

¿Por qué hablamos tan poco de autos?



LUIS MIGUEL GONZÁLEZ

Director de
El Economista

Tenemos dos grandes controversias con Estados Unidos en el contexto del T-MEC: sector energético y reglas de origen del sector automotriz. ¿Por qué hablamos tanto de petróleo y electricidad y tan poco acerca de una disputa que puede definir el futuro de la industria automotriz de América del Norte?

Están mal acomodadas nuestras preocupaciones, quizá. No quiero decir que la industria energética sea poco importante, todo lo contrario. De ella depende nuestra viabilidad y competitividad económica. Más bien pretendo llamar la atención sobre la poca atención que ha recibido la controversia que México y Canadá han interpuesto contra Estados Unidos en la industria automotriz.

La disputa tiene que ver con la forma en que se calcula el porcentaje de contenido regional que tiene un vehículo producido en América del Norte. Todo indica que Estados Unidos se ha excedido en sus interpretaciones y quiere imponer algo que sería perjudicial para sus socios regionales. El asunto entró en fase de consultas en septiembre del año pasado. Canadá ha cerrado filas con México en contra de Estados Unidos. En marzo se instaló el panel de controversias y se designó al uruguayo **Elbio Roselli** como presidente del mismo. Ya concluyó el proceso de au-

diencias. La resolución deberá darse a conocer en noviembre próximo. Si el panel determina que hubo una violación al T-MEC, los países tendrán un plazo de 45 días para acordar una solución que podría involucrar la eliminación de la fuente del conflicto o el establecimiento de una compensación.

Hay muchas razones para dedicarle más tiempo y esfuerzo a este tema: En juego está la reorganización de una industria que para México capta 20% de la inversión extranjera; genera 3% del PIB y casi 22% del empleo manufacturero. El primer semestre del 2022, la producción de vehículos de transporte y autopartes contribuyó con 23,6% de nuestras exportaciones a Estados Unidos, mientras que el petróleo apenas llegó a 6,03%. Alrededor de un millón de personas trabajan en esta industria que es motor indiscutido de la vida económica de 11 estados: Baja California, Sonora, Coahuila, Puebla, Estado de México, Guanajuato, Nuevo León, Aguascalientes, Morelos, San Luis Potosí y Tlaxcala.

¿Dónde está la controversia? El Tlcan establecía que 62,5% del contenido de un vehículo debería provenir de la región Norteamérica y no ponía condiciones sobre el país de origen del acero y aluminio que contenía el auto. Los fabricantes de auto-

partes no estaban obligados a tener ningún porcentaje de contenido regional. Tampoco había restricciones relacionadas con qué partes del coche o camioneta deberían ser producidos en América del Norte y cuáles podrían ser de otras partes.

Esa "laxitud" abrió la puerta a que muchos fabricantes de Europa o Asia pudieran fabricar vehículos en América del Norte "reellenos" de partes producidas en otras zonas del mundo. En el T-MEC se puso mucha atención para cerrar esas ventanas. Ahora 75% de las partes esenciales de los vehículos debe estar producido en Estados Unidos, México o Canadá. Esto es motor, chasis, carrocería, eje, sistema de dirección y batería. Entre 40 y 45% del automotor debe ser producido por trabajadores que perciban al menos 16 dólares por hora. El 70% del acero y aluminio que contengan los vehículos debe hacerse en Norteamérica.

Desde que entró en vigor el T-MEC, Estados Unidos ha tratado de imponer una interpretación de las reglas de origen que "rompe" con lo que México y Canadá afirman que se negoció. En el cuarto de siglo de integración de la industria automotriz de América del Norte se había impuesto una cierta flexibilidad.