área de libre comercio trilateral. El estancamiento y comportamiento irregular de los años posteriores se puede explicar por una diversidad de factores, entre los cuales destacan: el ingreso de China al sistema multilateral de comercio en 2001 – que tuvo efectos considerables en los flujos comerciales norteamericanos¹⁵ –, el incremento en medidas de seguridad fronteriza por parte de Estados Unidos después del 11 de septiembre y un consecuente incremento en los costos de transporte,¹⁶ así como los propios rezagos internos de México en materia de competitividad económica, más allá de los bajos salarios.

Este último factor es acaso el más importante, ya que el crecimiento en la productividad de la industria durante el último lustro responde precisamente a un incremento en la competitividad de México, que tiene que ver con el nivel salarial, pero que no se circunscribe a ello pues, como

¹³ Desde 2011 a la fecha, Toyota y Volkswagen se disputan el primer lugar a nivel mundial en ventas en el sector automotriz. General Motors ostentaba un lejano tercer lugar hasta 2014, año en que fue superado por la también alemana Daimler AG (conglomerado que incluye a Mercedes-Benz, entre otras marcas). Véase ProMéxico, op. cit., p. 38.

¹⁴ Es decir, en la industria automotriz, los trabajadores mexicanos suelen ganar 80% menos que sus contrapartes estadounidenses. Véase *Ibid.*, p. 2.

¹⁵ Véase Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, “La integración comercial de América del Norte más allá del TLCAN”, Documento de análisis, México, Senado de la República, noviembre de 2014, pp. 31 - 36.

¹⁶ *Ibid.*, pp. 36-42.

lo reconoce el *Center for Automotive Research*, “México ha construido exitosamente una reputación de producción de alta calidad”.¹⁷ Es decir, aunado a los bajos costos laborales, hay muchos otros factores que han vuelto a México un destino atractivo para la inversión extranjera en el sector – aun considerando costos de distribución y aquellos derivados de las altas tasas de criminalidad en México.¹⁸ Algunos de estos factores son:

- La amplia red de tratados comerciales que le permiten a México la exportación de automóviles libres de arancel a 44 países que, juntos, agrupan alrededor del 60% del PIB mundial incluyendo a la Unión Europea.¹⁹
- La tendencia creciente del mercado interno – aunque todavía está muy lejos de representar una parte importante de la producción nacional (recuérdese que el 82% de la producción es para la exportación).
- Mejoramiento del ambiente de negocios (incentivos económicos) y ampliación de la infraestructura carretera y portuaria – aunque se sigue reconociendo como insuficiente, especialmente en materia de puertos.
- Depreciación progresiva del peso frente al dólar, lo que vuelve más competitivas las exportaciones mexicanas.
- Vinculación de la industria con el sector de educación media superior (en 2014, trece entidades federativas ofrecían programas educativos relacionados con la industria automotriz²⁰) y disseminación de centros de investigación y desarrollo automotriz en territorio mexicano.²¹

Derivado de la descripción que se ha hecho de la industria automotriz se pueden extraer dos implicaciones que interesan en el marco de las amenazas del Presidente Donald Trump. En primer lugar, se trata de una industria “dirigida por el productor”, *i.e.*, con una cadena productiva que asume las formas que los productores requieran para mantenerla rentable. De acuerdo con estudios, esto provoca que se trate de una industria con barreras de entrada altas,²² lo que en términos llanos se traduce en menores oportunidades para las pequeñas y medianas empresas locales,²³ incapaces de sortear estas barreras, y por tanto, limitando el potencial de las inversiones en la industria para crear mayor bienestar social.²⁴

¹⁷ Bernard Swiecki y Debbie Maranger, *op. cit.*, p. 5.

¹⁸ En comparación con Estados Unidos, los costos de distribución son 40% más altos, y aquellos derivados por el crimen hasta 50% más altos en México. Véase *Idem*.

¹⁹ *Ibid.*, p. 17.

²⁰ Las entidades en cuestión son, como es previsible, aquellas con presencia de plantas manufactureras de la industria: Aguascalientes, Baja California, Chihuahua, Coahuila, Ciudad de México, Guanajuato, Jalisco, Estado de México, Morelos, Nuevo León, Puebla, San Luis Potosí y Sonora. *Ibid.*, p. 39.

²¹ ProMéxico identifica centro de desarrollo e investigación privados (algunos financiados por las propias empresas automotrices), públicos y académicos en once entidades federativas: Aguascalientes, Baja California, Chihuahua, Ciudad de México, Sonora, Jalisco, San Luis Potosí, Puebla, Nuevo León, Estado de México y Querétaro.

²² Lourdes Álvarez Medina, *op. cit.*, p. 264.

²³ Véase Enrique Dussel Peters, “Efectos del TPP en la economía de México: impacto general y en las cadenas de valor de autopartes-automotriz, hilo-textil-confección y calzado”, México, Senado de la República, Serie de documentos sobre el TPP, Instituto Belisario Domínguez- Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, Cuaderno 4, enero 2017, pp. 22-23.

²⁴ Es común que las compañías automotrices que establecen procesos productivos en México soliciten a los proveedores de autopartes en su país de origen que se instalen en México, cerca de sus plantas. Aunque esto termina generando puestos de trabajo relativamente bien remunerados para nacionales mexicanos, se inhibe la creación de capacidades de innovación nacionales.

El segundo factor de relevancia es el sesgo exportador de la industria en México y su concentración en el mercado estadounidense. Como ya se dijo, y como se observa en la Figura 2, de los más de 3 millones de vehículos que se producen actualmente en el país, más del 80% está destinado a la exportación – y 77.1% a Estados Unidos.²⁵ Adicionalmente, y a pesar del acceso preferencial del sector a mercados tan importantes como la Unión Europea o Japón, las exportaciones mexicanas hacia dichos destinos se comportan de manera errática y, al menos entre 2015 y 2016 (véase Figura 2), descendieron considerablemente. A su vez, el mercado interno mexicano se ha mantenido prácticamente estancado durante las últimas tres décadas en relación con la producción nacional,²⁶ con un consumo de poco más de 700 mil vehículos producidos en México para 2016. Es decir, del millón y medio de vehículos que se vendieron en el país durante ese año, más de la mitad fueron importados.²⁷

Por otro lado, conviene señalar que la región de América del Norte, luego de poco más de dos décadas de vigencia del TLCAN, muestra un alto nivel de integración en lo que respecta a la industria automotriz. No sólo tres cuartas partes de las exportaciones de autopartes y vehículos terminados de los socios se queda dentro de la región sino que las exportaciones automotrices de la región al resto del mundo han crecido por un 35% de 2008 a 2015.²⁸ Más lo primero que lo segundo, es resultado del porcentaje regional con el que se opera a partir de las disposiciones del TLCAN. Actualmente, las armadoras que operan en los tres países deben incluir en sus vehículos 62.5% de autopartes fabricadas en estos tres países para poder comercializarlos libres de arancel. Esta condición fue un detonante de la mayor relevancia de esta industria en los tres países.²⁹

Las amenazas del Presidente Donald Trump a los productores automotrices y sus consecuencias inmediatas

Antes de reseñar los posicionamientos de Donald Trump frente a las armadoras automotrices establecidas en México, es importante hacer un recuento de éstas, el cual se presenta en las Figuras 4 (plantas operando) y 5 (plantas anunciadas y en construcción). Como ya se adelantó en la sección anterior, en los últimos años las armadoras japonesas y alemanas han ido ganando terreno a las estadounidenses, históricamente predominantes en la planta productiva de la industria en México. Y aunque los factores de competitividad previamente enunciados reflejan un arraigo creciente de la industria en la planta productiva nacional, no debe olvidarse que la ausencia de aranceles para la exportación hacia Estados Unidos es el componente definitivo de la ventaja de México, lo cual ayudará a dimensionar claramente los alcances de las propuestas del Presidente Trump.

²⁵ Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), “Exportación por región de destino”, diciembre de 2016. Consultado el 10 de enero de 2017 en: <http://www.amia.com.mx/index.html>

²⁶ El mercado interno de vehículos ha incrementado considerablemente en los últimos años, pero la mayoría de las ventas en territorio nacional son de vehículos importados. Lourdes Álvarez Medina, *op. cit.*, p. 265.

²⁷ AMIA, “Ventas al mercado nacional”, diciembre de 2016. Consultado el 11 de enero de 2017 en: <http://www.amia.com.mx/index.html>

²⁸ Roberto Morales, “TLCAN, con la mayor integración automotriz”, *El Economista*, 2 de noviembre de 2016, consultado el 24 de enero de 2017 en: <http://eleconomista.com.mx/industrias/2016/11/02/tlcan-mayor-integracion-automotriz>

²⁹ *Idem*.

Figura 4. Plantas de producción automotriz en territorio nacional

Compañía	Entidad federativa	Ciudad	Producción
Audi	Puebla	San José Chilapa	Q5.
Chrysler (FCA)	Coahuila	Saltillo	Motores; camiones Ram y Promaster.
	Estado de México	Toluca	Journey y Fiat 500.
Ford	Estado de México	Cuautitlán	Ford Fiesta.
	Sonora	Hermosillo	Ford Fusion y Lincoln MKZ (versiones de gasolina e híbridas).
	Chihuahua	Chihuahua	Motores y fundición.
General Motors	Coahuila	Ramos Arizpe	Chevrolet Sonic, Chevrolet Captiva Sport y Cadillac SRX; motores y transmisiones.
	Guanajuato	Silao	Chevrolet Cheyenne, Chevrolet Silverado y GMC Sierra (versiones cabina regular y crew cab); motores y transmisiones.
	Estado de México	Toluca	Motores.
	San Luis Potosí	San Luis Potosí	Chevrolet Aveo y Chevrolet Trax; transmisiones.
Mazda	Guanajuato	Salamanca	Mazda 3.
Kia	Nuevo León	Pesquerías	Forte.
Honda	Jalisco	El Salto	CR-V.
	Guanajuato	Celaya	Fit; transmisiones.
Nissan	Morelos	Civac	Camiones pick-up, Frontier L4, Tsuru, Tiida, HB, NV200, New York Taxi, Versa.
	Aguascalientes	Aguascalientes 1	March, Versa, Sentra, Note; motores de 4 cilindros.
		Aguascalientes 2	Sentra.
Toyota	Baja California	Tecate	Tacoma.
Volkswagen	Puebla	Puebla	Beetle (clásico y clásico TDI), Jetta y Golf.
	Guanajuato	Guanajuato Puerto Interior	Motores de alta tecnología.

Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

Desde el inicio de su campaña, una de las principales promesas del ahora Presidente de Estados Unidos, Donald Trump, fue establecer medidas para mantener los trabajos manufactureros en territorio estadounidense y evitar la salida de empresas a otros países. Carrier una compañía dedicada a proveer servicios de aire acondicionado, equipos de calefacción y enfriamiento, entre otros, había anunciado su intención de trasladar dos mil empleos de Indiana a Nuevo León, México. A finales del mes de noviembre de 2016, la empresa fue presionada por Donald Trump y su equipo de transición para mantener cerca de la mitad de los empleos en el estado.³⁰ De modo tal que fue ésta la primera acción del entonces Presidente-electo para cumplir con sus objetivos en esta materia. De la misma manera el 2 de diciembre de 2016 Trump acusó a través de su cuenta de Twitter a Rexnord, una empresa especializada en productos para la minería, de trasladar su planta de Indiana a México, teniendo como consecuencia el despido de 300 de sus trabajadores estadounidenses.

Figura 5. Plantas de producción automotriz en proceso de apertura en México

Compañía	Estado	Nombre del Complejo	Estatus
Nissan-Daimler JV	Aguascalientes	Cooperation Manufacturing Plan Aguascalientes (COMPAS)	En construcción (apertura estimada en 2017)
BMW	San Luis Potosí	Planta San Luis Potosí	En construcción (apertura estimada en 2019)
Toyota	Guanajuato	Planta de Ensamblado de Celaya Toyota	En construcción (apertura estimada en 2019)

Fuente: Elaboración propia con información de: El Universal <https://goo.gl/vg37in>; Nissan <https://goo.gl/gQMZ5o>; Renault <https://goo.gl/haLIM5>; Presidencia de la República <https://goo.gl/K8Pzmc>; Expansión <https://goo.gl/Tdkkqt>; Forbes <https://goo.gl/ebdtsr>; Forbes <https://goo.gl/LM8LNW>.

Solo dos días después de esta acusación, el 4 de diciembre de 2016, nuevamente a través de Twitter, Trump publicó uno de sus planes para instigar a las empresas a permanecer en territorio estadounidense, a través de la reducción de impuestos y regulaciones. Sin embargo, advirtió que para las empresas que dejaran Estados Unidos con el objetivo de instalarse en otro país, despidieran a sus empleados, construyeran una nueva fábrica o planta fuera del territorio estadounidense y pretendieran regresar a vender esos productos, iban a tener consecuencias – principalmente el establecimiento de un impuesto fronterizo del 35%. Además, en esta publicación hizo referencia específicamente a la industria automotriz.

Posteriormente inició las acusaciones particulares en contra de las compañías automotrices. Comenzó con General Motors, cuando publicó en Twitter el 3 de enero, “General Motors está enviando su modelo Chevy Cruze fabricado en México a los concesionarios de Estados Unidos libre de impuestos en la frontera. ¡Háganlo en EEUU o paguen un gran impuesto fronterizo!”. Como respuesta, la compañía anunció el 17 de enero la creación de siete mil empleos y la

³⁰ Nelson D. Schwartz, “Trump to announce Carrier plant will keep Jobs in U.S.” *The New York Times*, 29 de noviembre de 2016. Consultado el 19 de enero de 2017 en: https://www.nytimes.com/2016/11/29/business/trump-to-announce-carrier-plant-will-keep-jobs-in-us.html?ref=nyt-es&_r=0

inversión de mil millones de dólares adicionales en Michigan, Estados Unidos. Además, notificó el traslado de la producción de ejes para sus camionetas *pick up* desde México a territorio estadounidense, lo que implicará la desaparición de 100 puestos de trabajo mexicanos. Esta medida fue tomada a pesar de las declaraciones previas donde la compañía descartó cualquier transferencia de producción.³¹

En lo que representa la consecuencia más dramática ante las amenazas de Donald Trump sobre la imposición de aranceles más altos para los autos producidos en México, Ford decidió cancelar la construcción de una planta en San Luis Potosí con valor de 1.6 millones de dólares³² y la inversión de 700 millones de dólares en un complejo de ensamblaje. La automotriz justificó la medida como efecto de las políticas de crecimiento que el Presidente Donald Trump implementará en Estados Unidos. Además, Mark Fields, Director Ejecutivo de Ford, afirmó que una de las razones para invertir en Michigan se debía a los nuevos factores favorables para el negocio de fabricación en Estados Unidos.³³ El Presidente Donald Trump agradeció a través de Twitter la cancelación de la construcción de la planta en San Luis Potosí, y afirmó que con esta medida se estaban creando 700 nuevos empleos en Estados Unidos.

El 5 de enero el Presidente Trump arremetió en Twitter contra la automotriz japonesa, Toyota, y su intención de construir un nuevo complejo en México para la fabricación del modelo Corolla con el objetivo de exportarlo hacia Estados Unidos. Nuevamente amenazó que si la planta no era construida en territorio estadounidense, se aplicaría un alto impuesto fronterizo. El Presidente de Toyota, Akio Toyoda, especificó que no había intenciones de reducir su producción en México, y que la decisión definitiva al respecto la tomarían hasta que el magnate asumiera el control del Ejecutivo estadounidense. Posteriormente, la compañía anunció una inversión de 10 mil millones de dólares en Estados Unidos para los siguientes cinco años, como parte del gasto constante que ha realizado desde la última década en el país. Con todo, es importante constatar que el mes pasado inició la construcción de la planta de esta compañía que se ubicará en Guanajuato. De acuerdo con la compañía japonesa, dicho establecimiento iniciará operaciones en 2019.³⁴

En una entrevista con el diario alemán *Bild*, Donald Trump advirtió a las empresas alemanas que ellos también deberían pagar un 35% de impuestos, si decidían vender vehículos en Estados Unidos, producidos en otro país. Específicamente la advertencia la hizo a BMW, ya que esta automotriz tiene el plan de construir una nueva planta en México. El Presidente Trump recomendó que dicho complejo fuera edificado en territorio estadounidense.

³¹ Forbes, "GM saca producción de México; anuncia 7,000 nuevos empleos en EU", 20 de enero de 2017. Consultado el 20 de enero de 2017 en: <http://www.forbes.com/mx/gm-saca-produccion-mexico-anuncia-7000-nuevos-empleos-eu/#gs.XZnlUJO>

³² The Economist, "Donald Trump's presidency is about to hit Mexico", 14 de enero de 2017. Consultado el 18 de enero de 2017 en: <http://www.economist.com/news/americas/21714397-protectionist-entering-white-house-mexico-ponders-its-options-donald-trumps?fsrc=scn/tw/te/bl/ed/donaldtrumpspresidencyisabouttohitmexico>

³³ Fox News, "Ford to scrap Mexico plant, invest in Michigan; CEO cites Trump policies", 3 de enero de 2017. Consultado el 19 de enero de 2017 en: <http://www.foxnews.com/politics/2017/01/03/ford-to-scrap-mexico-plant-invest-in-michigan-due-to-trump-policies.html>

³⁴ John Lippert y Tom Lavell, "Toyota sees \$2 billion-a-year U.S. spend after Trump attack", *Bloomberg*, 9 de enero de 2017. Consultado el 19 de enero de 2017 en: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-01-09/toyota-points-to-2-billion-a-year-u-s-spend-after-trump-attack>

Frente a estas declaraciones, BMW aseguró que no desistiría de sus planes de construcción de la planta en México. Además, un portavoz de la empresa alemana, señaló que la mayor planta se encuentra en Spartanburg, en Carolina del Sur, Estados Unidos, donde se producen todos los modelos de la serie X, más de 411,000 unidades al año, de las cuales el 70% se exporta, convirtiendo a BMW en una de las principales empresas exportadoras en Estados Unidos. Asimismo, actualmente se está ampliando la planta para aumentar la producción a 450,000 vehículos. Como consecuencia, la armadora alemana emplea en Estados Unidos directa e indirectamente a 70 mil personas, 8 mil 800 en la planta de Spartanburg. En este sentido, la construcción en San Luis Potosí no ocasionaría el traslado de empleos de Estados Unidos a México, ya que en esta nueva planta se planea fabricar a partir de 2019 la limusina Serie 3.³⁵

Por lo pronto, el día de hoy 24 de enero, el Presidente Donald Trump se reunió en la Casa Blanca con los Directores de Ford, General Motors y Fiat Chrysler, quienes son los principales fabricantes de automóviles en Estados Unidos. El objetivo fue persuadirlos de mantener la producción en el país por medio de las propuestas de reformas comerciales, regulatorias y fiscales que dice tener en mente el nuevo gobierno estadounidense.³⁶ Al salir de la reunión, los tres directivos automotrices se dijeron satisfechos y motivados por la reunión con el Presidente Trump.³⁷ El Director de Fiat Chrysler, Sergio Marchionne, dijo que uno de los temas que se trataron fue la disminución de regulaciones industriales, ambientales y fiscales, aunque reconoció no haber recibido ninguna propuesta concreta por parte de la Casa Blanca. Por su parte, Mark Fields de Ford respaldó la decisión del magnate de haber retirado a Estados Unidos del Acuerdo de Asociación Transpacífico (TPP, por sus siglas en inglés).³⁸

Sobre el pretendido impuesto del 35% a las importaciones que pretende implementar el Presidente Trump, es necesario advertir que, como lo ha señalado el Secretario de Economía de México, Ildefonso Guajardo, no sólo haría a Estados Unidos merecedor de ejemplares sanciones por parte de la Organización Mundial del Comercio sino que podría ser un elemento detonador de una auténtica recesión global con impactos mucho más allá de la relación económica entre ambos países.³⁹

³⁵ Deutsche Welle, "Frenará Donald Trump a la industria automotriz alemana?", 16 de enero de 2017. Consultado el 19 de enero de 2017 en: http://www.dw.com/es/frenar%C3%A1-donald-trump-a-la-industria-automotriz-alemana/a-37149553?maca=spa-newsletter_sp_Titulares-2358-html-newsletter

³⁶ Justin Sink y Jamie Butters, "Trump to meet with Ford, Chrysler and GM Chiefs on Tuesday", *Bloomberg*, 23 de enero de 2017. Consultado el 23 de enero de 2017 en: <https://www.bloomberg.com/politics/articles/2017-01-23/trump-to-meet-with-ford-chrysler-and-gm-chiefs-on-tuesday>

³⁷ USA Today, "Auto executives praise Trump after meeting", 24 de enero de 2017. Consultado en la misma fecha en: <http://www.usatoday.com/videos/news/nation/2017/01/24/auto-executives-praise-trump-after-meeting/96987738/>

³⁸ David Shepardson y Roberta Rampton, "Trump urges U.S. automakers to make big push for new plants", *Reuters*, 24 de enero de 2017. Consultado en la misma fecha en: <http://www.reuters.com/article/us-usa-trump-autos-idUSKBN1581CA>

³⁹ "Trump nos puede llevar a una recesión global: Guajardo", *Milenio*, 13 de enero de 2017, consultado en: http://www.milenio.com/negocios/ildefonso_guajardo-donald_trump-tlcan-tlc-milenio-noticias_0_883711691.html

Consideraciones finales: retos para el futuro de la industria automotriz en México

La industria automotriz es una de las más avanzadas y competitivas de México, así como responsable de buena parte del superávit comercial que el país tiene con Estados Unidos. Acaso por ello, el Presidente Donald Trump ha sido vocal – desde su campaña – en su intención de presionar a las empresas automotrices a establecer sus plantas de producción en territorio estadounidense o, en su defecto, pagar aranceles por aquellos vehículos que sean manufacturados en México. Aunque las amenazas del Presidente tuvieron un efecto inmediato en compañías como Ford – que canceló una planta – y General Motors – que modificó algunos planes de inversión para crear más empleos en territorio estadounidense, armadoras de Japón y Alemania han dicho que procederán con sus planes de inversión en México.

Ahora bien, aunque la industria automotriz en México es altamente competitiva, su concentración en las exportaciones, y la concentración de éstas en Estados Unidos son una debilidad insoslayable frente a la posición de Donald Trump. Y es que, a pesar de la amplia red de tratados comerciales y al incremento en el mercado interno de ventas de automóviles nuevos, la producción nacional sigue estando fuertemente sesgada hacia las exportaciones a EEUU. En última instancia, aunque la fabricación de automóviles en México se lleva a cabo con 47% de componentes importados de Estados Unidos y Canadá,⁴⁰ el Presidente Trump ha expresado su deseo de que todo el proceso productivo se realice en Estados Unidos. Por tanto, si el mandatario lleva a cabo sus amenazas y establece aranceles a las exportaciones mexicanas de automóviles, las armadoras contarán con incentivos para ceder a la presión si los costos de producir en México se emparejan con aquellos de Estados Unidos. Ante esta situación, México cuenta con tres alternativas no excluyentes: 1) incrementar su competitividad; 2) diversificar los destinos de sus exportaciones (las importaciones están considerablemente diversificadas⁴¹); y 3) vincular la producción nacional con el mercado interno.

Un incremento en la competitividad que permita que, aun con un hipotético arancel a la exportación la manufactura en México, siga siendo más rentable para las compañías, pasaría por aspectos como: modernización de la infraestructura portuaria y la logística, mejoramiento del ambiente regulatorio de negocios (principalmente agilización de trámites), y abatimiento de los índices de criminalidad y corrupción que como ya se vio, implican costos hasta 50% más altos que en Estados Unidos. De hecho, este sería el factor clave ya que, con una industria cuya competitividad dependa cada vez menos de los niveles salariales, México podría comenzar a aprovechar la amplia red de tratados comerciales ya existentes y fortalecer un mercado interno todavía débil.

⁴⁰ Enrique Dussel Peters, op. cit., p. 24.

⁴¹ Los tres principales proveedores de México en la industria son: Estados Unidos y Canadá (47%); la Unión Europea (alrededor de 14%) y China (17%). Ibid., p. 24.



CENTRO DE ESTUDIOS INTERNACIONALES
GILBERTO BOSQUES
ANÁLISIS E INVESTIGACIÓN

Coordinadora General
Adriana González Carrillo

Coordinación y edición del documento
Arturo Magaña Duplancher
Ana Margarita Martínez Mendoza

Investigación y elaboración del documento:
J. Enrique Sevilla Macip
David Hernández López