

inicio en caso de procedimientos administrativos en materia aduanera (PAMA)

- la intervención en las auditorías de comercio exterior por parte de autoridades locales, que bajo el pretexto de coordinación con el SAT, participan en aquellas que son un verdadero dolor de cabeza para los visitados, derivado de la escasa preparación de estos auditores, y
- la vergonzosa tardanza en la devolución del IVA a los exportadores

De inmediato se puede imaginar los argumentos de las autoridades mexicanas: "El padrón es un mecanismo de control para que los importadores cumplan con sus obligaciones fiscales"; "los precios estimados son una barrera al contrabando técnico que perjudica la planta"; "las NOM's brindan seguridad a los consumidores"; "la aduana necesita tiempo para ejercer correctamente sus funciones"; "las reglas de comercio otorgan precisión a los casos concretos"; y así al infinito.

*Invito a preguntarse como consumidor o empresario mexicano:* ¿toda esta maraña de obligaciones me protege o busca incrementar la recaudación en ocasiones para fomentar la corrupción o para salvaguardar los intereses de grupos económicos? ...también soy de la opinión de que estas regulaciones no me generan ningún beneficio y que representan un costo a mi actividad, disminuyendo la competitividad del sector productivo.

Como se observa, el hilo conductor de estos obstáculos a los particulares (se insiste: consumidores o empresarios) es la discrecionalidad de la autoridad que desconfía de los mismos y eventualmente actúa para proteger a ciertos grupos empresariales nacionales.

Son todas estas las verdaderas barreras de las que debemos prescindir para colocar a nuestra industria efectivamente en un plano de competitividad con el extranjero, obligando además a los grupos productores domésticos interesados en imponer barreras a las importaciones, a una libre competencia.

Esta idea de disminuir barreras parece arriesgada, incluso poco factible en un ámbito en que se puede cerrar el mercado americano,

pero en realidad no es así: *visible en el caso de la Ford y la cancelación de una planta en México, parte del atractivo que le brinda el gobierno estadounidense es una disminución al papeleo y los obstáculos burocráticos; ejemplo a seguir.*

En otras palabras, en un escenario de renegociación del TLCAN, el gobierno y los sectores productivos mexicanos deben tener como meta reducir la carga burocrática a las actividades económicas de las empresas que operen en territorio nacional y de ahí, convertirse en un mercado atractivo a la inversión estadounidense que continuará valorando en qué lugar le conviene invertir.

Un aspecto interesante de este reto para no perder los beneficios de las inversiones en la planta productiva instalada en México, es el plan de una reforma fiscal estadounidense conocida como "Border Adjustable International Consumption Tax" propuesta por la bancada republicana y que explica en parte las referencias del nuevo presidente cuando menciona gravar las importaciones; aspecto importante de esta reforma es un efecto impositivo similar -no igual-, al IVA que ahora tiene nuestro país, ya que lo haría mediante el mecanismo de NO hacer deducibles las compras realizadas a empresas no residentes en los EUA (es decir, compras de importación). Adicionalmente, esta propuesta también conlleva reducir su tasa del ISR a un 20 %.

A este respecto, es conveniente cuestionarse, ¿cómo va a responder México a ese incentivo para el inversionista estadounidense de invertir en su nación a una tasa del ISR del 20 % cuando la nuestra es del 35 %?, y ¿qué va a hacer el fisco mexicano con su atraso en las devoluciones del IVA a los exportadores? Tardanza y falta de flujo que los sitúa en franca desventaja frente a industriales en los EUA.

Por lo anterior, antes de voltear a ver que políticas económicas pretende implementar nuestro país vecino y si la exención de aranceles que prevé el TLCAN desaparecerá o se ajustará, es más conveniente y está en nuestras manos aplicar una política de mayor beneficio a consumidores y empresarios a través de la disminución de la carga burocrática.

## Direccionar la industria automotriz a Europa

### ALMA DE LOS ÁNGELES RÍOS RUIZ

Miembro del Sistema Nacional de Investigadores Nivel I y Profesora de Tiempo Completo (C) Definitiva de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, ante la problemática en cuestión analiza a la industria automotriz en México, como un viraje hacia el TLCUEM.

*La industria automotriz en México es un sector dinámico y piedra angular de desarrollo industrial.* Su posición geográfica con los Estados Unidos de América (EUA), los bajos costos laborales y la desregulación, lo convierten en uno de los primordiales productores en América

Latina. Ocupa la séptima posición en el top 10 de naciones con mayor producción de automóviles en el mundo, el primero de Latinoamérica y el segundo mayor exportador a nivel global.<sup>1</sup> De acuerdo con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), de enero a octubre de 2015, EUA fue el principal país al que nuestra nación envió vehículos ligeros, con el 77 % del total de las exportaciones; seguido por Canadá, con 9.1 %; y Alemania, con 2.9 %.<sup>2</sup>

Sin embargo, tras las declaraciones de Donald Trump de frenar las inversiones



Dra. Alma de los  
Ángeles Ríos Ruiz  
Catedrática de  
la UNAM

La industria  
automotriz estará  
en riesgo si nuestro  
país no aprovecha  
las oportunidades  
comerciales con la UE

<sup>1</sup> De acuerdo a los datos proporcionados por la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, <http://www.amia.com.mx/>

<sup>2</sup> Idem



estadounidenses en México y la cancelación de *Ford* en la construcción de una planta de 1.6 mil millones de dólares de producción de vehículos en San Luis Potosí han generado incertidumbre y estragos en nuestro territorio.

Lo cual nos invita a reflexionar y virar las estrategias comerciales del sector automotriz hacia la Unión Europea y América Latina. De tal manera que debemos repensar en transitar de un perfil orientado a la manufactura en la producción mediante la innovación.

### Situación actual

La producción de la industria automotriz ha aumentado su importancia relativa en la economía. Cuando entró en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), representaba el 1.9 % del PIB del país y en 2014, fue de 3.0 %. Alcanzó el 16.9 % de las manufacturas durante ese año, importancia económica que no tiene precedente.<sup>3</sup>

### INDUSTRIAS MÁS IMPORTANTES DEL SECTOR MANUFACTURERO

Porcentajes del PIB manufacturero a precios corrientes

Denominación	1993	2000	2005	2014
	Porcentajes			
	100.0	100.0	100.0	100.0
Industria alimentaria	24.1	20.2	22.7	23.6
Industria automotriz	11.2	13.5	12.1	16.9
Industria química	9.4	11.1	12.6	11.6
Industrias metálicas básicas	3.3	4.5	6.4	5.8
Industria de las bebidas y del tabaco	4.5	4.7	5.5	5.1

Fuente: INEGI Sistema de Cuentas Nacionales de México. Producto Interno Bruto

Las empresas de la industria automotriz dieron empleo directo a 730 923 personas, que representaron el 14.4 % de la ocupación de las manufactureras, según los Censos económicos 2014. Cabe señalar que también se generan trabajos indirectos ya que este sector impacta a 84 industrias manufactureras.<sup>4</sup>

Actualmente hay 15 plantas en operación de las distintas marcas: *Kia, BMW, General Motors, Toyota, Ford, Fiat-Chrysler, Volkswagen* y *Honda*, y durante los próximos años se abrirán cinco más.<sup>5</sup>

Se fabricaron 3,565,469 automóviles, camionetas y camiones en

tierras mexicanas, un 5.9 % más que en 2014, superando a naciones como Turquía, Francia y Alemania. El 80 % de los autos que se producen en nuestro país tiene como destino el mercado estadounidense. En segundo lugar está Canadá, y le siguen Alemania, Colombia y Argentina.<sup>6</sup>

Según la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), *Nissan* es la marca con mayor participación de mercado, con un 25.9 %; le siguen *General Motors*, con el 16.8%, Grupo *Volkswagen* con el 16.6 %, *Fiat-Chrysler* con el 6.8 %, y *Toyota* con el 6.5 %.<sup>7</sup>

En 1993 existían 10 plantas de fabricación de vehículos ligeros y motores, representadas por cinco marcas; 22 años después se tienen 18 plantas y ocho marcas. Adicionalmente, se han anunciado nuevas inversiones para la producción de vehículos, motores y transmisiones que iniciarán operaciones entre 2016-2019.<sup>8</sup>

México, por el volumen de sus exportaciones automotrices, ocupó en 2014 el cuarto lugar a nivel mundial, después de Alemania, Japón y EUA. Ese año representaron el 6.7 % del total de las exportaciones del mundo.<sup>9</sup>

### PRINCIPALES PAÍSES EXPORTADORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, 2014

Lugar	Países	Millones de dólares	Porcentaje
	Exportaciones del mundo	1 266 017	100.0
1	Alemania	248 911	19.7
2	Japón	139 048	11.0
3	Estados Unidos de América	126 139	10.0
4	México	84 258	6.7
5	Corea, República de	72 639	5.7
6	Canadá	58 377	4.6
7	España	50 838	4.0
8	Reino Unido	50 059	4.0
9	China	48 766	3.9
10	Francia	44 729	3.5
11	Bélgica	43 847	3.5
12	Italia	33 926	2.7

Fuente: Elaboración con base en los datos del "International Trade Center"

3 Idem  
 4 Estadísticas a propósito de la Industria automotriz, Inegi, Amia, 2016, p. 11  
 5 Gabriela, Jiménez, 7 datos que debes saber sobre la industria automotriz en México, Economiahoy.mx, 5 de abril de 2016, en <http://www.economiahoy.mx/empresas-eAm-mexico/noticias/7470445/04/16/6-datos-que-debes-saber-sobre-la-industria-automotriz-en-Mexico.html>  
 6 Idem  
 7 Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), <http://www.amda.mx/index.php/2015-04-21-21-33-40/cifras-pesados-inegi-2015>  
 8 Estadísticas a propósito de la Industria automotriz, Inegi, Amia, 2016, p. 11  
 9 Ibid., pp. 8-10

La posición de las exportaciones mexicanas en 2014 es mejor respecto a la que se tenía en 2001, cuando estaban en el sexto lugar, lo cual se puede apreciar en el siguiente cuadro.

### PRINCIPALES PAÍSES EXPORTADORES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, 2001

Lugar	Países	Millones de dólares	Porcentaje
	Exportaciones del mundo	527 090	100.0
1	Alemania	95 836	18.2
2	Japón	79 595	15.1
3	Estados Unidos de América	55 223	10.5
4	Canadá	54 425	9.9
5	Francia	36 766	7.0
6	México	27 526	5.2
7	Bélgica	27 332	5.2
8	España	26 405	5.0
9	Reino Unido	19 494	3.7
10	Italia	17 627	3.3
11	Corea, República de	15 224	2.9
12	Suecia	8 630	1.6

Fuente: Elaboración con base en los datos del "International Trade Center"

### Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea (TLCUEM)

De acuerdo a Carrillo y González (1999), el sector automotriz doméstico se ha transformando profundamente desde los años ochenta; ahora presenta una mayor integración con el exterior; se dispone de una especialización más productiva; es más competitivo internacionalmente; ha modificado su modelo productivo (tecnológico, organizacional, laboral y espacial); se reforzó su carácter eminentemente transnacional. No obstante, dichos cambios, previos al TLCAN (vigente desde 1994), fueron promovidos funda-

mentalmente por los corporativos transnacionales, secundados por la política gubernamental.<sup>10</sup>

Si bien, tras dicho tratado se detonó la exportación de vehículos ligeros de México, cuyo destino es principalmente EUA y Canadá.<sup>11</sup> Actualmente, el TLCUEM también representa una conveniencia importante para [...] atraer mayor inversión extranjera de los países de la Unión Europea (UE), por medio de alianzas estratégicas, intercambios tecnológicos y otras formas de asociación empresarial, pues la rentabilidad esperada de los proyectos que se ubiquen en México, aumentará significativamente.<sup>12</sup>

### Consideraciones finales

Indiscutiblemente, el TLCUEM contiene disposiciones que lo permiten; sin embargo, mantiene su apego a las relaciones con EUA.

*La industria automotriz estará en riesgo si nuestro país no aprovecha las oportunidades comerciales con la UE y por qué no, con Canadá.*

En este sentido, se debe tratar en igualdad de circunstancias a empresas europeas tal como a las norteamericanas y ser un interlocutor con la región latinoamericana.

La elaboración del presente estudio precisó de la consulta de las siguientes fuentes

- AMDA, <http://www.amda.mx/index.php/2015-04-21-21-33-40/cifras-pesados-inegi-2015>
- Carrillo, Jorge y González L. Sergio, "Relaciones cliente-proveedor de empresas automotrices alemanas en México", *Actes du GERPISA*, no. 25, 1999
- Estadísticas a propósito de la Industria automotriz, Inegi, Amia, 2016
- Jiménez, Gabriela, 7 datos que debes saber sobre la industria automotriz en México, *Economiahoy.mx*, 5 de abril de 2016, en <http://www.economiahoy.mx/empresas-eAm-mexico/noticias/7470445/04/16/6-datos-que-debes-saber-sobre-la-industria-automotriz-en-Mexico.html>, y
- Jiménez Sánchez, José Elías, Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2006

<sup>10</sup> José Elías Jiménez Sánchez, Un análisis del sector automotriz y su modelo de gestión en el suministro de las autopartes, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2006, p. 44

<sup>11</sup> Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), <http://www.amda.mx/index.php/2015-04-21-21-33-40/cifras-pesados-inegi-2015>

<sup>12</sup> Idem