

EL ASCENSO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

David Ibarra
24 de enero de 2013
El Universal

Con la apertura de los mercados externos y la renuncia a la política industrial, el grueso de las cadenas productivas quedó resquebrajado. Como consecuencia, la contribución del sector manufacturero al producto deja de crecer, se estanca -desde comienzos de los años noventa- alrededor del 20% y luego declina hasta ubicarse alrededor del 17%-18% y otro tanto ocurre con el empleo manufacturero, se contrae del 19% al 15% de la población ocupada entre 2000 y 2011. El efecto recesionista neto en la ocupación debió ser mayor por el desmembramiento intraindustrial y su impacto en reducir el multiplicador de puestos indirectos de trabajo.

La más importante excepción a esa historia fallida de las políticas públicas o de sus inhibiciones, la compone el sector automotriz hasta constituirse en una de las pocas actividades estratégicas de la economía mexicana con futuro promisorio. Entre 1997 y 2011 el ritmo de crecimiento real de la industria automotriz (5.2% anual) duplica al del sector manufacturero (2.6%) y rebasa al del conjunto de la economía (2.4%). Así su participación en el valor agregado manufacturero sube rápidamente de poco más del 12% a casi el 20% en esos mismos años.

En materia de empleo se da un fenómeno análogo. La actividad automotriz genera más de un millón de ocupaciones en el sector moderno de la economía, con disfrute pleno de los derechos consignados en la regulación laboral mexicana. La cifra anterior habría que ampliarla en 60% de tomarse en cuenta su capacidad indirecta de arrastre en otras actividades relacionadas. Ese segmento de trabajadores representa más del 40% de registros del Instituto Mexicano del Seguro Social y bastante más del 20% de la ocupación manufacturera, hecho notable en un país donde la informalidad absorbe el 60% de la mano de obra disponible.

La industria automotriz tiene buen alcance geográfico. Aparte de más de 70 mil agencias comerciales repartidas en todo el país, las 1,900 instalaciones industriales benefician a 20 entidades federativas con la fabricación sea de vehículos y motores ligeros o pesados, sin contar con el procesamiento de artículos de hule. De la misma

manera, la industria comienza a reconstruir los eslabonamientos internos con la producción de partes y componentes que inclusive empiezan a generar exportaciones netas significativas.

En rigor, la producción automotriz mexicana ha alcanzado elevados niveles de competitividad que la colocan en el octavo lugar mundial como productor de vehículos automotores. Así lo demuestran las reacciones proteccionistas de Brasil y Argentina frente al ascenso de la participación mexicana en sus mercados. México aprovecha la demanda externa para colocar alrededor del 80% de su producción automotriz, ya que el mercado interno ha decaído o está estancado desde mediados de la década de los noventa.

Según el Banco de México, las ventas automotrices externas alcanzaron (2011) 79 miles de millones de dólares, produciendo una balanza comercial neta de 45 mil millones. Esas cifras son en extremo alentadoras ya que a comienzos de los años noventa el saldo resultaba negativo. Pero también lo son si se les compara con el resto de los principales generadores de divisas. En efecto, tales exportaciones son más importantes en términos netos que los aportes a la balanza de pagos de la industria petrolera, el turismo o las remesas de emigrados al exterior. A diferencia de la maquila, la actividad automotriz constituye en sí misma un conglomerado exportador con valor agregado creciente, sueldos comparativamente elevados y posibilidades tecnológicas e innovativas importantes.

Asimismo, la industria ha resultado atractiva a la inversión extranjera directa. Entre 2000 y 2011, sólo la fabricación de equipo de transporte atrajo 20.1 miles de millones de dólares, el 17.3% de los fondos externos invertidos en manufacturas mexicanas con ampliación sistemática de las capacidades productivas, en vez de simplemente adquirir instalaciones preexistentes. Cabría preguntar entonces los factores decisivos que han impulsado a la industria automotriz nacional a convertirse en actividad destacadísima en el panorama manufacturero del país y los obstáculos que hoy enfrenta por la ausencia prolongada de una política industrial de fomento.

El punto inicial de partida fue la prelación asignada a la inversión en el transporte carretero sobre el ferroviario desde décadas atrás. Después, pese a los trastornos iniciales de la apertura de mercados, la celebración del Tratado de Libre Comercio de América del

Norte, jugó un papel decisivo. De golpe, México se convirtió en plataforma de acceso a los Estados Unidos para las marcas asiáticas y europeas. Asimismo, ese Tratado y la disponibilidad nacional de mano de obra entrenada y comparativamente barata, atrajo fondos norteamericanos, presionados por los altos costos de fabricación de ese país y la intensa competencia mundial. Al principio, la estrechez del mercado interno no representó mayor obstáculo ya que las empresas que se fueron estableciendo tenían la mira puesta en la exportación.

Sin embargo, hay escollos a la expansión futura del sector automotriz que debieran formar el meollo de una política de fomento subsectorial. Traba evidente es la falta de dinamismo del mercado interno, provocada por la importación indiscriminada de autos usados de los Estados Unidos, la falta o carestía del financiamiento interno y la crisis reciente. Esos elementos deprimen en casi 70% la adquisición de vehículos ligeros y en 20% el de los pesados en el mercado nacional (2010). Ello es en mucho atribuible a la inobservancia de las normas de seguridad carretera y sobre todo a las de protección ecológica al importarse vehículos viejos, baratos, altamente contaminantes y permitirse que alrededor del 50% de los carros ligeros y pesados alcancen antigüedades promedio superiores a los 16 años. En materia de financiamiento, la cartera automotriz apenas ha crecido en términos reales entre 2006 y 2010, mientras las tasas internas de interés se mantienen muy por arriba de las internacionales. El IETU acentúa ese problema al gravar duplicatoria y engorrosamente, los ingresos –no siempre las utilidades- de las empresas distribuidoras.

De otro lado, la industria necesita del fomento a la fabricación de partes y componentes con fines de exportación y de acrecentar el multiplicador interno de empleo. En cuanto a las ventas foráneas parece indicado que la banca de desarrollo se esfuerce en ofrecer créditos exportadores baratos y que la promoción oficial externa cuide del sector automotriz, singularmente en los tratados de libre comercio. En términos estructurales, de fondo, reviste singular importancia crear centros o instituciones público-privadas encargadas de hacer seguimiento del avance tecnológico mundial y sobre todo desarrollar innovaciones que mantengan al país en la avanzada internacional, sea en términos competitivos o de cuidado ecológico, tal como hacen otros productores (Corea, China o la India), donde, además, parte importante de la producción es nacional.

Los hechos favorecen la instrumentación de esos cambios de política. El sector automotriz ha rebasado la etapa de las armadoras y el país necesita respaldar actividades estratégicas con capacidad de apuntalar el desarrollo nacional. Por fortuna, los diversos segmentos de la industria (las asociaciones mexicanas de la Industria Automotriz y de Distribuidores Automotores, la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones y la Industria Nacional de Autopartes) se han unido por vez primera en la presentación de una Agenda Automotriz 2012-2018, en un excelente documento de diálogo con el nuevo gobierno. Ojalá se les oiga y se dé comienzo a una fructífera política industrial de compromisos compartidos.