

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Escuela de Estudios de Posgrado

**MAESTRÍA EN RELACIONES ECONÓMICAS
INTERNACIONALES**

PROYECTO
TRABAJO FINAL DE MAESTRÍA

**“El ACE 55 y la brecha de competitividad entre
Brasil y México en la industria automotriz”**

AUTOR: UBALDO CORTÉS ESTRADA

DIRECTOR: MIGUEL A. SCAGLIOTTI

MAYO 2019

Agradecimientos

A mis Padres Maricela y Ubaldo, y mi hermano Sergio, por su invaluable apoyo desde México, para emprender esta aventura, antes de y durante mi estancia en Argentina durante los años 2016 y 2017.

A mi querida francesa Margaux, a quien tuve la gran dicha de conocer en Argentina y por su apoyo incondicional para comenzar esta Tesis desde su estancia en Buenos Aires en Julio 2017, hasta el día de hoy 8 de mayo de 2019 en la finalización de la misma.

A mis grandes amigos, miembros del G3: mi panita venezolano Juan Machuca, y mis parceros Diego, Nicolas y Javier por su amistad en nuestra estancia en la Universidad de Buenos Aires, con los que también compartí momentos geniales y a quienes les tengo un gran cariño.

A mis compañeros de la MREI 2016-2017, en especial a Elizabeth por todo su apoyo siempre en todo momento y a quien le tengo un gran cariño.

A Brendita Zato “Zatotron” por haberme recibido por segunda vez en su hermoso país, así como la gente que conocí en San Telmo.

A mi familia, que siempre estuvo conmigo desde lejos (Mario, Martha y Giovanna) y mis amigos Rubén, Arthur, Carlos y Charly, así como a Iván “El Dr.” Farias, quien me visito en Buenos Aires en septiembre de 2016.

A la bandita del “KAOZ” azulcrema, Guillermo Dávila “El Meme” y Edgar “El Pibe” por su apoyo y amistad, uno desde Dublín, Irlanda y otro desde CDMX.

A mi director de Tesis: Miguel Scagliotti quien condujo mi trabajo con exigencia, tolerancia, flexibilidad y rigor académico para que resultase en lo que hoy se ha concluido, a Magalí por todas las facilidades otorgadas con mi persona desde los tramites de admisión a la UBA, hasta el día de hoy para la defensa del TFM a distancia, a Jorge Lucángeli que fue quien me atendió en primera instancia para ingresar a la FCE, a la Profesora Lila Kowalewski quien con su exigencia me encamino a hacer un mejor trabajo de tesis durante el taller de la misma. Con especial dedicatoria póstuma a la Profa. Inga. Silvia Veitzman quien falleció durante la cursada en noviembre 2016.

A la Facultad de Ciencias Económicas y a la Universidad de Buenos Aires.

Con reconocimiento y gratitud para todos ustedes.

UCE

Resumen

Analizar la brecha de competitividad en la industria automotriz entre Brasil y México, en los últimos años, derivada de la firma del Acuerdo de Complementación Económica número 55 (ACE 55)¹, en un principio el ACE 55 estableció disciplinas sobre el comercio en el sector automotriz entre México y cada uno de los Estados Parte del MERCOSUR (Mercado Común del Sur)²: Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

El funcionamiento estructural de la industria automotriz, esta intrínsecamente vinculada a los acuerdos y tratados comerciales firmados por cada país, en el caso de México, con su adhesión al GATT (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio) en 1986 y después de la firma del TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte)³ con Estados Unidos (EUA) y Canadá, tuvo importantes cambios en materia de competitividad, debido a las nuevas exigencias sectoriales por parte de EUA, lo que trajo consigo una serie de modificaciones hacia dentro de su entramado productivo, y especialmente en la industria automotriz, lo que le permitió estar a la vanguardia del mercado estadounidense y posicionarse como uno de los principales exportadores de automóviles del planeta.

¹ El ACE 55 es un Acuerdo de Alcance Parcial (solo aplica a los países que lo suscriben) negociado bajo los auspicios de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). No se trata de un tratado de libre comercio. En 2003 entró en vigor el Acuerdo de Complementación Económica número 55 (ACE 55), que persigue, como objetivo principal, establecer las bases para el libre comercio en el sector automotriz entre nuestro país y Brasil, Argentina, Uruguay y Paraguay, como Miembros del Mercado Común del Sur (Mercosur). El ACE 55 entró en vigor el 1° de enero de 2003 En Brasil el ACE 55 fue puesto en ejecución a partir del 15 de enero de 2003.

² El Mercado Común del Sur (MERCOSUR) es un proceso de integración regional instituido inicialmente por Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay al cual en fases posteriores se han incorporado Venezuela y Bolivia, ésta última en proceso de adhesión. EL MERCOSUR es un proceso abierto y dinámico. Desde su creación tuvo como objetivo principal propiciar un espacio común que generara oportunidades comerciales y de inversiones a través de la integración competitiva de las economías nacionales al mercado internacional. Como resultado ha establecido múltiples acuerdos con países o grupos de países, otorgándoles, en algunos casos, carácter de Estados Asociados es la situación de los países sudamericanos. Estos participan en actividades y reuniones del bloque y cuentan con preferencias comerciales con los Estados Partes. El MERCOSUR también ha firmado acuerdos de tipo comercial, político o de cooperación con una diversa cantidad de naciones y organismos en los cinco continentes.

³ En 1994, entra en vigor el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), creando una de las zonas de libre comercio más grandes del mundo y estableciendo la base para un crecimiento económico fuerte y mayor prosperidad para Canadá, Estados Unidos y México. Durante 15 años, el TLCAN ha demostrado cómo el libre comercio contribuye al incremento de la riqueza y la competitividad brindando verdaderos beneficios a las familias, agricultores, trabajadores, fabricantes y consumidores.

A nivel internacional ambos países han sido grandes expositores de la puesta en marcha de vinculaciones comerciales intensas en ámbitos geográficos progresivamente más amplios. La brecha de competitividad en la industria automotriz derivada de la firma de acuerdos comerciales, es el eje central a estudiar en el trabajo, que conforme avanza el tiempo adquiere un mayor peso en el debate económico y la agenda política de los países, ya sean industrializados o en vías de desarrollo.

Desde que Brasil y México adoptaron como política de crecimiento económico el modelo de desarrollo hacia el exterior allá en la lejana década de los 80', se dio un aumento de acuerdos comerciales internacionales que buscaron facilitar los flujos de inversión y encadenamiento de algunas actividades productivas como la del complejo automotriz, las cuales facilitaron el crecimiento económico, y del empleo así como la divergencia salarial, los cuales aumentaron en menor medida a lo esperado, teniendo como resultado salarios bajos, los cuales constituyen una ventaja competitiva clave en el modelo de desarrollo y que juegan un papel fundamental en las reglas de origen aplicadas en el sector automotriz.⁴

⁴ México y Brasil cuentan con una serie de tratados de libre comercio que contemplan reglas de origen, según las cuales se otorgan tarifas preferenciales a los productos cuyo valor regional incorporado (porcentaje del valor total que fue generado en el territorio nacional) exceda ciertos niveles, lo que genera incentivos para que se desarrollen actividades de mayor valor agregado, además de la mano de obra calificada y de bajo costo, según la OCDE Brasil cuenta con un salario mínimo de 256 usd mensuales mientras que México casi a la mitad con 164 usd mensuales, aunque en México el salario mínimo general se define por valor diario (\$102.68).

Índice

Resumen	3
Justificación	6
Planteamiento del Problema	7
Objetivos.....	8
Hipótesis	9
Marco Teórico	11
Capítulo 1 La Competitividad	14
Capítulo 2 Antecedentes Económicos de Brasil y México.....	21
Capítulo 3 La política industrial automotriz en México y Brasil.	31
Capítulo 4 El ACE 55 y la industria automotriz en Brasil y México.	36
Capítulo 5 Las normas y criterios de origen en el sector automotriz en el TLCAN, USMCA y MERCOSUR.....	49
Capítulo 6 Comercio Intrafirma: el caso de la empresa Ford en México y Brasil.	54
Capítulo 7 La cadena de valor y la industria autopartista en Brasil y México.	66
Conclusiones.....	74
Bibliografía.....	77
Anexo de Gráficos	81

Justificación

Actualmente el concepto de competitividad junto con el de desarrollo conservan una relación, sin embargo, es necesario esclarecer que existen siempre distintos enfoques analíticos que revelan la alta complejidad que ostenta dicha relación. Bajo esa premisa se apoyan las más importantes lecciones alrededor de las referencias que giran sobre la globalización, la competitividad y la integración económica.

Esta industria se ha constituido como precursora de la competitividad en las regiones donde se ha establecido, lo que se ha traducido, en un mayor desarrollo económico a niveles local, estatal, nacional y regional. Entre otros resultados, en empleos más calificados y mejor remunerados.

En los países emergentes la industria automotriz forma parte del proceso de transformación productiva, orientada a la exportación de productos con mayor grado de procesamiento, contenido tecnológico y de valor agregado⁵. En la mayoría de los acuerdos comerciales existirá una correlación positiva entre el aumento del nivel de competitividad y la integración económica, además de estar vinculados fuertemente con la relevancia de la innovación del patrón de especialización.

Además de su contribución a la actividad económica, su papel como agente precursor de la competitividad hace de esta industria un factor clave en la estrategia de desarrollo de los Estados. La instalación de plantas manufactureras del sector automotriz ha contribuido de manera significativa al desarrollo de las economías de las regiones en donde se ubican, lo cual se aprecia en efectos como la maduración y diversificación de la fuerza de trabajo local, haciéndola más experimentada y estable, junto con un aprendizaje industrial, al propiciar nuevas prácticas de organización entre empresas locales y fomento de la vinculación con instituciones de educación superior de la región además de un impulso adicional para la actualización de infraestructura y servicios urbanos.

⁵ Según la ONU El sector con un mayor número de proyectos de IED en nuevas instalaciones anunciados en 2016 fue el de los bienes raíces, seguido del gas natural, la infraestructura, la energía renovable, los productos químicos y la industria automotriz.

Bajo estas premisas se apoyan las más importantes lecciones alrededor de las referencias que giran sobre la globalización, la competitividad y la integración económica de la industria automotriz, la cual ha fungido como motor del crecimiento económico, además de ser fuente generadora de empleos, en tanto se mantiene como uno de los sectores con más participación en los flujos de inversión extranjera directa en el mundo, es un sector estratégico gracias a su participación en las exportaciones, dicha industria está integrada por dos sectores: el de autopartes y terminal.

Planteamiento del Problema

En la década de 1990 aparecieron tendencias globales en la industria, que condujeron a la reorganización de la cadena de valor y a la internacionalización de la producción, los cuales se conocen como estandarización, “*commonalisation*”, modularización “*modularisation*” y globalización de proveedores, “*global sourcing*”, las cuales son dirigidas principalmente a acrecentar la competitividad mediante la reducción de los costos y el incremento de la variedad de productos⁶.

Dichas tendencias han determinado que cada vez con mayor frecuencia las empresas multinacionales expandan su actividad económica más allá de las fronteras estatales y definan sus formas y estrategias de internacionalización, a través de la integración en cadenas de valor globales. Es por ello que el estudio del fenómeno de la internacionalización empresarial, admite un abordaje desde diferentes perspectivas. Entre estas, considero relevante aquel enfoque que, tomando en consideración las cuestiones políticas y sociales asociadas al fenómeno de la internacionalización empresarial, ha

⁶ En este sentido, el informe UNIDO 2008. UNIDO Patterns of Internationalization for Developing Country Enterprises (Alliances and Joint Ventures). The United Nations Industrial Development Organization (UNIDO), Viena, pp. 104/105, menciona entre las consecuencias beneficiosas de los joint ventures en el sentido apuntado: a) el acceso a nuevas tecnologías, conocimientos, equipamiento moderno y facilidades de producción, lo cual implica la modernización de la estructura productiva; b) la producción de efectos derrame (spillovers) respecto del ambiente negocial del Estado anfitrión a través de la conexión entre proveedores locales de bienes y servicios, a partir de la cual resulten procesos de innovación; c) el aumento del potencial exportador y, consecuentemente, el mejoramiento de la balanza de pagos; d) el desarrollo de nuevas y mejores capacidades y habilidades gerenciales del empresariado local necesarias para la puesta en funcionamiento de estrategias para la generación e incremento de competitividad, crecimiento e internacionalización, y el mejoramiento de las condiciones para el crecimiento de la economía local, con efectos positivos sobre el desarrollo de los recursos humanos, creación de empleo, educación, igualdad de género.

intentado comprenderlo en sus implicancias con la temática del desarrollo y la competitividad.

Dentro del ámbito de las relaciones económicas internacionales existe una fuerte correlación hacia las interacciones sociales desde distintas determinaciones que tienen como finalidad transacciones de corte económico que involucran sociedades de dos o más países. Dichas relaciones se establecen en su presentación más común como el intercambio de bienes y servicios, así como de flujos financieros, movimiento de factores, flujos migratorios, culturales, educativos, de telecomunicaciones etc.

Objetivos

Analizar el desempeño y características del sector automotriz en Brasil y México en el periodo 2003-2015, con énfasis en los diferentes senderos tomados por cada industria, así como el intercambio bilateral de unidades vehiculares y autopartes. El análisis se enfoca en algunos factores que muestran que Brasil ha dado prioridad al fortalecimiento de su mercado interno lo que ha ocasionado que pierda competitividad a nivel internacional, mientras que México claramente ha dado prioridad al mercado de exportación. A nivel bilateral, la importancia del intercambio comercial radica en el comercio del sector industrial, particularmente del sector automotriz; sin embargo, esta relación se ha visto disminuida a raíz de la puesta en vigor del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) 55, en perjuicio de Brasil.

Objetivos específicos.

Desarrollar la investigación de una serie de subtemas que complementan el objetivo general abordado, entre los que destacan autores que abordan el concepto de competitividad y su debate. ¿Qué criterios de política industrial adoptaron? Brasil y México respectivamente, ¿Qué cifras arrojan los indicadores comerciales? (producción y exportación automotriz tanto de vehículos ligeros como vehículos pesados así como autopartes), las normas de origen existentes en ambos países, estudiar los rasgos del comercio intrafirma en la empresa Ford y ¿Cómo se desarrolla?, los volúmenes de

contenido regional entre el TLCAN y el MERCOSUR, así como determinar ¿por qué? el TLCAN convirtió a la región en una plataforma exportadora para los mercados exteriores, aunque contribuyeron a la creación de comercio intrarregional, así como analizar los causantes de la crisis política ocurrida en Brasil, el caso de Ford como ejemplo de comercio intrafirma en la región, las repercusiones del ACE 55 y sus apéndices bilaterales, además de los apartados automotrices de TLCAN Y MERCOSUR y sus puntos más importantes.

Hipótesis

Los intercambios comerciales entre los países comprenderán las mercancías enteramente obtenidas o elaboradas en el país exportador, aunque además comprenden mercancías que incorporan insumos de terceros países. Por esto, es necesario establecer una serie de condiciones para que las mercancías importadas tengan condición de originarias en la región.

La existencia de normas de origen busca evitar lo que técnicamente se conoce como la deflexión del comercio, la cual es una distorsión del volumen de contenido regional y se presenta comúnmente en las áreas de libre comercio, entre los países miembros introduciendo mercancías de distintos niveles arancelarios respecto a terceros países no miembros (contenido no regional) y esta diferencia es aprovechada para introducir mercancías en el Área de Libre Comercio (ALC) a través del país socio con menores aranceles. La exigencia de un nivel mínimo de transformación busca evitar esta distorsión limitando el alcance de las ventajas arancelarias estrictamente a las mercancías que cumplen con los requisitos para la calificación de origen vigentes en el ALC.

Sin embargo, en el marco del artículo XXIV del GATT, y dentro del marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)⁷, se permiten escenarios para suscribir acuerdos bilaterales o multilaterales sobre aquellos bienes no negociados en el contexto MERCOSUR. Los aranceles externos se mantienen igual, o sea cada país

⁷ En otro orden, con base en el artículo 20 del Tratado de Asunción, que habilita la adhesión al MERCOSUR de los estados Miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), el proceso de integración también fue marcado por la incorporación de nuevos miembros.

mantiene su propia política comercial con respecto a países no miembros, y para el caso del Mercado Común, en el que hay libre circulación de factores productivos y de personas, las cuales pueden traspasar las fronteras teniendo los mismos derechos y obligaciones que los nacionales.

En el periodo 1990-2000, Brasil mantuvo la vocación liberalizadora, y aplicó cierto peso aperturista en algunos instrumentos de política industrial sectorial, centrados en tres segmentos o ramas de gran capacidad articuladora del complejo tejido industrial como bienes de capital, informática, así como automotriz. Sin embargo, dicho proceso de integración no permitió un crecimiento sólido de la industria en el largo plazo, las trasnacionales ubicadas en Brasil realizaron fuertes inversiones esperando un importante crecimiento del mercado. La participación de México en el mercado automotriz estadounidense pasó de un incipiente 10% en 1995 a un 26% en 2015 convirtiéndose en el principal proveedor de automóviles del país vecino.

Después de la crisis financiera de 2009 el panorama brasileño lucía alentador ya que presentaba un horizonte con crecimiento del PIB, inflación y deuda controlada, así como apoyo bancario para reducir las tasas de interés e incentivar el crédito y el consumo, junto con reducciones fiscales que promovieron el crecimiento interno, a su vez el escenario en México se caracterizó por no haber existido implementación de medidas macroeconómicas contracíclicas posteriores a la crisis de 2008, hubo aumento de impuestos y se redujo el gasto público así como el crédito, en contraparte con Brasil donde esta industria solo se redujo un 1.02%, sobre el mismo análisis en México la industria automotriz fue una de las más afectadas pues se contrajo un 28% durante la misma época.

En el año 2016 en México, la industria automotriz contribuyó de manera importante al PIB con un 3.8 %⁸ y a su vez en Brasil con un 5%⁹, al PIB. Entre el año 1995 y 2000 la industria automotriz de México se consideraba de las más vanguardistas de Latinoamérica debido al efecto de empuje que significó la entrada al TLCAN, caso opuesto al de Brasil que a su vez vivía un proceso de liberalización con crisis y se

⁸ INEGI 2016.

⁹ Revista Electrónica de Negócios Internacionais São Paulo, v.11, n. 3, p. 4-21, set./dez. 2016.

encaminaba como el próximo participante de los BRICS¹⁰ y también se adentraba en el MERCOSUR, ambos acontecimientos se dan casi al unísono.

Tomando en cuenta la competitividad como uno de los determinantes asociados a la problemática del desarrollo, tenemos que la globalización en lugar de contrarrestarla, la fomenta. La expansión de capitales queda expuesta en el ámbito internacional y mete presión sobre la disponibilidad y el uso de dichos factores, ocasionando una brecha de competitividad entre los países receptores y no receptores, pero en este caso se estudiará el resultado de dos naciones en vías de desarrollo con características similares.

Marco Teórico

Martín y González (2013) afirman que en Brasil se han elaborado estrategias sectoriales que han apuntado hacia la eficiencia energética de los vehículos de circulación nacional acordes a las políticas mundiales, el fortalecimiento de la cadena de autopartes donde algunas empresas brasileñas cuentan con capital nacional y la consolidación del mercado automotriz en la región del MERCOSUR, mientras que en México claramente se ha dado prioridad al mercado de exportación.¹¹

Estas nuevas tendencias se orientaron a acrecentar la competitividad internacional mediante la internacionalización de la producción, estrategia considerada como una forma eficaz de reducir costos y aumentar al mismo tiempo la variedad de productos en todo el mundo. En este contexto, las políticas proteccionistas dejaban de ser el mejor incentivo para crear una industria automotriz internacionalmente competitiva, dado que las estrategias empresariales contenían fuertes componentes globales que perpetúan la necesidad de un intenso comercio internacional, tanto de vehículos como de partes o piezas, dentro de la corporación y con proveedores del exterior. (Arza, 2011).

¹⁰ La sigla BRICS se refiere a Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica, todos ellos consideradas economías emergentes, con un gran potencial, que pueden llegar a estar entre las economías dominantes a mediados de siglo.

¹¹ El cambio estructural de la economía brasileña, debido a su apertura en el periodo 1990-1996, muestra escasa transformación en las relaciones técnicas de producción entre ramas de actividad, pero notables cambios si observamos la clasificación institucional de los sectores, tal es el caso del sector automotriz.

Rudolf M. Bultelaar¹² (1993) sostiene que la industria manufacturera de América Latina ha experimentado diversas transformaciones en los últimos años. Se percibe un desempeño favorable en sus exportaciones, pero un lento crecimiento de la producción y la inversión ante la débil recuperación de la demanda interna y la mayor competencia externa. El proceso de privatizaciones, significó la reasignación de recursos privados de inversión desde actividades transables hacia actividades no transables. Los cambios ocurridos en la economía nacional e internacional a partir de la década de los años ochenta modifican la estructura industrial del país. Esto provoca variaciones en los niveles de competitividad de las ramas y clases industriales de México y Brasil.

Rosas (2008) por su parte estudia las relaciones bilaterales históricas de rivalidad (tractocamiones y ómnibus), así como los datos de comercio exterior emitidos por sus fuentes oficiales y por la CEPAL (Comisión Económica para América Latina y el Caribe). A su vez García y Vargas (2013) analizaron el impacto en la balanza comercial y los cambios estratégicos adoptados por México como consecuencia de las políticas proteccionistas aplicadas por Argentina y Brasil. Encuentran que la industria automotriz mexicana tuvo que reencauzar sus exportaciones hacia otros mercados (Asia, África y Europa), a fin de minimizar las afectaciones al sector pero que afectan las relaciones comerciales de los socios.

Por su parte, México a raíz de la apertura económica ha perdido en el fortalecimiento de las cadenas productivas, la industria es de carácter transnacional y no ha existido una política industrial delineada. Existe literatura especializada sobre las relaciones comerciales de los países. Siqueiros (2007), quien analiza el régimen de controversias en el marco del ACE No. 55, entre México y el MERCOSUR. Además, considera que el protocolo adicional pactado con Brasil dirime las diferencias entre ambas economías, pero delimita su solución sobre los parámetros multilaterales de la Organización Mundial de Comercio (OMC).

¹² Oficial de asuntos económicos de la Subsección de la CEPAL en México. Experto en el Proyecto Cambio Tecnológico y Mercado de Trabajo, de PREALC/OIT - Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional (ACDI).

Palabras Clave: Competitividad, Industria Automotriz, Exportaciones, Política Industrial, MERCOSUR, TLCAN, Exportaciones, Importaciones, Normas de Origen, Comercio Intrafirma, Cadenas de Valor.

Glosario de Abreviaturas

Acuerdo de Alcance Parcial. (ACE)

Acuerdo de Alcance Parcial. (AAP)

Asociación Latinoamericana de Integración. (ALADI)

Área de Libre Comercio. (ALC)

Arancel externo común. (AEC)

Asociación de Naciones del Sureste Asiático. (ASEAN, por su sigla en inglés)

Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. (AMIA)

Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores. (ANFAVEA)

Base de datos de Comtrade de la ONU. (COMTRADE)

CEPAL. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe).

EUA. (Estados Unidos)

GATT. (Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio)

Impuesto al Producto Industrializado. (IPI)

Índice de Complejidad Económica. (ECI).

Índice de Contenido Regional. (ICR)

Índice de Intensidad de Comercio. (IIC)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (INEGI)

Inversión Extranjera Directa. (IED)

La Asociación Latinoamericana de Integración. (ALADI)

MERCOSUR. (Mercado Común del Sur)

Ministerio de Fomento Industria y Comercio de Brasil. (MIFIC)

Nación Más Favorecida. (NMF)

North American Free Trade Agreement. (NAFTA)

Organización Internacional de Constructores de Automóviles. (OICA)

Original Equipment Manufacturers. (OEMS)

Pequeñas y Medianas Empresas. (PYME)

PIB. (Producto Interno Bruto)

Price WaterHouse Coopers. (PwC)

Reglas Específicas De Origen. (REO)

Sistema Armonizado. (SA)

Sistema de Producción Ford (FPS, Por su sigla en inglés)

Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. (TIC)

TLCAN. (Tratado de Libre Comercio de América del Norte)

Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá. (T-MEC)

Unión Europea. (UE)

United States México Canadá Agreement. (USMCA)

World Economic Forum. (WEC)

Capítulo I La Competitividad

El concepto de competitividad empezó a ser utilizado de forma sobresaliente a partir de las escuelas de negocios, las cuales hacían hincapié en colocar al management y la firma como piezas fundamentales de la misma, fenómeno que se caracterizaba por la competencia de las firmas y sus recursos con el objetivo de incrementar la cuota de mercado a escala local y mundial. Markusen (1992) afirma que la firma puede ser competitiva si el nivel de sus costos unitarios es al menos igual que el de sus competidores, así mismo se reclaman políticas como subsidios a los precios de los

insumos, desgravaciones impositivas y tasas preferenciales de interés con el mero objetivo de aumentar las ganancias de las empresas a corto plazo.

Schumpeter establece que la existencia de modelos de desarrollo empresarial innovadores en algunas latitudes del mundo ha generado exitosas experiencias de sistemas de desarrollo regional los cuales compatibilizan crecimiento económico con la distribución de la Renta a partir de este. Sacar adecuación de las instituciones financieras educativas y de seguridad social al Servicio del desarrollo de sistemas productivos regionales lo que ha permitido construir encadenamientos locales externos hacia dentro y hacia el mercado mundial de forma organizativa llamados clúster o distritos industriales.

Por otro lado, Sirlin (1992) define a la competitividad como “la mayor eficiencia relativa en la producción de un bien por un país” y considera que su manifestación o resultado consiste en lograr un precio de oferta relativamente menor para el bien producido. De igual forma hace hincapié en dicho sentido retomando la teoría de las ventajas comparativas que se relaciona con el mecanismo por el que las naciones tienden a exportar los productos en cuya producción son relativamente más eficientes; es decir, se basa en el mecanismo de ajuste y en las comparaciones relativas de los niveles de eficiencia, pero no solo entre países sino entre los bienes de cada país.

A su vez (Horta y Jung, 2002, pp.6) “La competitividad no es un ‘estadio’ a alcanzar, sino un proceso continuo de esfuerzos conjuntos hacia la adquisición de atributos diferenciados en el que los resultados se obtienen a largo plazo”. El Nobel de Economía 2008, Paul Krugman establece que el término de competitividad es usado por muchos autores con la finalidad de vender un mayor número de libros o publicaciones, además comenta que la competitividad está intrínsecamente relacionada con la manera en la que un país compite con los demás, produciendo mejores mercancías tal cual lo hacen las grandes corporaciones entre ellas, es decir si un país tiene la intención de incrementar el bienestar de su población, el problema subyace no en la competitividad, más bien en los niveles de productividad en términos absolutos y no relativos.

De los nuevos aportes, el que destaca es el de Michael Porter (1990) quien reconoce a la productividad como fuente de la competitividad que permite lograr como resultado costos unitarios bajos a largo plazo de manera sustentable. Del mismo modo el

economista sostiene que el crecimiento económico de los países en Latinoamérica se debe a la inversión extranjera concentrada en empresas existentes y no en la creación de nuevas, así mismo ambos economistas debaten, Krugman se basa más en el término “productividad” mientras que Porter lo asocia al de “competitividad” y el comercio internacional, por lo que asume que esta última depende de la productividad con la cual las naciones usan sus recursos como bienes de capital, capital humano y recursos naturales, y desde un punto de vista general pareciera que ambos hablan de lo mismo, aunque Porter hace hincapié en la necesidad de invertir en educación (capital humano), infraestructura (bienes de capital) y en los clusters (economías de escala e innovación tecnológica) lo que deriva en un incremento en la productividad absoluta, con respecto a ellos Krugman sostiene que invertir en dichos factores es crucial para el incremento del bienestar y la calidad de vida.

A menudo la retórica relacionada a la competitividad, asume que cada país se asimila a una empresa compitiendo en el mercado mundial ante los otros. Concepto usualmente utilizado por políticos, “policy makers” o líderes de opinión, definir a la competitividad de un país resulta algo más complejo que analizar la de una empresa, debido a que una empresa no competitiva en el mercado termina por ser desplazada por el mercado, mientras que en un país a nivel macroeconómico, no se incurre en dicha problemática, se recurre a una devaluación por ejemplo la cual puede mejorar el déficit comercial, pero deteriora los términos del intercambio y reduce el bienestar agregado.

Se sabe que un aumento en la productividad mejora el bienestar por lo que permite el incremento de los niveles de ingreso y una mejor distribución del mismo. Si un país mejora su productividad, puede producir bienes más baratos con un uso más eficiente de los recursos aumentando sus niveles de competitividad a nivel internacional y por lo tanto mejorando el bienestar de sus ciudadanos. En cuanto a la medición, lo ideal es considerar los precios relativos de los factores de producción, sin embargo, esa información no es fácil de obtener. La dificultad crece a medida que el análisis de competitividad se dirige a productos manufacturados que se elaboran con insumos tradicionales abastecidos en mercados domésticos y/o locales. Tales insumos por lo general no fijan sus precios en el

mercado internacional, por lo que en la mayoría de los casos se carece de información estadística.¹³

Cabe señalar que bajo el supuesto de que todos los productos son homogéneos, la tecnología de libre acceso y con mismos costos de aprendizaje, existe una equilibrada posibilidad de acceso a los mercados, la estrategia de innovación, flexibilidad y discriminación pierden sentido, por lo tanto, la competitividad queda reducida a precios, al suponerse una ausencia de economías de escala, reduciéndose solo al abatimiento de costos.

En esta dimensión se incluye al modelo Heckscher-Ohlin¹⁴ el cual menciona que al poseer diferencias internacionales en las dotaciones relativas de factores de la producción o, de acuerdo con el enfoque tradicional esas cuestiones están determinadas por las diferencias internacionales en las técnicas de producción (Ricardo). Cuando se tiene un escenario de rendimientos crecientes a escala, el tamaño de los países que comercian se transforma en una variable fundamental, el tamaño de dichas naciones para explicar la especialización y mejoras en la competitividad o productividad de los países.

Existe la posibilidad de continuar con un proceso de diferenciación, y solo está condicionado por la posibilidad de que alguna firma o varias junto con su I+D¹⁵ tengan la capacidad innovativa en su esquema productivo, capaz de diferenciarse del resto de sus competidores. Existe también una relación estrecha con el énfasis dado de las firmas hacia la contratación de personal más cualificado.

Además, el llamado modelo lineal asume que dichos procesos innovativos son derivados de lo que se origina en I+D, aunque para Vernon dichas innovaciones recaen por las características generales del país de donde provienen, en donde tienen un ciclo de vida, es decir estaba en contra de que las teorías de los costos comparativos explicaran las corrientes de comercio, haciendo énfasis en la dimensión temporal de la innovación y

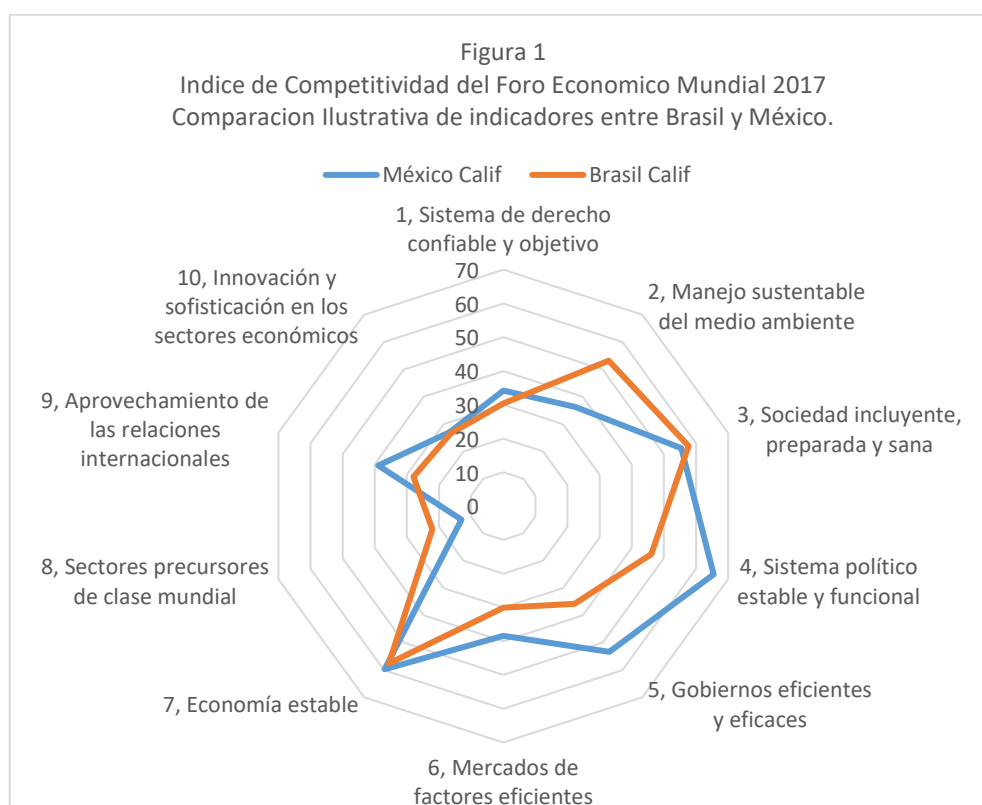
¹³ Morales Alquitira, A. y Rendón Trejo, A. (2000). *La competitividad industrial, su medición Política y Cultura*, pp. 187-213, Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco, México.

¹⁴ El modelo de Heckscher-Ohlin demuestra que la ventaja comparativa está determinada por la interacción entre los recursos de un país, la relativa abundancia de los factores de producción, y la tecnología. Es la interacción entre la abundancia y la intensidad con la cual son explotados esos recursos, la fuente de las ventajas comparativas.

¹⁵ Investigación + Desarrollo.

los efectos de las economías de escala. En síntesis, la conjunción de políticas científicas y tecnológicas con apoyos a la investigación científica y tecnológica hacia las firmas y su área de I+D nos dará como resultado nuevos escenarios comerciales, como una mejora en el patrón de especialización de algún bien determinado.

La concepción de la competitividad de Schumpeter adquiere una visión más completa en la que, la base productiva de pequeñas y medianas empresas desempeña un papel decisivo en la competitividad y eficiencia de los mercados, sin limitar la innovación a un hecho extraordinario protagonizado, Schumpeter además afirma que mientras exista una mayor apertura y un mayor grado de liberalización, se requiere una creciente atención y actuación sobre los mercados y las políticas industriales o para ser más concretos las políticas de investigación, desarrollo y de formación de la fuerza de trabajo junto con las políticas de defensa del nuevo relieve, cuanto menos intervenidos y más abiertos son los mercados, más requieren una continua reformulación y ajuste de sus reglas de juego, y que si se alcanza una regulación estratégica de las políticas industriales y una vigilancia sobre el efectivo cumplimiento de dichos lineamientos, se obtendrá entonces una mejora total de la competitividad.



Fuente: Elaboración propia con datos de WEF Competitvity Index 2018.

En el Ranking de Competitividad Global del World Economic Forum (WEF), Brasil, junto con otras 24 economías, se ubica en una etapa marcada por la transición desde una economía impulsada por la eficiencia a una economía impulsada por la innovación. Lo anterior es reflejo de las profundas contradicciones económicas y sociales que sufre el gigante amazónico, con una población vulnerable (pobres y clase media emergente) superior al 40% de la población, pero al mismo tiempo con características de sofisticación tecnológica similares al primer mundo.

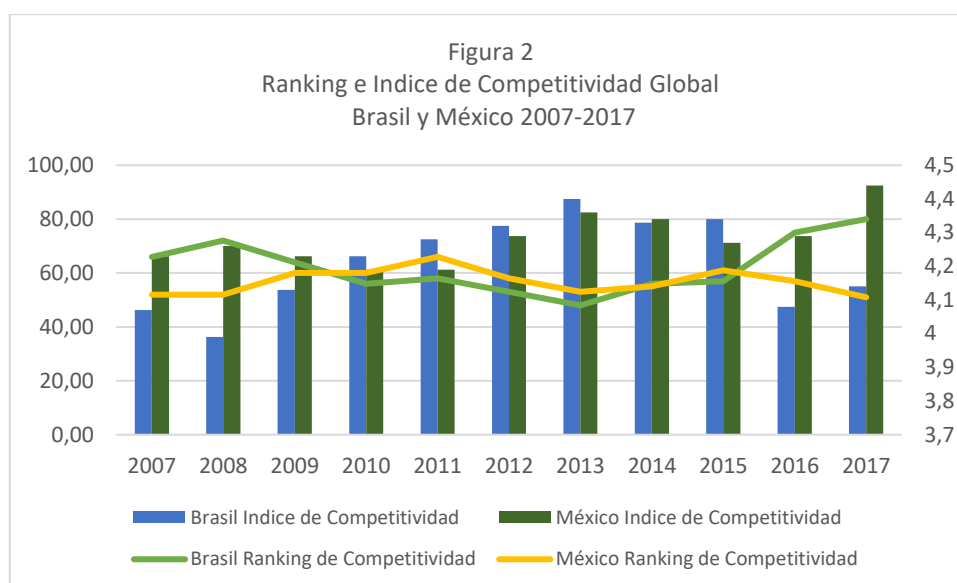
Son estas contradicciones las que mantuvieron a Brasil en el puesto número 57 de competitividad global. (LYD, 2015), y tal cual podemos apreciar en el cuadro anterior solo en el rubro de manejo sustentable Brasil toma ventaja por sobre México. (véase figura 1)¹⁶, en el caso de México el WEF afirma que la principal fortaleza de México (junto con Brasil) se registra en el tamaño de mercado, ya que es una de las economías más grandes del mundo en términos de producción, comercio y población. Presenta también un alto grado de estabilidad macroeconómica, debido a una reducción en la relación deuda pública/PIB¹⁷. Además, exhibe gran dinamismo en los negocios, asociado a un marco regulatorio adecuado.¹⁸

La competitividad es la capacidad que tiene una empresa o país de obtener rentabilidad en el mercado en relación a sus competidores. La competitividad depende de la relación entre el valor y la cantidad del producto ofrecido y los insumos necesarios para obtenerlo (productividad), y la productividad de los otros oferentes del mercado (Zona Económica, 2010, p. 33). Como dato de medición básico, la participación en las exportaciones mundiales de la industria automotriz de cada país, la producción anual de unidades y autopartes, la balanza comercial y los saldos en el comercio exterior de productos manufacturados, así como otros indicadores derivados de las industrias son algunos de los indicadores más habituales que generalmente se utilizan para medir la competitividad.

¹⁶ Brasil atribuye una gran importancia a los temas ambientales y ha participado activamente en los debates internacionales relacionados con el cambio climático; la conservación y el uso sostenible de la biodiversidad; la gestión sostenible de los bosques y recursos hídricos; la lucha contra la desertificación; los mares y océanos; la conservación y gestión de los recursos de la Antártida, entre otros.

¹⁷ 45.53% del PIB en 2018.

El organismo resalta que la principal debilidad para el país sigue siendo el tema de Instituciones, debido a la percepción acerca del crimen organizado y de los servicios policíacos.



Fuente: Elaboración Propia con Datos de Banco Mundial.¹⁹

Un primer acercamiento hacia la competitividad nacional, se puede encontrar en diversos textos de índole política, en ellos se afirma que la competitividad de una nación es la simple suma de la competitividad de sus industrias, lo que deriva en una correlación con la noción básica de competitividad, aunque las ideas plasmadas en dichos textos difieren con lo que algunos economistas ortodoxos afirman, ya que no consideran existente una correlación entre los distintos niveles económicos, adoptando un enfoque solo de tintes macro. Tal como se puede apreciar en el cuadro anterior se analizarán los factores que llevaron a México a mejorar algunas cifras posteriores al año 2015, que nos ayudaran a entender el aumento de la brecha competitividad entre México y Brasil en el sector automotriz.

Las asimetrías estructurales son determinadas por el tamaño económico de los países, dotaciones factoriales, flexibilidad de los mercados de bienes y factores, niveles de ingreso per cápita, y el nivel de desarrollo económico. Por otro lado, las asimetrías de política son determinadas por las distintas políticas comerciales e industriales que cada país toma dada cierta coyuntura. Un ejemplo claro es por ejemplo cuando Brasil devaluó

¹⁹ La principal debilidad para el país sigue siendo el tema de instituciones, debido a la percepción acerca del crimen organizado y de los servicios policíacos, así como a una elevada tasa de homicidios de ahí las causas que baja posiciones en el ranking, pero sube en el índice al mejorar en otros indicadores que no implican estas mediciones institucionales.

su moneda fuertemente hacia el 2000, dada la crisis económica que vivía el país, y cuando Argentina sufría los costos del corralito y tuvo que hacer uso de su política fiscal y comercial para poder salir de la crisis dejando atrás procesos de integración regional en el MERCOSUR.

Capítulo II Antecedentes Económicos de Brasil y México.

En 1988 Brasil implementa una política industrial de marcado carácter integrado y sectorial basada en programas que abarcaban cadenas productivas completas promoviendo los sectores proveedores de tecnología buscando incidir en todos los ámbitos responsables de la mejora de la productividad de las actividades industriales, y sus actores principales eran las empresas suministradoras de materias primas, maquinaria, al mismo tiempo se iniciaba pero con retraso un programa de apertura a las importaciones y al capital extranjero.

La década de los 90, en Brasil se caracterizó por la integración productiva, en el ramo automotriz se fue desarrollando la integración del mismo sector y había sido el Protocolo Número 21 de 1988²⁰ en el que se buscaba el incremento de la capacidad productiva a través del aprovechamiento del potencial derivado de la ampliación del mercado y la diversificación de forma dinámicamente equilibrada del comercio automotriz bilateral así como el equilibrio del comercio recíproco o estimular las inversiones en investigación y desarrollo.²¹

La industria automotriz brasileña, gozó tradicionalmente de un trato privilegiado durante las distintas administraciones del segundo quinquenio de los años 90 tras la

²⁰ Acuerdo de Complementación Económica N° 14 entre la República de Argentina y la República Federativa de Brasil.

²¹ La instrumentación de dichos objetivos resultó, menos ambiciosa según lo plasmado en los anexos sucesivos que fueron explicitando las medidas tomadas por los socios, las que se percibían como un predominio de los aspectos comerciales sobre los productivos, dichas medidas se centraron en la determinación de las mercancías del ramo que se podrían acoger al protocolo y con las tarifas para ellas en el comercio bilateral. La lista común de partes y componentes que tendría arancel cero, así mismo se establecieron los topes máximos de desequilibrio comercial, en donde la parte perjudicada podría solicitar la modificación de las condiciones de comercio para aumentar las exportaciones conforme al carácter del protocolo como continuación y profundización de tendencias previamente desarrolladas por las montadoras.

apertura del primer lustro, es así que en 1995 también se establece el Régimen Automotriz Brasileño que combina diferentes medidas muy proteccionistas haciendo uso de una gran cantidad de recursos. Además, este régimen estableció impuestos de importación reducidos para las compras de bienes de capital y componentes bajo el compromiso de adquirir en el mercado interno cantidades equivalentes a las importadas condicionado todo ello a determinados objetivos exportadores y en segunda instancia también se establecieron diversas exenciones fiscales además de un índice mínimo de nacionalización de la producción del 60%.

La creación del MERCOSUR es la consecuencia de un proceso que tuvo como antecedente inmediato un acercamiento entre Argentina y Brasil desde la década de los 80. Partiendo de una agenda común de cooperación y complementación productiva dirigida hacia los sectores más estratégicos, el presidente José Sarney²² de Brasil se puso como meta avanzar en el proyecto de conformación de un bloque regional. Ahora bien, aunque la política automotriz del MERCOSUR se firmó hasta el año 2000 su objetivo central nunca fue capaz de alcanzar las metas planeadas y solamente avanzó en acuerdos bilaterales entre los miembros, destacándose el existente entre Brasil y Argentina.

Brasil, que se funge como la economía más grande de América Latina, y la séptima a nivel global, forma también parte del llamado grupo de los BRICS (Brasil, Rusia, India, China y Sudáfrica) países que tienen características similares como vastos territorios, recursos naturales en abundancia, una población enorme, así como mayoritariamente pobre y cifras de crecimiento importantes, país que después de la crisis financiera mundial de 2008-2009 tuvo efectos prácticamente nulos, puesto que tuvo apenas una contracción del PIB de sólo 0,2% en el 2009, es en el año 2015 donde se registra la caída de su PIB en un 3,8%.²³

Regularmente se señala al 2003 como el inicio de una nueva etapa en la integración en América Latina que algunos describen como la etapa post neoliberal y que a partir de los cambios políticos que se iniciaron ese año en Argentina y Brasil, la hegemonía del pensamiento liberal sobre la integración entró en crisis y esto se manifestó en un creciente

²² Presidente de Brasil del 21 de abril de 1985 al 15 de marzo de 1990.

²³ Figura 5 Pp 26.

interés en fortalecer las dimensiones, social y productiva de los procesos de integración regional y un mayor interés en los aspectos estratégico políticos, un ejemplo de esto fue la firma en octubre de 2003 del consenso de Buenos Aires por Luis Ignacio Lula da Silva y Néstor Kirchner, en literatura especializada se considera como el inicio de la Nueva etapa de integración en el MERCOSUR. (Briceño, Quintero y Ruiz de Benítez, 2013).

Como podemos observar en la figura 3, destaca el papel de las estructuras industriales de Brasil y México, a mediados y fines de la década de los '80, el crecimiento de las exportaciones de Brasil estuvo vinculado con Argentina. De todos modos, la exigencia de un intercambio comercial compensado con Brasil, siguió vinculando el nivel de actividad de la industria al nivel de actividad económico interno. En la actualidad, las exportaciones se encuentran más diversificadas. México fuertemente atraído por el impulso económico que se dio a raíz de la firma del TLCAN en los 90 y Chile, además de Brasil, representan los mercados más importantes.²⁴

Figura 3
Crecimiento promedio Anual de
la Producción de automóviles
1983-2004

<i>País</i>	<i>Variación Promedio</i>
<i>Argentina</i>	2.2 %
<i>México</i>	6.8 %
<i>Mundo</i>	2.8 %
<i>Brasil</i>	6.4 %
<i>EUA</i>	5.7 %

Fuente: Elaboración propia con datos de Los últimos 40 años de la producción automotriz
¿Radiografía de una industria argentina? Juan Manuel Garzón Inés Berniell.

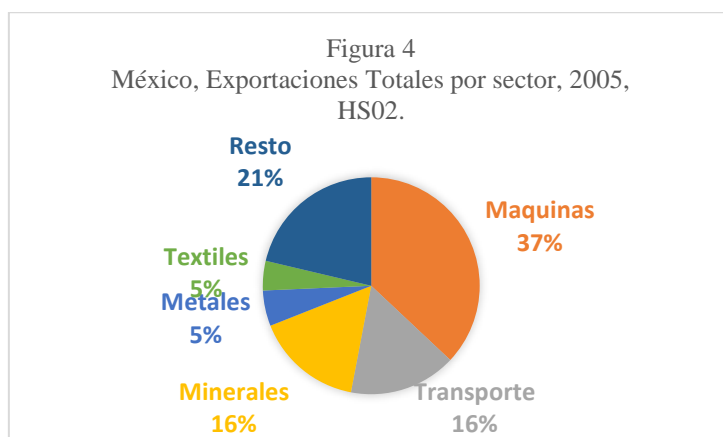
En los cimientos de la integración en Brasil, la industria automotriz se tuvo que regular mediante el ACE 14²⁵, esto con el fin de sentar las bases de un mercado común y así incentivar la complementación económica de la misma en la región, aumentando consigo la competitividad de los países firmantes. Esto tuvo como consecuencia directa un

²⁴ Los últimos 40 años de la producción automotriz ¿Radiografía de una industria argentina? Juan Manuel Garzón Inés Berniell.

²⁵ El Acuerdo de Complementación Económica ACE-14 entre Argentina y Brasil fue firmado y entro en vigencia el 20 de diciembre de 1990.

equilibrio dinámico entre la Argentina y Brasil, pero dicho acuerdo tendría la posibilidad de modificaciones posteriores gracias a la decisión número 29 de 1994 la cual establecía tres elementos fundamentales como: i) la liberalización total del comercio intrazona para los productos del sector automotor; ii) un arancel externo común (AEC) y iii) la ausencia de incentivos nacionales que distorsionasen la competitividad en la región.

De esa manera, las políticas evaluadas por la entidad regional, en tanto del uso de instrumentos comerciales en favor del comercio no mutuamente beneficioso deben ser prohibido y desincentivado. Es sabido que existe una relación armónica entre los flujos de capital y las exportaciones, fungiendo como indicadores directos de los procesos de integración económica llevados a cabo durante las últimas décadas, en donde la economía mundial enfrentó a dos fuertes coyunturas como son la globalización y la regionalización de las economías lo que modificaría de forma sustancial los indicadores antes mencionados.



Fuente: Elaboración propia con datos de la COMTRADE.

En la figura 4 se puede ver que la industria automotriz representa el 16 % de las exportaciones totales de México para el año 2005, cifra importante tomando en cuenta que la principal fuente de divisas del país es vía ingresos petroleros.²⁶ En los años próximos México tuvo la idea de llevar a cabo negociaciones internacionales para llegar a acuerdos comerciales con la Unión Europea (UE) , Japón y otros países

²⁶ En México, la industria automotriz se ha convertido en el sector generador de divisas más importante, al aportar 23.5 % de las exportaciones totales y 31 % del total manufacturero, por encima de las del petróleo, el turismo y las remesas. Este desarrollo se ha manifestado en la creación de complejos productivos regionales ubicados en el norte, centro y occidente del país, así como en el Bajío. (Secretaría de Economía, 2012: 125).

latinoamericanos a fin de diversificar sus socios comerciales para reducir la dependencia económica con Estados Unidos (85% hacia el año 2000) a su vez en esos años Estados Unidos dejó de ser el mercado más dinámico para Brasil y la UE se convirtió en el principal socio comercial de Brasil llegando a niveles del 28% en la década de los 90²⁷.

Es así que en 1995 se establece en Brasil el régimen automotriz, el cual combina diferentes medidas de corte proteccionista, haciendo uso de una gran cantidad de recursos, dicho régimen establece impuestos a la importación reducidos para la adquisición de bienes de capital además de componentes bajo el compromiso de obtener en el mercado interno cantidades equivalentes a lo importado, condicionado siempre a objetivos exportadores, en segunda instancia establece subvenciones fiscales además de un índice mínimo de nacionalización del total de la producción en un mínimo de 60%.

No obstante, a lo largo de los años 90, la cual se caracterizó por la integración económica y productiva, en el caso del ramo automotriz en el MERCOSUR se empezó a desarrollar el Protocolo número 21 de 1988, que tenía como principal objetivo el incremento de la capacidad productiva a través del aprovechamiento derivado del potencial de la ampliación del mercado interno, así como la diversificación del comercio automotriz bilateral y regional estimulando inversiones en investigación y desarrollo, este protocolo fue sustituido por el Acuerdo de Transición del Régimen Automotor, de enero de 1996 en Brasil y el cual regulo hasta el 31 de diciembre de 1999.²⁸

<i>Figura 5</i>				
<i>Comercio Exterior Bilateral</i>				
<i>Proporción Porcentual</i>				
	1991-2000		2000-2010	
<i>Exportaciones</i>	Brasil	México	Brasil	México
<i>UE</i>	28.30	5.17	23.41	4.15
<i>ALADI</i>	20.32	2.82	17.28	2.88
<i>China</i>	1.80	.08	6.60	.51
<i>EUA</i>	20.04	73.44	18.87	85.34
<i>México</i>	.54		.89	
<i>Brasil</i>	.64		3.14	
<i>Importaciones</i>	Brasil	México	Brasil	México

²⁷ Banco Mundial.

²⁸ En medio de una tendencia general hacia un carácter universalmente aperturista, comercial, de la integración el ramo automotriz siempre mantuvo a lo largo de los años 90 un marco integrador activo, que fue buscando premeditadamente la integración productiva en un flujo, que supone aproximadamente la tercera parte del comercio intra MERCOSUR.

<i>UE</i>	26.27	10.43	23.48	10.74
<i>ALADI</i>	18.23	2.61	15.56	3.99
<i>China</i>	1.27	.93	7.61	8.01
<i>EUA</i>	23.07	72.75	17.90	55.56
<i>México</i>	.14		1.43	
<i>Brasil</i>		1.18		1.84

Fuente: Elaboración propia con datos de CEPAL.

En el periodo 1991-2000 Brasil exportó a la UE el 28.30% del total de su comercio convirtiéndolo en su bloque comercial más importante, a su vez en el mismo periodo Estados Unidos y los países de la ALADI representaron cada uno el 20% del comercio total, a México ni el 1% se enviaba. Para México como lo ha sido casi siempre Estados Unidos acapara el total de las exportaciones en esta década con un 73.44%. En cuestión de importaciones Brasil recibió de la UE el 26% de su total mientras que de países de la ALADI solo el 18%, Estados Unidos figuraba en ese entonces con un 23.07%, en el caso de México se concentra en menor medida el monto de importaciones provenientes de Estados Unidos con un 72.75% seguidas de un 10.43% de la UE. Para la década del 2000- al 2010 las exportaciones de Brasil hacia la UE se disminuyeron y fueron en promedio del 23% en dicho periodo, su comercio con los países miembros de la ALADI registro un 17.28% y con Estados Unidos se colocó en 18.87%, en el caso de México se concentró en más del 85% en Estados Unidos seguido de la UE con 4.15% el comercio entre Brasil y México, nulo. Para las importaciones se redujeron tanto de la UE y de la ALADI y ese hueco fue ocupado por China quien empezó a entrar en el plano internacional. (véase figura 5)

Hablando en términos reales la moneda brasileña, se apreció cerca del 50% en relación con el peso mexicano entre los años 1992 y 1996, se tiene registro de que las pérdidas registradas fue debido a la sustitución de las importaciones mexicanas principalmente con Estados Unidos, de la misma manera Brasil desplazo a México en el mercado japonés y a Estados Unidos en Sudamérica, excluyendo al MERCOSUR, así como mantuvo lineal su relación con los tigres asiáticos.

Al mismo tiempo México fue el país con el que más mercado perdió Brasil durante la década de los noventa para los Estados Unidos, las fluctuaciones cambiarias, así como la desregulación arancelaria a consecuencia del TLCAN que fue otorgada a México, fue el detonante. La relación comercial que ha existido entre México y Brasil siempre ha venido

acompañada con una serie de inconvenientes que van desde la distancia geográfica, hasta la fuerte dependencia de México con Estados Unidos, así como la preferencia por el intercambio comercial en Sudamérica y Europa por parte de Brasil.

También es destacable que después de la crisis del 2008, la banca pública brasileña actuara de modo contracíclico en todo momento dentro de las medidas concretas, que se adoptaron entre Septiembre de 2008 y 2010, como la liberación anticipada de créditos para la agricultura por parte del banco de Brasil la reducción del 40% de los requisitos de encaje a cambio de que los grandes bancos comprarán carteras de entidades en problemas, reducción del encaje sobre depósitos a la vista así como 6900 millones de dólares para PYME, además de que la industria Automotriz elevó de 7000 a 25 mil reales en el límite de la Caixa Económica Federal (CEF) para la compra de materiales de la construcción. (CIEM, 2014)

2.1 Causas de la crisis política en Brasil

El 17 de marzo de 2014, con la revelación por parte de la policía de la operación “Lava jato”, comenzaría a desentrañarse una de las situaciones de corrupción más complejas y escandalosas que Brasil experimentó en su historia. Lo que en un principio parecía una simple red de lavado de dinero por \$4000 millones de dólares, se convirtió en uno de los ejes de la campaña política por la silla presidencial de Brasil, posterior a la finalización del Mundial de Fútbol en septiembre de 2014 es detenido Paulo Roberto Costa ex funcionario de Petrobras, quien declaró como operaba dicha red involucrando a miembros del Partido de los Trabajadores, y el PDMB así como el Partido Progresista, lo que significó el comienzo de la caída de Dilma Rousseff.

Fue así que comenzó el proceso de “impeachment” contra Rousseff, el cual fue alimentado por una fuerte desilusión de los brasileños en medio de una profunda recesión económica y revelaciones de una gigantesca red de corrupción liderada por sobre todo por políticos del partido en el gobierno y sus aliados y grandes empresarios que se pusieron de acuerdo para robar a la empresa Petrobras. En el año 2015 Rousseff fue sometida a juicio político en el cual se le acusaba de crímenes de responsabilidad por pedir préstamos a bancos estatales para ocultar el déficit presupuestario entre el año 2014 y 2015.

Durante su mandato, la presidenta Rousseff inició un proceso de ajuste de la política económica brasileña, pero desde las masivas protestas callejeras de junio de 2013, Brasil ha vivido en permanente estado de crisis política²⁹ incluso hasta después de las elecciones del día 26 de octubre de 2014. Dicho ajuste está personificado por Joaquim Levy en el 2015, el nuevo ministro de economía, de perfil técnico y ortodoxo, cuyas medidas anunciadas fueron que estaría centrado en la política fiscal. Sin embargo, incluirá también cambios en la gestión de la política monetaria, que sigue bajo la coordinación del presidente del BCB Alexandre Tombini. Para dar un giro hacia una política económica más pragmática es fundamental frenar el empeoramiento de las cuentas externas, el deterioro de la situación fiscal y el aumento de la inflación.

Ahora bien, si el ajuste era bien implementado, podría permitir que el país pudiese volver a crecer en línea con su potencial, alrededor de 2,5%, en los próximos años, aunque un crecimiento más robusto requiere de una serie de reformas económicas que no vemos probables en el actual entorno político y económico. Las políticas gubernamentales de estímulo fiscal que se aplicaron en forma masiva, con inicial éxito, han tenido costos posteriores a raíz de la falta de reformas estructurales.

En materia económica la actividad brasileña se contrajo 3.8% en 2015, combinado con una reducción en la inversión de 17.5% y del consumo privado de 4%, al tiempo que las exportaciones aumentaban 6.1% y las importaciones disminuyeron 14.3%.³⁰ En conjunción con el deterioro económico por efecto directo empezó a deteriorarse el mercado laboral, el desempleo el cual en Brasil se mide por trimestres móviles y de acuerdo a la encuesta nacional hogares (PNAD) aumentó a una tasa del 8.3% de la PEA en 2015 para llegar a un 10.7% en el primer trimestre de 2016.

En materia fiscal la recesión afectó la cuenta pública disminuyendo la recaudación en un 5.6% para 2015, a pesar del aumento del precio de los combustibles y la energía implementado por el gobierno para ajustar el déficit., el gasto iba en aumento. Los

²⁹ “Existió un aumento de las distorsiones generadas por la política económica anterior y la pérdida de credibilidad observada en los últimos años, además del pobre desempeño macroeconómico, han motivado incluso forzado el cambio de la política económica.” (BBVA Research ,2015)

³⁰ BCB 2017.

gobiernos estatales y las municipalidades vieron una fuerte caída en sus ingresos en 2015 debido a la menor recaudación gracias a esta merma económica llevando a impagos y renegociaciones de la deuda con el Gobierno Federal.

En medio de la incertidumbre política generada por la separación del cargo de la presidenta Dilma Rousseff³¹ debido a un juicio político, el nuevo presidente Michel Temer, expuso las primeras medidas económicas las cuales eran caracterizadas por una limitación en el gasto público y la disminución de la deuda pública. En materia de política monetaria, desde 2013 el Banco Central de Brasil aplicó una política contractiva para frenar a la inflación la cual ya estaba en 3.45%, además incrementó la tasa de interés de referencia “sistema especial de liquidação e custodia” (SELIC)³² del 11,75% en diciembre 2014 a un 14.25% en Julio de 2015, valor que se mantuvo hasta septiembre 2016.

Temer fracasó en el esfuerzo por reformar el sistema de pensiones, iniciativa fundamental para subsanar las cuentas públicas, lo que derivó que Brasil continuará con una débil situación fiscal, así como peligrosa, además de una alta oposición legislativa. Toda esta serie de eventos tenía que resultar en una devaluación la cual se llevó a cabo de una manera severa pues el Real se depreció 47% en 2015, acentuando la pérdida de poder de 14% de 2014 pasando de 2.65 R/US\$ a 3.88 R/US\$ para diciembre 2015, lo que generó una recuperación del superávit comercial de bienes.

Todo esto ocasionó que, en 2015, las ventas de automóviles se desplomaran en Brasil lo cual se traduce en una reducción de la producción del 23% y del comercio del sector de 35,7%. En particular, se destacan las mermas registradas por vehículos automóviles de pasajeros, autopartes y vehículos de carga, que predominan tanto en las exportaciones argentinas a Brasil como en el flujo inverso.

³¹ Para explicar la destitución de Rousseff, basta recurrir a los trabajos de los politólogos argentinos Aníbal Pérez-Liñán y Mariana Llanos: la caída prematura de presidentes en América Latina está fuertemente asociada a la explosiva mezcla de ausencia de mayoría parlamentaria pro-gobierno, agudas crisis económicas, grandes escándalos de corrupción y masivas protestas callejeras. Todos estos elementos se encontraron en Brasil en 2015-2016.

³² BACEN SELIC (Sistema especial de liquidação e custodia). Dicho SELIC rate es un tipo de interés de referencia, un tipo de interés básico con el que se puede influir sobre los tipos de interés en la economía brasileña. El SELIC rate puede compararse con el Federal funds target rate de la FED o con el tipo REFI del BCE. El interés es un promedio de los tipos de interés interbancario calculado para el comercio de títulos gubernamentales con vencimiento a 1 día. Si el SELIC rate se ajusta al alza o a la baja tiene, los tipos de interés para productos bancarios, como hipotecas, cuentas de ahorro y préstamos, se verán afectados.

Derivado de la situación económica Brasil limitó estímulos fiscales para la compra de autos, con ello, los sudamericanos sólo encabezaron la producción regional en los meses de febrero, abril y septiembre del año 2015. Frente a esos tres meses, en los restantes nueve meses México lideró la producción de autos en América Latina.³³ En un sentido inverso, la producción brasileña fue impactada por los costos de la crisis económica local, además de la recesión de la vecina Argentina. Ejemplo de ello es que el volumen de exportaciones de Brasil para Argentina en julio de 2014 cayó en 35%, terminando con un saldo negativo de 15 por ciento comparada con 2013. Este fue un escenario que dejó a México como líder en producción automotriz de la región y esto no era previsto por Brasil.

El tipo de cambio mantuvo en 2017 un significativo grado de volatilidad en respuesta a distintos eventos políticos y las consecuentes incertidumbres en la política económica. La caída de la tasa de interés no ha generado una tendencia de devaluación del tipo de cambio, pues se mantienen diferenciales de tasa de interés entre el Brasil y otros centros financieros del mundo. Se ha verificado que a lo largo del año la volatilidad del tipo de cambio se mantuvo entre 3,05 reales por dólar y 3,37 reales por dólar (a fines de octubre fue de 3,28 reales por dólar). Las proyecciones del mercado, registradas por el banco central, apuntan a 3,20 reales por dólares para fines de 2017. El nivel del tipo de cambio efectivo real promedio de enero a octubre de 2017 fue cerca de un 10% inferior al observado en 2016, con el impacto de los cambios políticos, y un 8% menor que el registrado en junio de 1994, cuando se creó el real. (CEPAL 2018).

De acuerdo al informe No 21 de 2016 del MERCOSUR se afirma que la crisis económica fue el resultado de una serie de eventos que se fueron hilvanando, principalmente de incertidumbre política que tienen su origen en un número considerable de denuncias contra funcionarios por corrupción así como fraudes, combinado con una disminución en la demanda externa, la recesión argentina (su principal socio en materia automotriz)³⁴ los cambios de administración en el ejecutivo, derivaron en una política

³³ En 2012 varios productores de automóviles en Brasil empezaron a sufrir competencia extranjera principalmente de México.

³⁴ El intercambio entre las dos economías mayores se distingue de los flujos con el resto del mundo: mientras el comercio extrazona es principalmente interindustrial (se exportan principalmente productos basados en recursos naturales y se importan manufacturas), en el comercio entre Argentina y Brasil los

económica con una fuerte tendencia a la austeridad caracterizada por la reducción del gasto público y la atracción de los inversores externos.

El nobel de economía 2008 Paul Krugman en su columna del 18 de noviembre de 2018 para el New York Times, establece una lista de tres factores que desencadenaron en dicha crisis: como primer factor es un deterioro del entorno mundial, caracterizado por la caída de las exportaciones de materias primas a nivel mundial, parte esencial de la canasta exportadora de Brasil, en segundo lugar menciona al gasto privado nacional y su caída debido a una excesiva acumulación de deuda, y en último lugar las políticas, las cuales en lugar de combatir los efectos de dicha crisis la exacerbaban.

En el contexto someramente descrito, cabe preguntarse ¿Tendrá alguna capacidad de reacción la industria brasileña? Así mismo la crisis política también tuvo un impacto directo en la reducción de la IED en 2013 que paso del 4% del PIB en 2010 a un 2.8 % del PIB³⁵ en 2013, además, el desempleo llegó al nivel más alto en marzo de 2013 y desde entonces se viene reduciendo³⁶, pero esa mejora es reflejo del incremento de la ocupación de trabajadores informales y por cuenta propia, mientras que la ocupación formal sigue sin recuperarse. A pesar de los esfuerzos gubernamentales para el ajuste fiscal, el déficit público sigue elevado y la deuda continúa en aumento. En un contexto de mínima actividad económica y récord de cosecha de soja, la inflación mantuvo su trayectoria de reducción. Para el 2019 hay señales de que el PIB brasileño tenga un incremento del 2,1%³⁷. Aunque los indicadores de demanda y producción todavía no muestran un cuadro de recuperación sostenido.

Capítulo III La política industrial automotriz en México y Brasil.

Conceptualizar la política industrial siempre estará supeditada a distintos acercamientos, siendo estrictos la política industrial es un conjunto de medidas orientadas a superar los fallos e imperfecciones del mercado, especialmente enfocados en la identificación y aprovechamiento de las economías externas (Krugman, P. (1992).

productos industriales representan aproximadamente 80% del total y existen flujos intraindustriales se intercambian variedades de productos similares en la industria química y la automotriz, entre otras.

³⁵ Banco Mundial.

³⁶ 8,2% febrero 2016.

³⁷ OCDE.

Partiendo de esta visión de la política industrial, se adhiere el análisis del Banco Mundial que le concibe como un conjunto de instrumentos que los gobiernos aplican para modificar la estructura industrial con la finalidad de obtener mejoras en la productividad de los sectores en los cuales se aplican. A su vez, Wilson Suzigan establece que es concebida como aquel conjunto de medidas y programas que, directa o indirectamente, afectan al sector industrial, como el esquema general de la política macroeconómica, la organización institucional, la política tecnológica, la política comercial y de financiamiento, la política de infraestructura o el sistema educativo.

La política industrial experimenta la dinámica de acumulación capitalista, los cuales son ciclos de diversa amplitud, y en efecto su grado de aceptación, la profundidad de su aplicación y su permanente revisión desde diferentes ámbitos se dan con mayor o menor intensidad durante el paso del tiempo, al menos desde 1990 ante el despliegue de mutaciones en la estructura industrial de la mayor parte de países centrales y periféricos, a su vez la política Industrial ha sido considerada un instrumento privilegiado de la transformación industrial hasta un lastre perturbador de la correcta asignación de recursos.

No es la política industrial, ni las transformaciones industriales el objeto de esta reflexión sino su papel en el centro del proceso integrador en el marco del MERCOSUR y en concreto la incidencia en el carácter del mismo proceso integrador se presenta como la sucesión de opciones a través de las cuales se van desechando ciertas alternativas eligiendo un perfil del mismo, así como la inserción de factores externos o rasgos del escenario mundial y de la actuación de los agentes y grandes grupos económicos financieros de capital local transnacional y de los propios estados.

Garzón J. M. (2006) afirma que solo el “modelo exportador” de desarrollo hacia el exterior puede generar crecimiento sostenido a futuro en la industria. Este es el camino que han seguido (por convicción o por obligación) todos los países productores que no cuentan con un mercado interno de tamaño y dinámica como el chino. Tanto en España, como en Canadá, Francia, México y Alemania, por citar sólo algunos países, la producción local no se consume internamente, sino que se destina a otros mercados. Por último, la industria automotriz brasileña no ha podido recuperar el nivel de actividad que

tenía previo a la última gran crisis. Lo ha hecho a partir de la recuperación del mercado interno y de la irrupción en mercados extra MERCOSUR, caso de Chile y México.³⁸

Por su parte Brasil mantuvo en la década de los 90, con todo y las restricciones de tinte aperturista y liberalizadora del periodo, ciertos instrumentos de una política industrial sectorial, centrado en tres segmentos o ramas de gran capacidad articuladora del tejido industrial, como son bienes de capital informática y automotriz, es así que el segmento productor de bienes de capital gozó de la eliminación de imposición arancelaria para la importación de componentes incorporados a la producción para el mercado interno, al mismo tiempo algunas instituciones financieras públicas subsidiaron de manera preferente la adquisición de bienes capital locales lo que fomentó la incorporación en el aparato productivo e industrial. A su vez el sector informático se benefició de diferentes medidas financieras como financiamiento privilegiado y medidas administrativas como preferencia en las compras públicas para las empresas de capital local, así como incentivos fiscales además de deducciones impositivas en los casos de inversiones en el exterior.

Aunado a ello, la estrategia de política industrial a adoptar en ambos participantes será fundamental, debido a los efectos que tendrán hacia y dentro del proceso de integración, ahora bien, el análisis de la política industrial, nos habrá de llevar inexorablemente al papel que funge el Estado dentro de ella, como aquel agente protagonista del funcionamiento del sistema o de un sistema económico determinado. Por lo tanto, se afirma que la política industrial se convierte en una de las herramientas del Estado con mayor capacidad para incidir en las condiciones de valorización de capital, e independientemente del alcance que esta tenga, ningún Estado se abstiene completamente de dicho instrumento.

³⁸ Ahora bien, para el caso de Brasil, no fue la política industrial ni sus transformaciones en el sector, el objeto de análisis, sino el resultado del proceso integrador en el marco del MERCOSUR y posteriormente la incidencia que tuvo en este país. Cuando existe un proceso integrador como el que experimentó Brasil, esto se presenta como una sucesión de opciones mediante las cuales se van eliminando alternativas y se opta por un perfil, el cual será el resultado de la confluencia de factores ya sea de índole externa o cuestiones del escenario mundial, así como de los agentes económicos ya sea de capital local o transnacional o en última instancia del propio Estado.

La finalidad de la política industrial es entonces, la expresión concreta de los objetivos del Estado que la implementa dentro del ámbito de acumulación y puede situarse en tres niveles de complejidad a la hora de definir dichos objetivos de implementación los cuales consisten en: la mejora de la productividad en las actividades industriales, el incremento de la competitividad o en su caso el desarrollo del sector industrial.

De acuerdo a la CEPAL los países no pueden elaborar un número ilimitado de políticas o elementos de competitividad a partir de un conjunto de factores determinantes de la competitividad sistémica, los países más competitivos poseen en el nivel meta, estructuras básicas de organización jurídica, política y económica, capacidad social de organización e integración, y capacidad de los actores para la acción estratégica, un contexto macro que exige mayor eficacia de las empresas un nivel meso estructurado donde el Estado y los actores sociales desarrollan políticas de apoyo específico, fomentan la formación de estructuras y articulan los procesos de aprendizaje a nivel de la sociedad y en el nivel micro, un gran número de empresas que buscan simultáneamente la eficacia, calidad, flexibilidad, y rapidez de reacción, estando muchas de ellas articuladas en redes de colaboración recíproca.

Dentro de la evolución de la estructura industrial de Sudamérica, el análisis comparativo de la evolución de la producción física de la industria manufacturera durante el periodo 1990-2010 arroja un resultado claro; la industria brasileña creció a tasas similares a las de Sudamérica a nivel consolidado, y dos: en el patrón sectorial de dicho crecimiento se observa un peso significativamente mayor de los sectores de contenido tecnológico alto y medio alto en relación con Argentina y otros países de América Latina (excluyendo México), y tal es el caso del complejo automotriz. En Brasil derivado de la correcta aplicación de una devaluación se logró evitar que la crisis se profundizara y el PIB no cayera en el período, además la reversión de los precios relativos permite un despegue de los sectores más dinámicos tal fue el caso del complejo aeronáutico y automotriz.

Tras la apertura llevada a cabo durante el primer lustro de la década de los noventa, la industria automotriz brasileña gozó tradicionalmente de un tratamiento privilegiado por parte de las distintas administraciones, además de un tratamiento reforzado en el segundo lustro de la misma década. En 1995 se establece el Régimen Automotriz Brasileño que

combina diferentes medidas proteccionistas, haciendo uso de una gran cantidad de recursos, además este régimen estableció impuestos de importación reducidos para las compras de bienes de capital y componentes bajo el compromiso de adquirir en el mercado interno cantidades equivalentes a las importadas, condicionado todo ello a determinados objetivos exportadores, en segunda instancia también se establecieron diversas exenciones Fiscales, junto con un índice mínimo de nacionalización de la producción del 60%.

En medio de una tendencia global aperturista en el ámbito comercial y de integración automotriz, a lo largo de los años 90 se mantuvo un marco integrador activo que fue buscando premeditadamente la integración productiva de un flujo de comercio intra MERCOSUR, al final del acuerdo de transición debería de funcionar una unión aduanera automotriz plena con libre movimiento de autopartes y autos, además de un arancel externo común, durante el período de transición de 6 años, que sería vigente hasta el 31 de diciembre de 2005, la liberalización completa del comercio junto con un paulatino debilitamiento del enfoque productivo de la integración en el ramo automotriz, pudo tener efectos positivos en los niveles de complementariedad industrial alcanzados al seno del MERCOSUR, siendo este efecto algo trascendental en los ámbitos institucionales de decisión.

Después del shock de los años 2008-2009 a consecuencia de la crisis “*subprime*” cuyo efecto contrajo la exportación de vehículos en más de 5 mil millones de dólares a nivel mundial, la industria se sobrepuso a los estragos y mantuvo un crecimiento tendencial. De acuerdo con cifras de la base de datos de comercio de Naciones Unidas COMTRADE, en menos de seis años se duplicó la cifra de producción mundial de automóviles: de 495 mil millones de dólares en 2010, alcanzó los 869 mil millones de dólares en 2015; mientras que en México pasó de 12 mil millones de dólares en 2005, a más de 32 mil millones de dólares en 2015.

Es así que a manera de conclusión hemos apreciado la creciente divergencia entre la política industrial de ambos países en el proceso de integración que se viene dando en el MERCOSUR en el caso de Brasil y el TLCAN en el caso de México, más adelante nos adentraremos en cuestiones más específicas como el ACE 55 y que son compatibles con

el mantenimiento de espacios en los que funcionan algunas regulaciones orientadas al logro de una integración productiva.

En Brasil el funcionamiento del MERCOSUR fue favorecedor en términos de reestructuración industrial, en ese sentido debe ser entendido a partir de dos elementos; en primer lugar por la existencia en los años 90 de un régimen especial dentro de un proceso de integración que estimuló las inversiones y modernización conjuntas, a su vez el intercambio equilibrado y en definitiva, la intensificación de la articulación productiva en el ramo, en segundo término la dirección tomada hacia el carácter profundamente transnacionalizado del ramo automotriz en Brasil donde las tendencias al equilibrio de los intercambios o al reparto complementario de tareas no dejan de ser cuestiones gestionadas internamente por los grandes grupos transnacionales, ambos elementos articulan un régimen como el que ha venido regulando la integración automotriz en el seno del MERCOSUR y sólo ha podido ser posible dado el carácter del ramo.

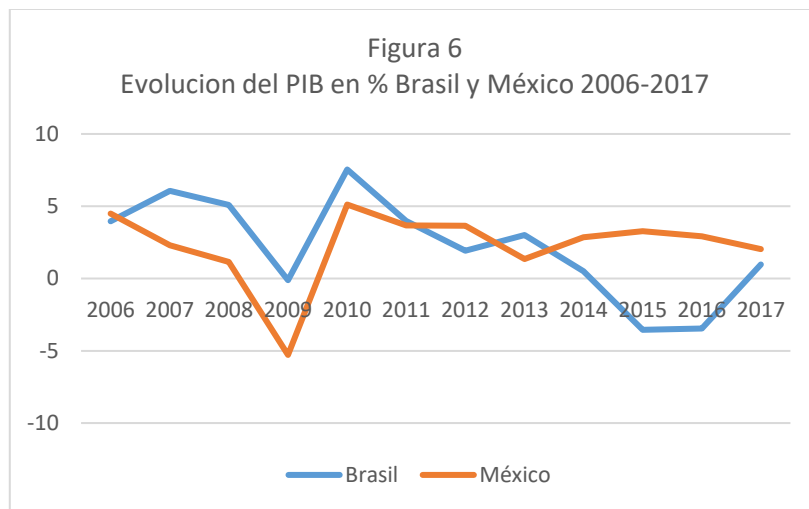
Capítulo IV El ACE 55 y la industria automotriz en Brasil y México.

En ambos países el complejo automotriz es una industria que impacta en el crecimiento económico ya que funge como motor de vinculación comercial bilateral. Cuando se firmó el TLCAN en 1992, el Tratado de Montevideo que sostenía el marco jurídico de la ALADI y que establecía mecanismos de fomento al comercio entre países latinoamericanos, había quedado completamente obsoleto.

En 1995 en México se continuó aplicando la estrategia de promoción de exportaciones automotrices, pero ahora combinada con una de sustitución de importaciones, en la rama de autopartes.³⁹ Lo que hizo posible retomar la sustitución de importaciones de la industria de autopartes, Como consecuencia de lo anterior, y a la desaceleración del crecimiento del producto automotriz en México, la balanza comercial con Brasil de la industria automotriz se tornó deficitario a partir de 1995.

³⁹ En efecto, las reformas y adiciones de mayo de 1995 hechas en México al Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz, y que fueron publicadas en el mes de mayo de ese año, se realizaron en respuesta al déficit comercial e hicieron posible retomar la sustitución de importaciones de la industria de autopartes, pero debido exclusivamente al rubro de Material de Ensamble para Automóviles.

Brasil se enfocó a fortalecer su mercado interno sin descuidar las exportaciones y su socio en esta empresa es China, quien con su alto crecimiento arrastró a Brasil a especializarse en exportador de materias primas y alimentos que en 2010 alcanzó el 51 por ciento del total de las exportaciones cuyo principal destinatario fue China (Ministerio de Desarrollo, Industria e Comercio Exterior). La evolución durante la década del 2000 fue un poco mejor para Brasil, pues gozaba de un mayor crecimiento económico y formaba parte de los BRICS, se encontraba en una fase de esplendor y crecía a tasas entre 3% y 5% anuales, aunque la crisis financiera vino a mermar esta situación. (véase figura 6)

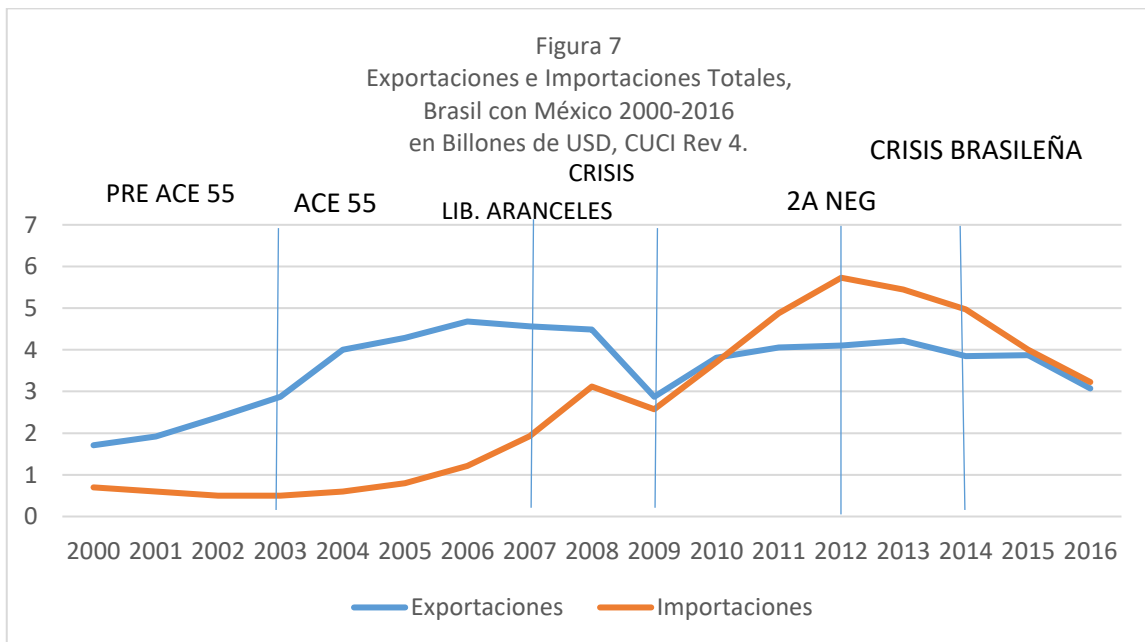


Fuente: Elaboración Propia con Datos de Banco Mundial

La recesión de Brasil continuó en 2015 y se acentuó en 2016, lo que ocasionó una reducción del comercio de mercancías en América Latina las cuales se redujeron en 4% en 2016, dicha tendencia se tiene desde 2014 con una fase de contracción que no es tan pronunciada como la de la crisis de 2008 aunque más prolongada y caracterizada por una fuerte baja de los precios y poco crecimiento en el volumen comerciado.

El nuevo panorama internacional de competitividad afectó de cierta forma a los países productores de automóviles, un claro ejemplo es aquel que se da cuando Estados Unidos, Canadá, Japón y Francia con una enorme jerarquía en la industria, sufren disminuciones importantes en sus niveles de producción, y a su vez países como Brasil, China, Corea e India, registran incrementos notables en los últimos años.

Las empresas ensambladoras han mostrado tres tipos de tendencia muy marcadas, la primera de ellas es que, en países emergentes como Brasil China y la india, se han asignado capacidades de diseño local, oficinas regionales e ingeniería. En segunda instancia, estas empresas se han establecido en ciertos países de tamaño mediano con la capacidad instalada suficiente además de poder de inversión para sufragar el costo del embalaje de vehículos sin que afecte la producción vehicular, lo que funge como centro de embalaje para otras regiones de mayor tamaño.⁴⁰ En tercer lugar, encontramos que las ensambladoras se han establecido en países en desarrollo que están geográficamente distribuidos cerca de grandes mercados de países desarrollados o en este casi tales como grandes bloques de comercio regionales como el TLCAN con México.



Fuente: Elaboración propia con datos de ATLAS of Economic Complexity.

⁴⁰ Los costos accesibles que México ofrece a la industria manufacturera han propiciado el despunte del sector automotriz, porque es el brazo fuerte que le da competitividad a la nación. México es atractivo por su mano de obra asequible. Es por eso que bajar el costo de fabricación se ha vuelto cada vez más crítico para poder mantener la competitividad y para que el negocio sea sostenible desde el punto de vista financiero. Para lograrlo, Ford hizo algunos movimientos en su tablero productivo: a principios de 2014, en México dejó el ensamble de modelos compactos: el Fusion, el Fiesta y el Lincoln MKZ.

⁴¹ PROMEXICO (2016) establece que la estrategia de las empresas armadoras ha sido trasladar la producción de sus modelos económicos (de los que se requieren mayores volúmenes) a países emergentes, cuyos costos de manufactura son más competitivos, y mantener en sus países de origen el armado de sus vehículos de lujo (de menores volúmenes de producción, pero con mayores márgenes de ganancia). En este sentido, el armado de vehículos de lujo se ha convertido en un indicador de madurez de la industria en los países productores.

En el año 2000 Brasil exportó 1.71 billones de dólares a México de los cuales el 65.24% que equivale a 1.12 billones de dólares fueron del sector automotriz, a su vez Brasil importó 706 millones de dólares desde México de los cuales el 39,17% que son 277 millones de dólares eran del sector automotriz, Brasil entonces presentaba una balanza comercial superavitaria con México. El comercio con México registraba un aumento de casi el doble, la cifra total para 2003 ascendía a 2.87 billones de dólares de los cuales Brasil exportó el 68.13% solo del sector automotriz es decir 1.96 billones de dólares, mientras las importaciones registraban cifras a la baja pasando a ser en total 550 millones de dólares de los cuales 249 millones eran del sector automotriz equivalentes al 45.21%.

El año 2004 significó un aumento exponencial en el indicador, Brasil registro exportaciones por 4 billones de dólares de los cuales 2.5 billones de dólares correspondían solamente al sector automotriz es decir el 64.56%. en materia de importaciones México empezó a presentar un déficit considerable, ya que se registraron importaciones por 639 millones de dólares de los cuales el 50% es decir 339 millones correspondieron al sector automotriz.

Aunque no hubo cambios significativos en el periodo 2004-2008 la crisis afectó de manera importante al comercio bilateral en 2009 pues de tener cifras de 4.49 billones de dólares en exportaciones durante 2008, bajaron a 2.87 billones de dólares las exportaciones brasileñas a México, y de esas el 55% es decir 1.59 billones de dólares correspondieron al sector automotriz, que se redujo en 900 millones de dólares con respecto al año anterior, a México le había pegado duro la crisis financiera de Estados Unidos, a Brasil no mucho. Durante dicho periodo las importaciones mexicanas desde Brasil sufrieron un aumento significativo pues pasaron de 638 millones de dólares en 2004 a 2.57 billones de dólares en el 2008, indicativo de la bonanza de los commodities en la región y el aprovechamiento del ACE 55 por parte de México.

El 3 de julio de 2002, se firmó el Acuerdo de Complementación Económica Número 53⁴² entre México y Brasil, este es un acuerdo de alcance parcial que no incluye el universo completo de productos industriales y agrícolas, y no libera el comercio de

⁴² Venció el 02 mayo de 2003.

servicios. Tampoco contiene disciplinas en materia de protección a la inversión, propiedad intelectual y compras gubernamentales, adicionalmente, ambos países son firmantes del Acuerdo de Complementación Económica Número 54 entre México y MERCOSUR el cual fue suscrito el 5 de julio de 2002, dicho acuerdo tiene como objetivo fomentar y diversificar las exportaciones mexicanas a ese mercado, así como fortalecer los lazos entre los miembros del MERCOSUR y comprende los acuerdos celebrados o los que se celebren entre México y MERCOSUR, así como los de carácter bilateral entre México y cada uno de los países miembros de ese bloque, por lo tanto, el acuerdo mantiene los avances logrados en los acuerdos suscritos por México con Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, así como el Acuerdo entre México y el MERCOSUR para el sector automotriz y posibilita la conducción de negociaciones, a fin de ampliar y profundizar esos acuerdos, de conformidad con los intereses de cada uno de los países participantes, sin cerrar la posibilidad de efectuar negociaciones de México con el bloque, estableciendo un marco legal para las actividades comerciales, base primordial para un tratado de libre comercio (SICE, 2002).

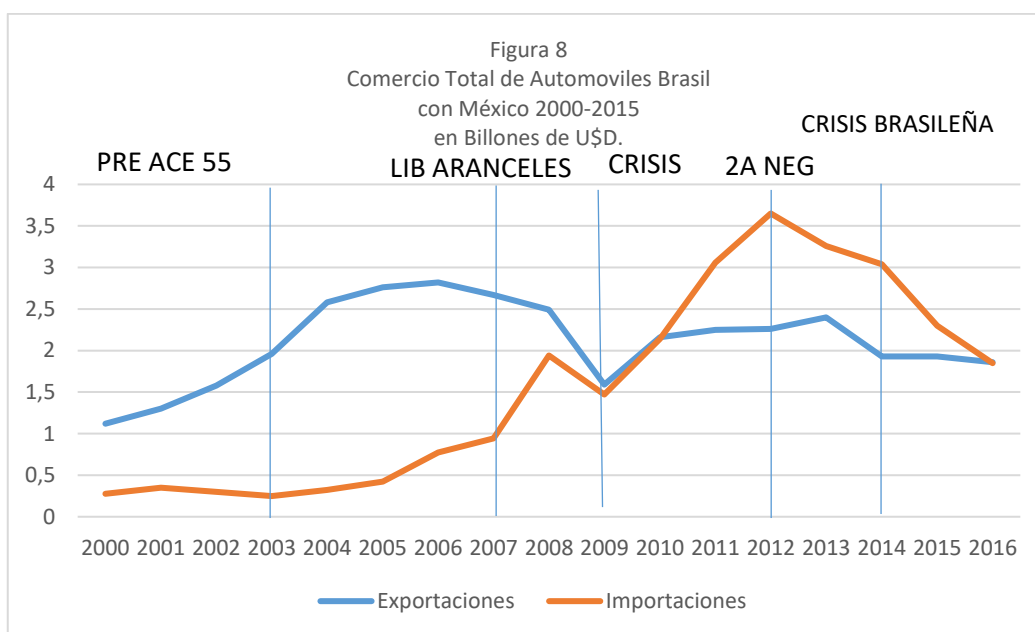
Para 2010 la recuperación se hizo presente, las cifras se exponenciaron y se tenían registros de exportaciones por 3.81 billones de dólares de los cuales en la parte automotriz ascendía a 2.16 billones de dólares equivalentes al 56% del total, mientras tanto las importaciones registraban un alza que equivalía a 3.70 billones de dólares, comenzaba el déficit brasileño, 2012 significó un año de alto impacto ya que fue el tope del déficit en la balanza comercial brasileña con respecto a México, el cual junto con la renegociación y el aplazamiento del libre comercio por parte del apéndice bilateral del ACE 55 ocasionaron que este se aplazara para la entrada en vigor hasta 2019, el boquete en el saldo comercial ascendía a 1600 millones de dólares y 1200 al año siguiente aunque se tenía una tendencia a la baja que llegó a revertirse en 2017 registrando un superávit brasileño de 700 millones de dólares. Las cifras de comercio total entre ambas naciones se redujeron a montos que rondaban los 4 billones de dólares anuales de 2015 en adelante.

El 27 septiembre de 2002 se firma el ACE 55⁴³ el cual se caracteriza por ser el acuerdo sobre el sector automotor, con el objetivo de sentar las bases para el establecimiento del

⁴³ ACE No. 55 Acuerdo de Complementación Económica No. 55 firmado entre los Estados Unidos Mexicanos y los países miembros del Mercosur, Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay; se suscribió el 27

libre comercio en el sector automotor y de promover la integración y complementación productiva de sus sectores automotores. Justo antes de la firma del ACE 55 el vínculo comercial entre México y Brasil ascendía hasta los 2,87⁴⁴ billones de dólares, aunque se aprecian como cifras sin importancia comparándolo en magnitud de la proporción del comercio con sus principales socios comerciales, en ese entonces Brasil presentaba un superávit en la balanza comercial bilateral con México antes de la firma del ACE 55 en 2003.⁴⁵

Dicho Acuerdo que entró en vigor en el 2003, eliminó los aranceles al comercio de autos entre ambos países desde el 2007 y se renegotió en marzo del 2012, con el establecimiento de cupos y el compromiso de regresar al libre comercio en tres años, para luego posponerse la apertura otros cuatro años más.



Fuente: Elaboración propia con datos de ATLAS of Economic Complexity.

Después de la suscripción del ACE 55, los flujos bilaterales del sector automotriz tuvieron un comportamiento en a la inversa de lo esperado. Mientras las exportaciones del MERCOSUR a México de automóviles y sus partes disminuyeron significativamente

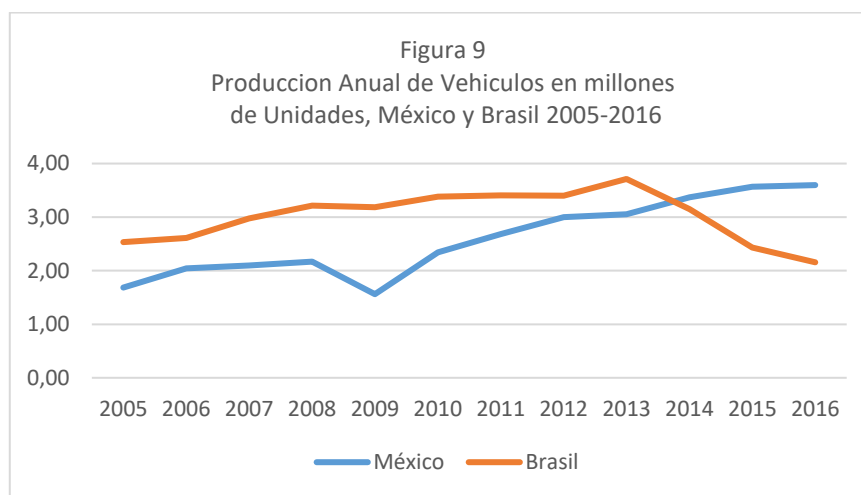
de septiembre de 2002, cuando se negociaba el ACE No. 54 pero no entró en vigor hasta el 1º de enero de 2003.

⁴⁴ 2000-2003.

⁴⁵ En el periodo 2000-2003 Brasil tenía entonces como principal socio comercial a Estados Unidos con cifras anuales porcentuales que rondaban los 15 billones de dólares equivalentes al 22%-24% del total de sus Exportaciones e Importaciones respectivamente.

(55%), desde 2,700 millones de dólares en 2005 a 1,156 millones en 2015, las importaciones crecieron notablemente, desde 169 millones de dólares a 1,985 millones en el mismo periodo.

En 2005, el sector automotriz representaba casi 40% de las ventas externas del MERCOSUR al mercado mexicano y apenas el 10% de las compras de esa procedencia.



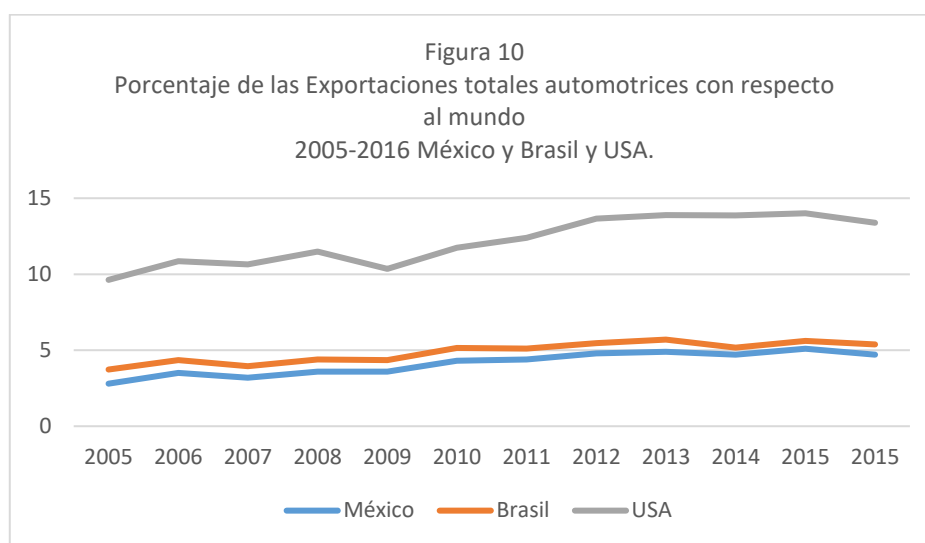
Fuente: Elaboración propia con datos de OICA.

Por su parte, la producción de vehículos pesados ubica al país como el séptimo productor mundial y el segundo en América. Dentro de la industria automotriz, cerca del 90 % del empleo generado corresponde a la industria de autopartes (OICA, 2015). Price WaterHouse Coopers (PwC) México (2013)⁴⁶ describe que México ha saltado de ser un país de manufacturas intensivas en trabajo barato, a ser un país ensamblador calificado y especializado, reconocido globalmente. De forma opuesta en los últimos años Brasil comenzó a presentar un estancamiento en el sector colocándolo como el noveno productor de vehículos automotores a nivel mundial con una cifra menor a 2.5 millones de unidades en 2015.

Como se puede observar en la figura número 11 destaca la disminución que sufrieron las exportaciones de Estados Unidos posterior a la crisis subprime de 2008-2009 al pasar del 7.1% de participación mundial en la industria automotriz, a un 6%, al mismo tiempo tanto México como Brasil con una ligera tendencia creciente y de comportamiento

⁴⁶ La contribución del sector automotor al PIB es de 3.8% (PwC México, 2013); una aportación que entre 2000 y 2012 se incrementó en 27%.

parecido, rondan en los valores cercanos al 5% de participación con una ligera ventaja de Brasil sobre México.

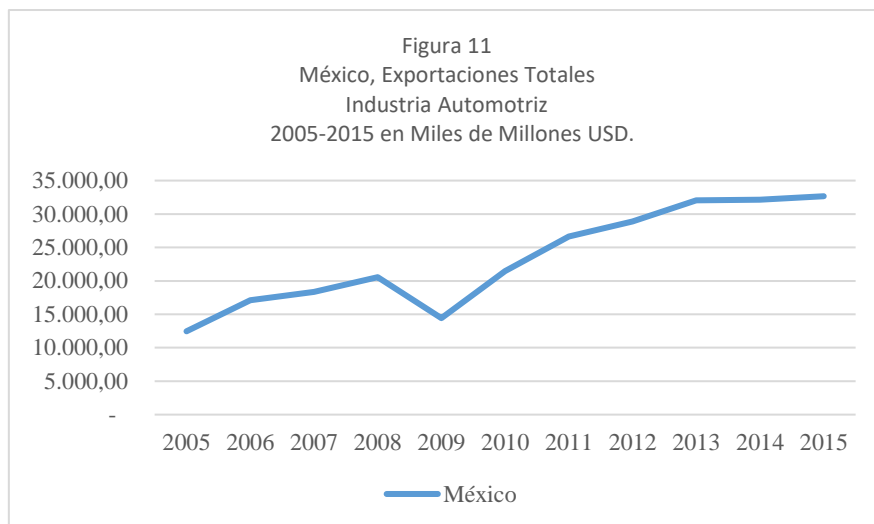


Fuente: Elaboración Propia con Datos de la COMTRADE.

En 2016 las principales exportaciones de México fueron; automóviles (\$31,4 Miles de millones), seguido de piezas, repuestos (\$26,2 Miles de millones), y camiones de reparto (\$23,4 Miles de millones)⁴⁷ mientras que Brasil se erige como la 21° mayor economía de exportación en el mundo y la 42° economía más compleja de acuerdo con el ECI. En 2016, Brasil la canasta exportadora brasileña fue soja (\$19 Miles de millones), mineral de hierro (\$13,1 Miles de millones), azúcar (\$10,4 Miles de millones), petróleo crudo (\$9,9 Miles de millones) y carne de aves (\$6,13 Miles de millones), de acuerdo a la clasificación del Sistema Armonizado (SA)⁴⁸.

⁴⁷ Datos de COMTRADE.

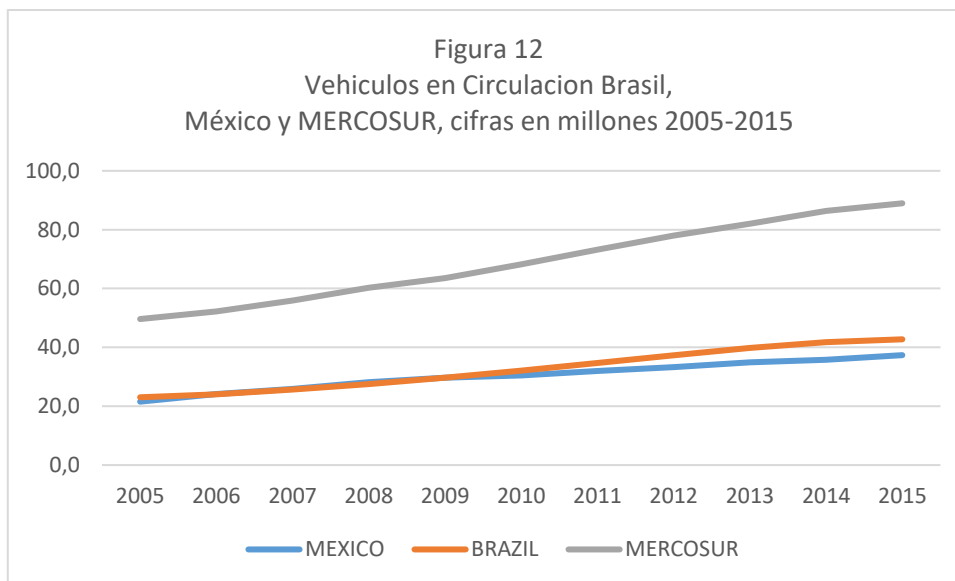
⁴⁸ Ibidem.



Fuente: Elaboración Propia con Datos de la COMTRADE.

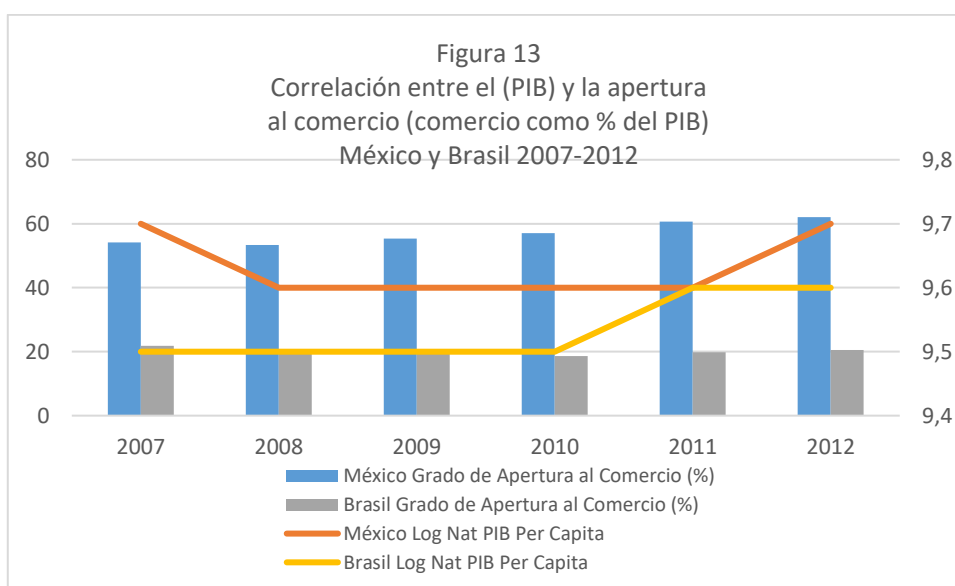
El crecimiento de la industria automotriz en México es uno de los eventos productivos más significativos en los últimos 15 años, tan sólo en 2015 es posible observar un crecimiento de casi el doble por concepto de exportaciones automotrices mexicanas hacia el mundo; mientras que, en el segmento de vehículos ligeros, se ubicó como el séptimo productor mundial y el cuarto exportador a nivel global durante 2016 por segundo año consecutivo hubo una reducción en el valor de comercio de mercancías de las economías en desarrollo teniendo un registro a la baja de 6% en las exportaciones. (véase figura 11).

De los \$1,333,700 millones de dólares en producción de vehículos ligeros en el mundo, y las 82.5 millones de unidades producidas vehículos en 2013 mundialmente, con una producción de vehículos pesados, de \$209,800 millones de dólares y un total de 4.0 millones de unidades producidas a nivel mundial, América Latina se ubicó en segundo lugar con el 25% de la producción total de vehículos ligeros mientras que ostento el 16% de vehículos pesados.



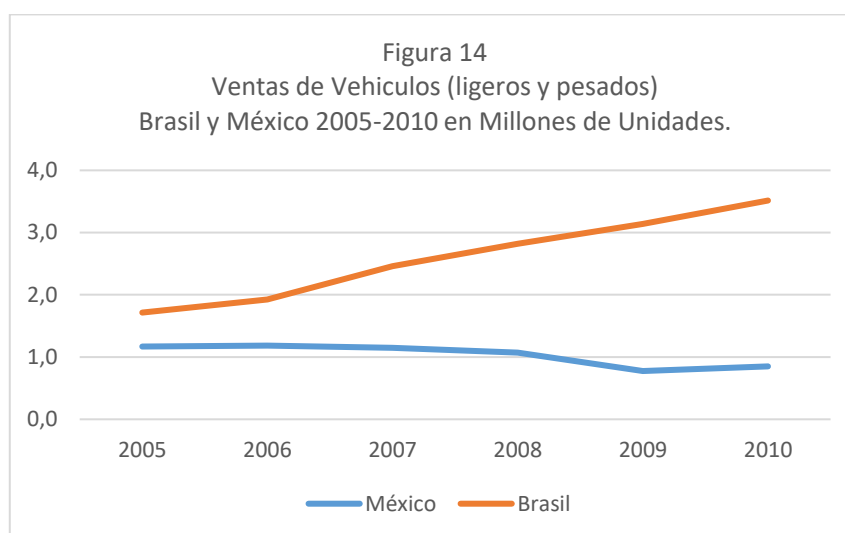
Fuente: Elaboración propia con datos de la OINCA.

De acuerdo a la CEPAL, en un estudio realizado sobre el sector automotriz Brasil y México concentran ambos casi el 90% de la producción en Latinoamérica de vehículos automotores, a pesar de que en ambas naciones las marcas establecidas son prácticamente las mismas. Tanto Brasil como México se vieron fuertemente beneficiados en términos de captación de inversión extranjera directa (IED), durante las últimas tres décadas, gracias a los procesos de intensa integración internacional. Al mismo tiempo las empresas establecidas en ambas naciones incursionaron en la inversión en el exterior provocando que los flujos de capital intrarregional crecieran.



Fuente: Elaboración propia con datos de WITS.

La apertura comercial y el efecto que ha tenido en México dentro de la instalación productiva del complejo Automotriz ha sido fundamental después de la entrada de México en el GATT, antes de la firma se tenían 13 plantas de producción a lo largo y ancho del país posterior a 1986 y hasta el año 2017 se abrieron 23 plantas. De esta manera, México continuará posicionándose como un participante importante en el contexto internacional de esta industria, al ser uno de los principales exportadores y productores a nivel mundial de vehículos. La madurez y el dinamismo que la industria nacional ha alcanzado en los últimos años, sentó las bases para que el crecimiento de la producción mantenga esa tendencia creciente en los años siguientes y sea crucial para el desarrollo económico nacional.⁴⁹ (véase figura 13)

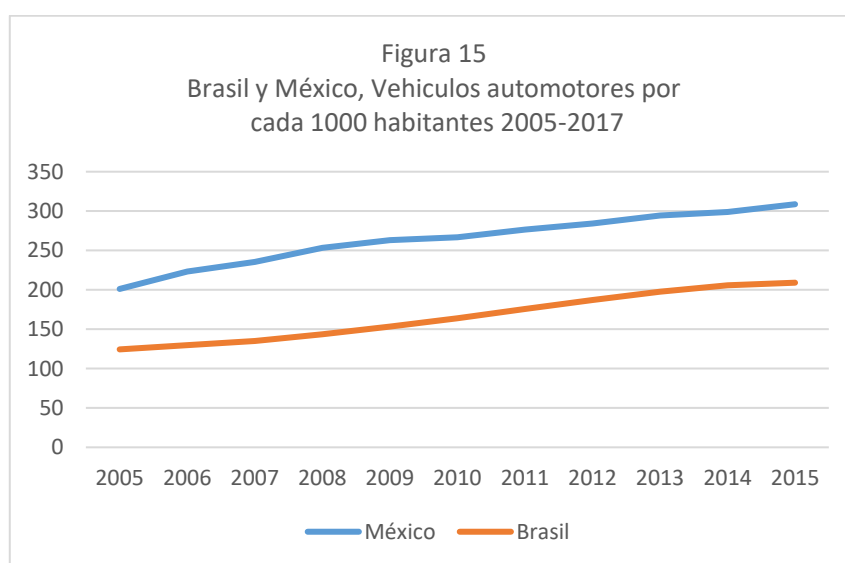


Fuente: Elaboración propia con datos de la OINCA.

Sin embargo, como las cifras lo arrojan, quien realmente se aprovechó de toda esta serie de acuerdos comerciales fue México, acuñando la famosa frase “Detroit hoy está en México” ya que desde el año 2011 empezó a presentar niveles de superávit comercial con Brasil, el cual rondaba los 1693 millones de dólares y gracias a ellos se citó como el

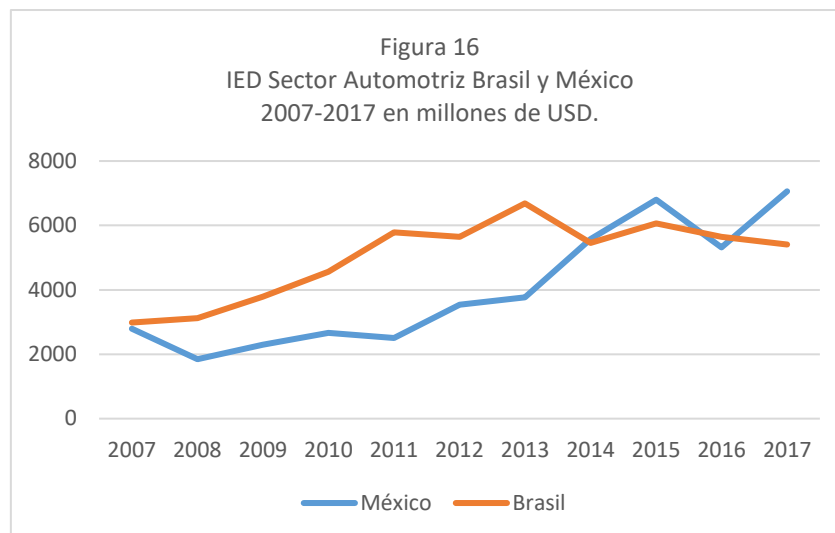
⁴⁹ Un patrón de comportamiento similar se observa en el índice de apertura comercial: la economía mexicana está mayormente expuesta al comercio internacional con respecto a la brasileña.⁴ A partir del ingreso de México al GATT en 1986, el volumen del comercio total en relación al PIB inició un proceso de crecimiento sostenido y se dinamizó con la entrada en vigor del TLCAN. Por el contrario, en el caso de Brasil este indicador se contrajo a mediados de los años ochenta para estabilizarse alrededor de 14% a fines de los noventa. Durante la década de 2001-2009, México muestra un porcentaje de apertura que fluctúa alrededor de 50%, en tanto que para Brasil lo hace sobre 20%, con excepción de 2010, cuando la crisis financiera mundial redujo dicho indicador en forma considerable para ambos países como consecuencia del colapso del comercio a nivel internacional (FMI, 2010; INEGI, 2010; MDICEB, 2010).

mayor productor de automóviles de América Latina y registrar récord de producción, exportación y ventas, además logró superar a Brasil que hasta el año 2010 era líder en la fabricación de vehículos del continente latinoamericano y 3 veces mayor al complejo automotor mexicano, pero empezó a registrar números negativos dicha producción pues se contrajo 13.7% entre 2014 y 2015, las ventas un 18.5% así como un 26.9% las exportaciones directas por la situación económica de Argentina, ya que Brasil es uno de los países a quienes más le exportan un aproximado de siete de cada diez vehículos. (CEPAL,2012)



Fuente: Elaboración propia con datos de la OINCA.

Gran parte del descenso de las importaciones de América del Sur era atribuible a Brasil, que permanecía inmerso en una grave recesión. Por ello fue que ambas naciones, en especial Brasil se habían interesado en prolongar el sistema de cupos mientras se negociaba un acuerdo comercial más amplio el cual incluyera maquinaria pesada y alimentos. Una de las principales preocupaciones que ha tenido Brasil en los últimos años es la alta competitividad del complejo automotor mexicano, así como la complementariedad de ambos sectores automotrices, y que esta profundice el desequilibrio en la balanza comercial.



Fuente: Elaboración propia con datos de la AMIA y Banco Central Do Brasil.

A manera de conclusión la economía brasileña pudo demostrar en el periodo 2007-2013 la capacidad que posee de implementar estímulos de crecimiento a corto plazo,⁵⁰ la caída de la tasa de interés a sus niveles nominales más bajos debió mejorar la expansión del crédito, así como pudo atraer la inversión (véase figura 16), además de contribuir al esfuerzo fiscal de controlar la deuda pública y la crisis política que no tiene fin está integrando a Brasil a la gran crisis de los regímenes representativos que se ha llevado a cabo en varios países de América Latina Europa y del mundo desarrollado. (Amorim, 2018)

El consumo y las inversiones continúan con niveles mayores a los observados en 2014, antes de la crisis, y la inversión pública sufrió una significativa reducción. La señal positiva se debe a un tímido aumento de las exportaciones que, inclusive con la recuperación de las importaciones, el 2018 presenta un superávit récord en la balanza de bienes⁵¹ y una reducción del déficit de la cuenta corriente de la balanza de pagos⁵².

De acuerdo a la figura 18 se puede ver reflejado también el patrón de comportamiento referente al PIB, comercio exterior, bilateral y automotriz de ambas naciones, existe un periodo de auge en la inversión extranjera directa, se tienen los argumentos de la

⁵⁰ Como el Fondo de Garantía de Tiempo de Servicio, que en la primera mitad del año incrementó la liquidez de la economía en alrededor de 40.000 millones de reales, en conjunto con otras acciones gubernamentales que mejoraron la liquidez en varios fondos.

⁵¹ En 2017 Brasil registró un superávit en su Balanza comercial de 53.370,4 millones de euros, un 2,93% de su PIB,

⁵² 1,419 millones de dólares, el menor en una década.

estabilidad política y económica que brindaba el hecho de ser miembro de los BRICS durante la década anterior en el periodo 2007-2013 además de que fue también posterior a la liberalización de los aranceles al comercio automotriz estipulados en el ACE 55. Después es evidente el peso de la crisis política brasileña que ve mermada la recepción de IED, por su parte México desde la crisis va en ascenso su recepción de divisas al colocarse en cifras mayores a los 7 mil millones de dólares para 2017, Brasil se fue a pique desde 2013.

Otro factor que juega en contra son los altos costos de producción en Brasil, los precios de automóviles importados con arancel cero vuelven insostenible la competencia para la industria brasileña ya que, desde el septiembre de 2014, México superó el nivel de producción automotriz de Brasil, además México fue el único productor de la región que consiguió un crecimiento tanto en la producción, como en la venta y exportación en la industria automotriz.

Capítulo V Las normas y criterios de origen en el sector automotriz en el TLCAN, USMCA y MERCOSUR.

El presente capítulo se enfoca en estudiar las normas de origen aplicadas en el sector automotriz por Brasil en contraposición con las de México, al mismo tiempo introduce a su comprensión como mecanismo impulsor del intercambio tanto de Brasil como México con sus socios comerciales más importantes⁵³. En las últimas tres décadas gracias a la integración de los bloques económicos, ambas naciones han logrado el acceso a enormes mercados en sus respectivas regiones y alrededor del mundo⁵⁴ además estos procesos estimulan la producción en países que participan en los bloques de integración económica regional.⁵⁵ Para poder entender las normas de origen, es necesario analizar en qué forma

⁵³ En el caso de vehículos armados.

⁵⁴ México es la economía con más tratados de libre comercio y acuerdos de inversión en todo el mundo, condición que le da acceso a un mercado potencial de 2000 millones de consumidores en tres continentes: América, Europa y Asia. Mientras que Brasil, aunque tiene comercio con Asia accede mediante sus tratados y relaciones comerciales a más de 2500 millones de personas en el mundo, entre los que destacan China, Japón, India, Estados Unidos, Holanda, Alemania, Argentina Chile y México.

⁵⁵ De acuerdo a la OMC las normas de origen son los criterios necesarios para determinar la procedencia nacional de un producto. Su importancia se explica porque los derechos y las restricciones aplicados a la importación pueden variar según el origen de los productos importados. Las prácticas de los gobiernos en materia de normas de origen pueden variar considerablemente. Si bien se reconoce universalmente el criterio de la transformación sustancial, algunos gobiernos aplican el criterio de la clasificación arancelaria, otros, el criterio del porcentaje ad valorem, y otros, incluso, el criterio de la operación de fabricación o elaboración. En un mundo en proceso de globalización es más importante aún lograr un cierto grado de armonización entre las prácticas adoptadas por los Miembros para aplicar tal prescripción.

de integración tiene lugar ya que en el comercio exterior existen distintas formas de integración.

Entonces en la medida que una normativa de origen sea más exigente, la misma compromete al complejo industrial a generar mayor incorporación de contenido local, esto implica una mayor cooperación para el caso de las empresas ensambladoras establecidas en el país o en la región, así como a las empresas autopartistas nacionales y regionales, lo que conducirá a un proceso integral productivo y a las alianzas estratégicas que generan beneficio al sector.

Al mismo tiempo las normas de origen juegan no sólo un papel fundamental además de facilitar el acceso a bienes originarios entre países de una región que no están sujetos a las Reglas Específicas de Origen (REO) sino que gracias al anexo 4⁵⁶ establecen algunas disposiciones complementarias que favorecen los criterios para otorgar el origen a un bien producido en un país exportador dentro de ese mismo anexo el artículo 6o establece el criterio de acumulación en donde los países miembros de una determinada región económica pueden utilizar insumos de las partes considerándolos como originarios del país exportador.⁵⁷

A su vez la ALADI establece que las reglas de origen funcionan como requisitos mínimos de fabricación, elaboración o transformación que debe cumplir un producto para ser considerado como originario del país exportador por parte del país importador de la mercadería. Para sectores con un alto grado de complejidad productiva y que son esenciales para el desarrollo de una nación como el sector automotriz, se necesita la implementación de ciertas normas de origen especiales que permiten el desarrollo de componentes de origen local para así poder concebir procesos que complementen las

⁵⁶ De Acuerdo a la ALADI, Los requisitos específicos de origen se establecen cuando se considera que los criterios generales no son suficientes para calificar el origen de una mercancía o grupo de mercancías. Se determinan sobre la base de procesos específicos, porcentajes de valor, obligación de utilizar materiales de los países signatarios del Acuerdo de que se trate, etc.

⁵⁷ Dentro del marco jurídico institucional de la Organización Mundial del Comercio (OMC), cuyos estatutos establecen que las normas de origen se utilizan al aplicar medidas e instrumentos de política comercial tales como los derechos antidumping y las medidas de salvaguardia, al determinar si se dispensará a los productos importados el trato de la Nación Más Favorecida (NMF) o un trato preferencial; a efectos de la elaboración de estadísticas sobre el comercio, al aplicar las prescripciones en materia de etiquetado y marcado, y en la contratación pública.

operaciones de ensamblaje y posteriormente insertarse en el mercado regional para al final conceder beneficios a productos similares producidos en países socios.

En el proceso de integración del MERCOSUR, en materia de la industria automotriz, no se alcanzó aun una forma plena, los países firmantes no han llegado a un acuerdo sobre el arancel externo común, las reglas del comercio intrabloque, así como la definición de las normas y criterios de origen. Es de vital importancia poder garantizar la justificación de preferencias arancelarias mediante la aplicación de normas de origen, cuyo instrumento de política comercial esencial es el de verificar que sean aplicados de forma correcta todos los procesos productivos anteriores para incorporar insumos nacionales o de países socios para la elaboración de mercancías, por lo tanto se ha venido promoviendo el intercambio comercial mediante acuerdos bilaterales como el ACE 14⁵⁸ entre Brasil y Argentina dicho acuerdo se rige por los principios del Tratado de Montevideo de 1980 a su vez es administrado por un grupo binacional que está encargado de asegurar la equidad entre las partes como es conocido en este tipo de acuerdo se propende por la integración sectorial específico del sector automotriz así como la eliminación de barreras arancelarias, la mutua cooperación tecnológica y comercial, control de los agentes intervinientes con el propósito de evitar desequilibrios de mercados y posibles daños a la industria.

El TLCAN o en inglés NAFTA pasó a ser, el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) (nombre dado en México) o United States México Canadá Agreement (USMCA) en inglés, el 29 de noviembre de 2018 se firmó el nuevo acuerdo comercial USMCA en el marco de la reunión del G20 en Buenos Aires, Argentina, y entrará en vigor para el segundo semestre del 2019, tras un largo periodo de más de 12 meses de negociaciones caracterizado por fuertes tensiones donde se logró un primer acuerdo bilateral entre Estados Unidos y México en agosto de 2018, al que de forma resignada⁵⁹ decidió sumarse posteriormente Canadá.

⁵⁸ Acuerdo de Complementación Económica entre Argentina y Brasil, número 14 o ACE No 14 firmado el día 20 diciembre 1990 debido a la importancia estratégica que tiene el complejo automotriz para los dos países.

⁵⁹ De acuerdo a la CEPAL en agosto de 2017, a instancias de los Estados Unidos, se inició la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), suscrito en 1992 y vigente desde 1994. Hasta mayo de 2018, las negociaciones tuvieron lugar de modo trilateral entre Canadá, los Estados Unidos y México. Tras una “pausa”, a fines de julio se reanudaron bilateralmente entre México y los Estados Unidos, por expreso deseo de la Administración de este último país. El 27 de agosto de 2018 se anunció el cierre exitoso de las negociaciones entre los Estados Unidos y México, y el 30 de septiembre se anunció la incorporación de Canadá. Las asimetrías salariales y las condiciones de trabajo, que han provocado

Dicho acuerdo permitió reeditar un tratado comercial que ya tenía más de un cuarto de siglo de vida y que regía una zona de libre comercio en la que viven más de 450 millones de personas y que se caracteriza por el movimiento de más de un billón de dólares al año.

Figura 17

<i>Tratados</i>	<i>Volumen de Contenido Regional Distintos Tratados Comerciales (Complejo Automotriz)</i>
<i>TLCAN</i>	El Índice del Contenido Regional (ICR) requerido debe ser de 62.5% (para vehículos de transporte de 15 o menos personas) o 60% (para vehículos de transporte de 16 o más personas). ⁶⁰
<i>MERCOSUR</i>	MERCOSUR Brasil y Argentina: ICR no menor a 60%; Uruguay: ICR no menor a 50%; Con México: ICR no menor a 30%.
<i>USMCA</i>	El ICR de los vehículos que se fabriquen en la región deberán cumplir con un 75% de contenido regional para comercializarse libremente. ⁶¹

Fuente: Elaboración propia con datos de la AMIA y Banco Central Do Brasil.

Uno de los temas fundamentales y más sensibles del acuerdo tenía que ver con el complejo automotor, que fue revisado y negociado de forma minuciosa a través de una serie de rondas para finalmente establecer que para que un automóvil pudiese considerarse producto local y por tanto libre de aranceles, el 62.5 del Índice de Contenido Regional (ICR) del TLCAN, así con el nuevo acuerdo USMCA este porcentaje subirá a

dificultades y puntos sensibles en las rondas de negociación, son profundas y tienen implicaciones relevantes para industrias como la automotriz, que es un sector clave para la región.

⁶⁰ En el caso de México a raíz de la puesta en vigor del TLCAN en enero de 1994 se comenzó a utilizar un nuevo tipo de régimen de reglas de origen caracterizado por los siguientes elementos: Es un sistema de reglas específicas que llega al grado de diferenciarse hasta el ítem arancelario y combina algunos o incluso todos los criterios de calificación de origen ya mencionados existiendo frecuentemente más de una regla alternativa para definir la calificación de una mercancía. De conformidad con el numeral 19 del Apéndice 300-A.2 del TLCAN, México eliminó el 1 de enero de 2004, el requisito de permiso previo de importación a los vehículos nuevos y a los provenientes de Estados Unidos y Canadá con arancel de 0% conforme al calendario de desgravación.

⁶¹ La regla acordada no solo es más estricta que el 62.5% de contenido regional que contemplaba el tratado original, sino que su metodología es más compleja. El estimado de la industria es que 70% de las exportaciones mexicanas ya cumplen la nueva regla de origen, y el resto deberá cambiar su cadena de abasto para cumplirla. Para ello contarán con un periodo de transición de tres años, a partir de 2020 que es cuando se calcula que entrará en vigor el tratado. Si no logran cumplir con el 75% para 2023, entonces tendrían que pagar el arancel de Nación Más Favorecida vigente actualmente para entrar al mercado estadounidense de 2.5%.

75%. En el marco de los Acuerdos y/o Tratados de Libre Comercio de México con el resto del mundo, la desgravación arancelaria para vehículos automotores nuevos se negoció como sigue:

El nuevo acuerdo establece tres categorías y cuatro fases para cumplir con las reglas de origen en la industria de autopartes, la primera de ellas está conformada por partes esenciales las cuales son chasis, motores, sistemas de dirección, transmisiones, sistemas de suspensión y baterías de litio (que oscila entre 68 y 72% de los componentes de un vehículo terminado aproximadamente) para cumplir con la regla de origen del USMCA, estas partes automotrices deberán cumplir con un ICR de 66% a la entrada en vigor del acuerdo para pasar a 69% en enero del siguiente año, luego a 72% y finalmente a 75% en cada uno de los dos siguientes eneros así mismo establece como categoría 2 a los componentes principales en los que están los sistemas de freno, aire acondicionado, paneles de control, escapes parabrisas llantas y partes de motor y transmisión este grupo abarca entre 25 y 30% del valor de un automóvil terminado.

Figura 18
USMCA, Plan de Implementación de Regla de Origen del Sector de Autopartes

<i>Categoría/Fase</i>	<i>Entrada en Vigor</i>	<i>Año</i> <i>2020</i>	<i>Año</i> <i>2021</i>	<i>Año</i> <i>2023</i>
<i>Categoría 1</i>	66%	69%	72%	75%
<i>Categoría 2</i>	62.5%	35%	67.5%	70%
<i>Categoría 3</i>	52.5%	63%	64%	65%

Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Relaciones Económicas.

Así mismo los plazos para los cambios de las reglas de origen son iguales a los fijados, en la categoría 1, pero con distintos porcentajes, los cuales inician con 62.5% pasando a 65%, después a 67.5% y finalmente 70% en cada uno en los siguientes años y para finalizar se encuentra la categoría 3 (que abarca entre un 1% y 3% del total de un vehículo armado ,dependiendo del tipo de vehículo) que son partes complementarias, como equipos de audio y telemando, cinturones, convertidores catalíticos, volantes, iluminación, cerraduras y juegos de cableado eléctrico.

En conclusión, podemos establecer que las normas de origen son esenciales para el desarrollo comercial y productivo de los países en los procesos de integración, como son

Brasil⁶² y México. Asimismo, otros beneficios que derivan de las normas de origen van más allá del plano donde al exportador se le facilita el ingreso de sus productos al territorio de países socios más grandes o a un mercado más seguro para el importador, teniendo bienes deseados y habiéndose liberado de los derechos aduaneros, esto hace que se abaraten sus costos en relación a bienes similares o parecidos que otros países no miembros poseen.

Botto (2013) afirma que la importancia que distintos bloques desde la política pública le han otorgado a la integración productiva regional, teniendo como objetivo mejorar la productividad a través de cadenas de valor regionales para lograr una mayor inserción global. En este sentido, la autora analiza tres experiencias consideradas exitosas al respecto: la UE, la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN, por su sigla en inglés) y el TLCAN; si bien reconoce diferencias entre las mismas, destaca que el sector “estrella” en la integración productiva en estos bloques ha sido el automotriz, dado su alto nivel de concentración e innovación tecnológica, cuestiones que le permiten actuar como líder en la articulación de redes productivas.

Capítulo VI Comercio Intrafirma: el caso de la empresa Ford en México y Brasil.

En este capítulo se analizará el papel que ha desempeñado Ford en ambas naciones latinoamericanas, líderes en materia automotriz no solo a nivel regional sino a nivel internacional. La Ford Motor Company es una empresa norteamericana con una amplia presencia a nivel internacional, establecida en Auburn Hills, Michigan Estados Unidos, que se dedica principalmente al diseño, producción, y distribución de automóviles, cuenta con más de 63 plantas alrededor del mundo con una planta laboral de 171,000 personas, de las cuales se desprende su subsidiaria Lincoln.

(Micheli, 1994) afirma que una compañía global típica en el corto plazo tendrá un flujo intrafirma entre todas y cada una de las plantas de sus regiones, pero que a su vez esta

⁶² En ese sentido, Tigre y otros (1999) examinan con más profundidad el desempeño de la industria automovilística brasileña después de la entrada en vigor de la primera versión del Régimen Automotor y argumentan, por ejemplo, que el MERCOSUR cumplió un papel decisivo en la reestructuración del sector, sobre todo en la Argentina y Brasil. Según los autores, el acuerdo regional permitió que las empresas multinacionales, presentes en los dos países, adoptaran estrategias de especialización regional que incrementaron el comercio de productos finales e insumos intrabloque.

cubrirá la mayor parte de la demanda regional con producción también regional, dicho principio de regionalización a mediano plazo encuentra un ejemplo manifiesto en la integración comercial de México con Estados Unidos y Canadá.

El autor señala que la orientación hacia el comercio exterior que vivió el gobierno mexicano posterior a la apertura generada por el TLCAN en 1994, disminuyó el requerimiento de contenido local y esto relajó las reglas proteccionistas contra vehículos terminados, esto pudo estimular una nueva configuración en toda la región norteamericana bajo el modelo de producción de la planta de ensamblado de automóviles de Ford en Hermosillo Sonora, la cual es considerada como la primera oportunidad de experimentar con la producción delgada⁶³ por lo que en México las firmas tienen desde entonces, la posibilidad de producir abatiendo costos por la mano de obra más barata y la liberalización arancelaria derivada del TLCAN para los mercados de los otros dos países de Norteamérica ⁶⁴.

Al mismo tiempo se pueden crear oportunidades extras de negocio para las firmas en Estados Unidos con la apertura del mercado mexicano hacia las ensambladoras, los autos pequeños y camiones manufacturados en México, como fue el caso de Ford, los cuales podían ser vendidos en Estados Unidos y Canadá, lógicamente reemplazando las importaciones de Japón y Corea junto con Brasil (este último que debió concertar el ACE 55 para poder traer los vehículos de Ford a nuestro país y al mercado americano) y que terminaron por complementar a la producción nacional de Ford (y de todo el sector automotriz) en el mercado estadounidense.

La historia de esta empresa en Latinoamérica comienza en 1919 con su llegada a Brasil⁶⁵ y en 1925 a México, posteriormente con el fin de abaratar sus costos de

⁶³ El término “Lean” fue acuñado en occidente en los años 80, pero para describir el Sistema de Producción de Toyota establecido mucho tiempo atrás, en los 50. El concepto de LEAN (esbelto), y todas sus variantes: Lean Thinking, Lean Manufacturing, Lean Management, Ergo Lean, etc., va más allá de una metodología o de un conjunto de herramientas que se apliquen de forma aislada. Se trata más bien de una filosofía o forma de pensar para la mejora continua.

⁶⁴ Así, la nueva demanda de motores más pequeños y vehículos de tracción delantera fue abastecida desde países como México y Brasil, que ofrecían menores costos de mano de obra y atractivos incentivos para la inversión.

⁶⁵ La creación de la filial brasileña es aprobada por la directiva de Ford Motor Company, con capital inicial de 25 mil dólares transferidos de la filial argentina, que también envió a EA Evans y Benjamin Kopf a São Paulo, para el establecimiento de la nueva filial brasileña, que tendría vida independiente de la filial argentina. Evan Evans estableció el inicio de las operaciones con sólo 12 empleados en un depósito de 2

producción, construye la planta de Hermosillo Sonora en 1982, la cual se caracterizó por construir solamente autos compactos, al año siguiente construyó su planta de motores en Chihuahua en 1983 y finalmente la planta ensamblaje de automóviles en Cuautitlán Izcalli en 1986.

Ford en Brasil

En Brasil Ford estableció tres plantas, las cuales fueron instaladas en la región centro noreste, dos en Sao Paulo y una en Bahía, (El Parque das Industrias Taubaté, la São Bernardo Assembly Plant en São Paulo, y la Camaçari Plant en Bahía)⁶⁶, una de las causas de esta disparidad tiene que ver con el hecho de que no representaban un liderazgo fuerte en el sector automotriz brasileño por lo que decidieron quedarse en el centro por cuestiones de geo localización, además en Brasil existen 14 empresas fabricantes de automóviles,⁶⁷ con 49 plantas armadoras, junto a 494 empresas fabricantes de autopartes y 61 unidades industriales distribuidas en 10 estados la mayoría de las empresas que pertenecen a ANFAVEA de Brasil, aunque contrastan con el caso de Ford. (ANFAVEA, 2014)

Figura 19 <i>Ford México y Brasil principales modelos producidos.</i>	
<i>Planta</i>	<i>MODELO</i>
<i>Cuautitlán Izcalli</i>	<i>COMPACTOS</i>
<i>Sonora</i>	<i>FUSION, MKZ</i>
<i>Chihuahua</i>	<i>MOTORES</i>
<i>São Bernardo do Campo</i>	<i>CAMIONES SERIE F</i>
<i>Camaçari, Bahía.</i>	<i>ECOSPORT</i>

Fuente: Elaboración propia con datos de Ford.com

pisos en la calle Florencio de Abreu, en el centro de São Paulo, donde se inició el montaje de automóviles Modelo T y camiones Ford TT. Fue el primer fabricante de automóviles que se estableció en Brasil.

En el primer año de operaciones de la filial brasileña se vendieron 2447 automóviles, y más de 4000 unidades fueron vendidas al año siguiente.

⁶⁶ Ford Motor Co, planea gastar más de 1.600 millones de dólares en los próximos cuatro años en el desarrollo de productos y duplicar la capacidad de su fábrica de motores.

⁶⁷ En 1987 Volkswagen y Ford fusionaron su operación en Argentina y Brasil para constituir Autolatina. Además de las inversiones financieras de las empresas, en el plano productivo la “racionalización” se procesó por dos vías: reducción de la estructura general (plantel, terminales) y programa de inversiones para aumentar la integración vertical, lanzamiento de nuevos modelos y re-estilización de los exitosos (R12, Falcon, P504, F127, etc.); al punto que la terminal ocupó los primeros lugares en las inversiones extranjeras para la industria (Todesca, Fidel et al, 1988).

Ford posee el campo de pruebas Tatuí-SP también en Sao Paulo, considerado uno de los más modernos del mundo, funciona desde 1978 con instalaciones completas para el desarrollo y prueba de automóviles, utilitarios y camiones. Su área de 4,66 millones de metros cuadrados incluye instalaciones administrativas, laboratorios, talleres para la construcción y montaje de prototipos, pruebas especiales y 50 km de pistas.

En el Parque das Industrias Taubaté a 130 km de la capital paulista, la planta de Ford es pionera en Brasil, ubicada en Sao Paulo abrió sus puertas en 1974⁶⁸, cuenta con una plantilla laboral de 1,368 trabajadores, Tiene una capacidad anual para producción de 430 mil motores y 430 mil transmisiones, utilizando los más modernos procesos de fundición, mecanizado y montaje, En diciembre de 2009, se inauguró la nueva línea de motores Sigma, la más moderna de Brasil y Ford en todo el mundo, para la producción de una nueva y avanzada familia de motores “flex-fuel”⁶⁹.

El motor Sigma traía consigo una serie de avances, era el primer motor Flex⁷⁰ con bloque, cabezal, cárter y pistones de aluminio, se caracteriza por ser ligero, duradero, económico y produce bajo nivel de ruido y menores emisiones de CO₂ por cada kilómetro recorrido. Actualmente se enfoca en producir los Motores: Ford 1.6 litros Sigma⁷¹ que después vendría a ser el Ford Duratec y 1.5 Ti-VCT⁷² de 3 cilindros (Flex Fuel)⁷³; así

⁶⁸ Deja la línea de montaje en el primer Ford Maverick brasileño. Equipado con motor Willys de 6 cilindros o el moderno V8 302 importado, igual al utilizado en el Mustang, el Maverick es hoy un hito entre los coches de alto rendimiento en Brasil.

⁶⁹ La herencia del programa Pro-Alcohol, adoptado en 1975 como respuesta interna a la crisis internacional del petróleo, permitió al combustible vegetal darse a conocer al consumidor nacional y generó una curiosa independencia en relación a las oscilaciones del petróleo.

⁷⁰ El vehículo de combustible flexible o "vehículo de dos combustibles" es fabricado con un motor de combustión interna convencional de cuatro tiempos (Ciclo Otto) o diésel que tiene la capacidad de utilizar dos combustibles alternativamente ubicados en diferentes depósitos.

⁷¹ Presentado en 1995, el Ford Sigma es un pequeño motor de automóvil de 4 cilindros vendido por Ford Motor Company. La primera evolución de los motores se vendió como el "Zetec-S", luego el Zetec SE y, finalmente, en años posteriores, Ford lo renombró como Duratec.

⁷² El Twin independent Camshaft Variable Timing o Ti-CVT por sus siglas en el idioma inglés es un invento mecánico paralelo al sistema del árbol de levas en los motores de combustión interna desarrollado por Ford Motor Company y probado en el motor 1.6 Duratec Ti-VCT en el año 2004. El principio del invento era romper la rigidez de los tiempos de apertura y cierre de válvulas de admisión y escape en las cámaras de combustión de los motores, dando así la ventaja de "adelantar" o "retrasar" estos tiempos, aumentando la eficiencia de la combustión.

⁷³ El litro de alcohol rinde menos que la nafta, pero en compensación es cerca del 50% más económico, un argumento decisivo en estas épocas de petróleo por las nubes. Las principales ventajas del motor Flex son, básicamente, tres: libertad de elegir el tipo de combustible; mejor desempeño (más caballos de fuerza, mayor torque y velocidad) y mayor economía (menor consumo), favoreciendo así el cuidado del medio ambiente. El flex que existe en Estados Unidos, Canadá, Japón y Suecia, donde un número reducido de

como la Transmisión manual IB5⁷⁴. El destino de esos vehículos es el mercado local y diversos países del MERCOSUR. Ford Brasil exporta a Venezuela, las transmisiones IB5 del Fiesta, montado en la ciudad de Valencia Venezuela y ensamblado en el Ford Fiesta siendo vendido en la región Andina (Colombia, Ecuador y Venezuela). Para México, exporta los motores Sigma y transmisiones IB5 para el New Fiesta, el coche global de Ford producido en la fábrica de Cuautitlán Izcalli, que abastece al mercado Latinoamericano y también se exporta a Estados Unidos.

La planta de ensamble de São Bernardo que abrió sus puertas en el año de 1967⁷⁵, el Conjunto Industrial Ford São Bernardo do Campo es considerado cuna de la industria automovilística brasileña, además es la unidad en operación más antigua de la empresa y también su sede administrativa. En ella existen dos fábricas: la de coches, que hoy produce el New Fiesta Hatchback, y la de camiones⁷⁶ formada por 24 modelos de camiones ligeros, medianos, pesados y extrapesados, 8.250 kg a 56.000 kg y diversas configuraciones, produce también los camiones Serie F⁷⁷: el semi-ligero F-350 y los pesados F-4000 y F-4000 4x4.

Ubicada el sur de Sao Paulo cerca de Santo André, cuenta con 2,782 empleados actualmente y tiene una extensión de 126 hectáreas. La planta de Sao Bernardo do Campo, se dedica a la fabricación de vehículos de motor, desde la estampación hasta el montaje final. Asegurada por las certificaciones de los estándares internacionales de Calidad ISO 9001 y Ambiental ISO 14001, la fábrica opera con niveles mundiales de excelencia en sus productos. También está certificada internamente por Ford con la aplicación del

automóviles puede funcionar con una mezcla de 85 por ciento de nafta y 15 por ciento de etanol (alcohol etílico), pero en Brasil esa tecnología se perfeccionó para que los motores funcionen con cualquier cantidad de uno u otro.

⁷⁴ La caja iB5 es una caja de cambios manual de doble eje. El sistema de accionamiento del embrague es hidráulico.

⁷⁵ En este año Ford produjo su primer coche brasileño, el Galaxie 500, con el motor V8 de 4,5 litros producidos en Brasil. El coche fue presentado al público el 2 de abril de ese año y fue el primer automóvil verdaderamente moderno hecho en Brasil. En octubre, Ford adquiere el control accionario de Willys-Overland de Brasil, fábrica en São Bernardo do Campo que está en actividad hasta hoy.

⁷⁶ La planta de camiones Ford tiene la distinción de sistema de montaje modular. A diferencia del proceso tradicional, en que las piezas se almacenan a lo largo de la línea, los componentes siguen junto con cada vehículo, en un carro especial. Todas las piezas son pre-separadas en un área bautizada como "supermercado".

⁷⁷ Ford inició sus actividades en el local en 1967, cuando adquirió la Willys Overland de Brasil y expandió su actuación en Brasil. De sus líneas de montaje ya salieron diversos modelos de éxito, desde el Jeep Willys y la utilidad Rural, pasando por Corcel, Maverick, Del Rey, Pampa, Escort, Ka, Courier y Fiesta Street hasta los productos actuales. En enero de 2001, la fábrica de camiones Ford, que hasta entonces funcionaba en el barrio de Ipiranga, fue integrada a sus instalaciones.

Sistema de Producción Ford (FPS) por sus siglas en inglés, sistema que integra los procesos de manufactura e interactúa con los sistemas de desarrollo y suministros, buscando una producción disciplinada, flexible. (Lean Manufacturing)⁷⁸.

El Complejo Industrial Ford Nordeste ubicada en el municipio de Camaçari, Bahía,⁷⁹ se encuentra la otra planta de Ford llamada “Camaçari” que abrió sus puertas en el año 2001 inauguró un nuevo polo automotriz y se encuentra a sólo 3 km del Polo Petroquímico de Bahía, a 50 km de la capital y a 35 km del Aeropuerto Internacional de Salvador “Luís Eduardo Magalhães”, cuenta con una plantilla de 4,604 empleados, y que produce los modelos compactos Ka Hatchback, Ka Sedan y EcoSport; el Motor 1.0 Ti-VCT de 3 cilindros y que cuenta con una capacidad instalada de poder producir hasta 250,000 vehículos por año, 912 vehículos al día, un vehículo cada 80 segundos. La unidad cuenta con un modelo de producción innovador, llamado “montaje modular secuenciado”⁸⁰ y su mayor diferencial es la participación de proveedores directamente en la línea de montaje y en el proceso de producción y no sólo en el suministro de los componentes del vehículo, compartiendo las instalaciones y las responsabilidades.

El Complejo Ford Nordeste cuenta con más de 535 robots y sistemas electromecánicos de automatización, que actúan en áreas críticas en términos de seguridad y calidad. Tiene un avanzado proceso de estampado totalmente automatizado, maximizando la seguridad y reduciendo a prácticamente a cero los riesgos de accidentes de trabajo. En el sector de montaje de la carrocería, los sistemas automáticos también controlan más de la mitad de las operaciones, incluyendo el marco, la soldadura y la conferencia de geometría, es una instalación modelo en términos mundiales.

Fue la primera, entre todas las fábricas de Ford en el mundo, a emplear el sistema Eco-M, con turbinas de alta rotación y cuatro robots que ejecutan la pintura automática del

⁷⁸ Lean Manufacturing es “una filosofía /sistema de gestión sobre cómo operar un negocio”. Enfocando esta filosofía/sistema de herramientas en la eliminación de todos los desperdicios, permitiendo reducir el tiempo entre el pedido del cliente y el envío del producto, mejorando la calidad y reduciendo los costos.

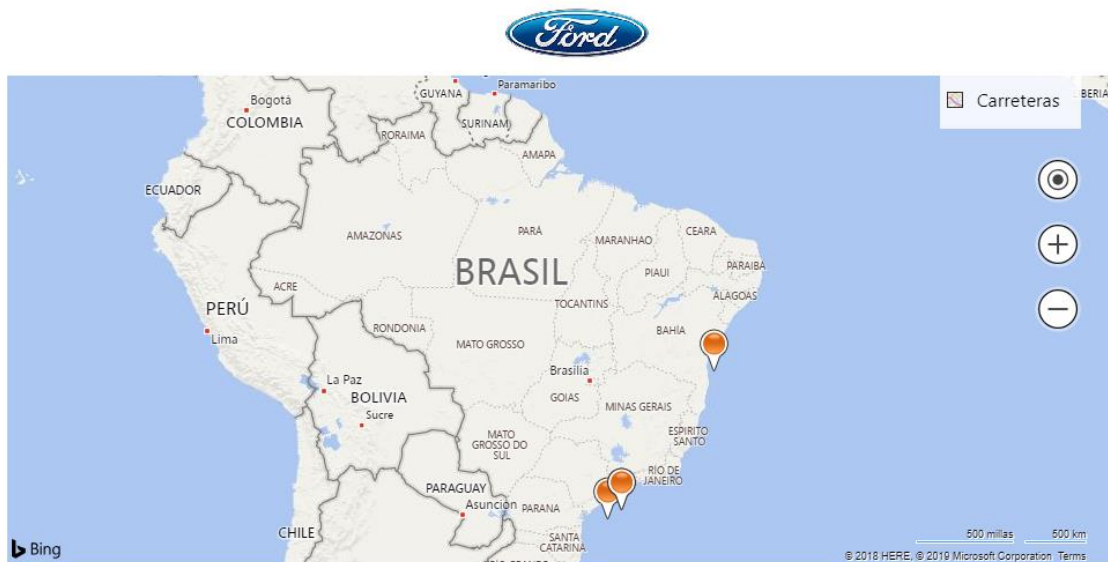
⁷⁹ La inauguración de la planta Ford coincidió con un periodo de fuerte retroceso en el mercado automotriz brasileño que obligo a las demás marcas a reducir su producción.

⁸⁰ El montaje modular secuencial o secuenciado es un método donde los centros de trabajo son y están más pequeños y separados, permiten rutinas de trabajo altamente flexibles, tanto en términos de tiempo como de espacio. Entre estos centros de trabajo, unos sistemas de transporte sin conductor se encargan de llevar los coches en construcción y las piezas que se requieren. Un ordenador central controla estos sistemas de transporte sin conductor y reconoce las necesidades de cada centro de trabajo individualmente.

exterior de las carrocerías, con distribución homogénea y sin desperdicio de tinta, que se produce a base de agua, reduciendo las emisiones evaporativas.

El Complejo Industrial Ford Nordeste genera más de 7.700 empleos directos y 77.000 empleos indirectos, esto produce resultados sensibles en la actividad económica de la región, que también se ha beneficiado con la mejora de la infraestructura en las áreas de transporte, educación, salud y comunicación, cerca del 90% de los empleados son de la propia región y, especialmente, de Camaçari y Dias D'Ávila, municipios vecinos a la fábrica.

Plantas Ford en Brasil



Fuente: Plantas de Ford en Brasil/Ford.com

Ford en México

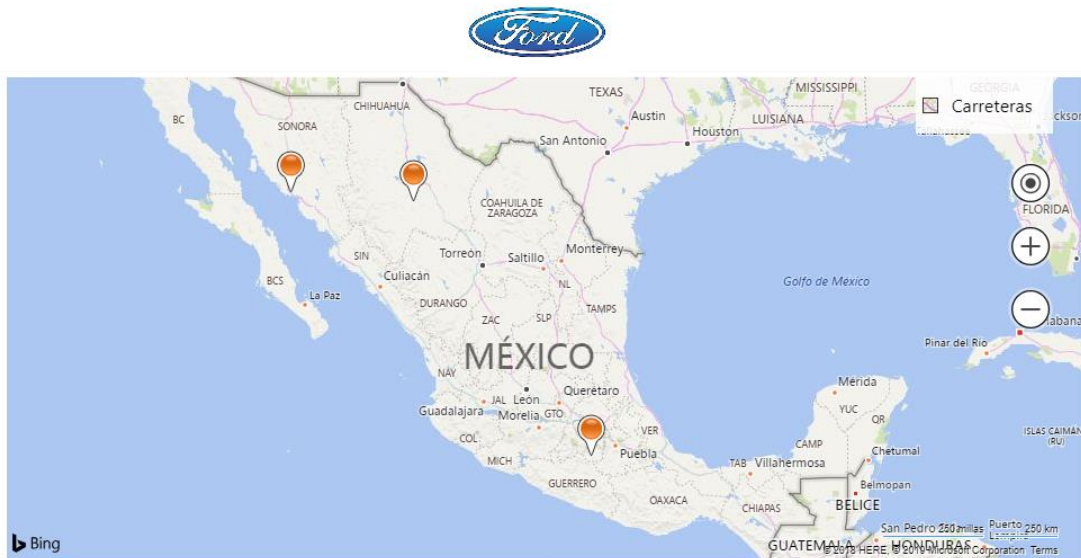
En México, Ford inicia operaciones con la apertura de su planta de ensamble en Cuautitlán Izcalli en el año de 1964, complejo en el cual cuenta con 2,130 y 82 hectáreas de expansión, dicha planta tuvo una remodelación en 2008 y ha sido sede de la producción de vehículos clave para la empresa como lo son Mustang, Contour, Mystique, Fiesta, Crown Victoria, y las pickup y camiones F-Series.

La planta de Ford Hermosillo inició operaciones en el mes de noviembre de 1986 y se encuentra a las afueras de la ciudad de Hermosillo Sonora, en el parque industrial del

mismo nombre, el complejo cuenta con una superficie de 112 hectáreas y el 12% de ésta está ocupado por los edificios donde se lleva a cabo el ensamblaje de vehículos, así como el estampado. Posee una capacidad instalada de 378,000 unidades al año, las cuales fueron destinadas hacia Estados Unidos, Canadá, Brasil, Argentina, Chile, Arabia Saudita, Corea del Sur, entre otros, en dicha planta laboran 4,111 empleados y 267 robots que en conjunto logran producir 63 unidades por hora es decir un auto cada 45 segundos lo que los vehículos que en la planta de Ford se producen son Ford Fusion en sus versiones plug-in, así como el Lincoln MKZ híbrido y de gasolina.⁸¹

Las plantas de motores de Chihuahua I, II y III creadas en 1983, 2009 y 2018 respectivamente, están ubicadas en el complejo industrial de dicha ciudad se encargan de producir los motores Duratec I-4, Power Stroke Diésel de 6.7 litros V8, Diésel de 4.4 litros y 3 cilindros 1.5 litros.

Plantas Ford en México



Fuente: Plantas de Ford en México/Ford.com

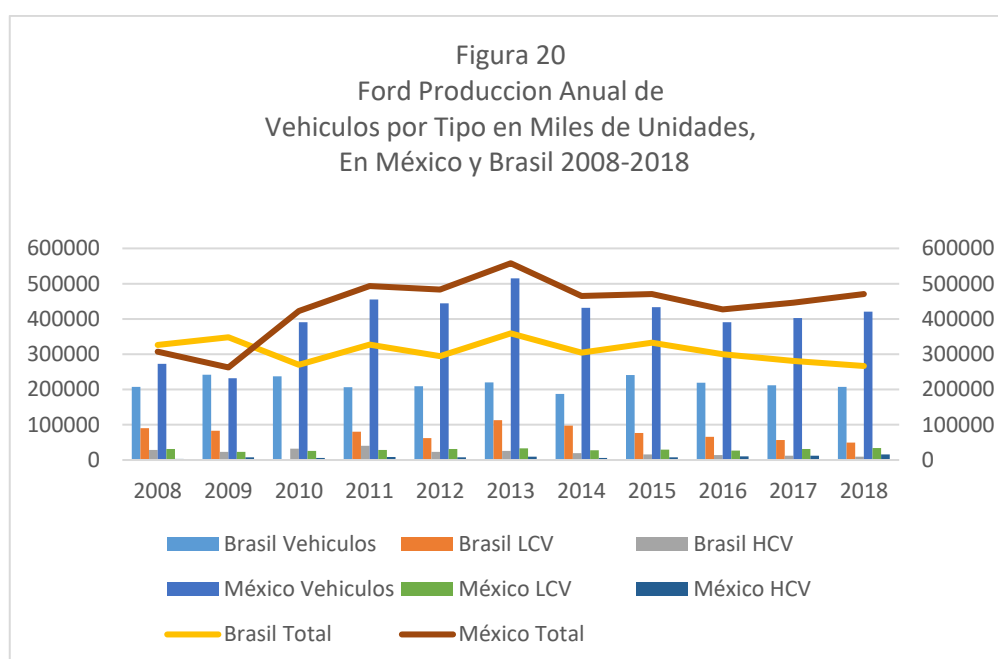
Cabe Resaltar que, en el caso de Ford México, las exportaciones al mercado de Estados Unidos representan 86%⁸² de sus ventas externas esto quiere decir que México es para la empresa Ford un espacio productivo totalmente integrado a sus negocios (con este nivel

⁸¹ Dicha planta se caracteriza por hacer operaciones intrafirma de tal modo que compra y ensambla los motores de la planta de Chihuahua para sus automóviles que serán enviados a EEUU.

⁸² AMIA.

de integración del comercio exterior de México, en muy poco tiempo la dependencia del mercado con Estados Unidos habrá de sobrepasar el 90%).

Lo que debería llevar al gobierno a replantear los términos de política de comercio exterior para México, asimismo dicho comercio se desarrolla en una dinámica en el que en ambos países existe un tipo de comercio intraindustrial e intrafirma es decir que dentro de las cadenas de una gran empresa multinacional se intercambian preferentemente bienes que correspondan a la misma rama económica y se calcula que 56%⁸³ del comercio entre Estados Unidos y México corresponde a transacciones entre empresas filiales y un gran ejemplo de ello es el de Ford, esto debido al peso que tienen las empresas ensambladoras en el norte del país, el Ford Fiesta que se fabrica en la planta de Cuautitlán Izcalli, México, es el gran ejemplo de ello ya que el 65% de las unidades producidas se vendió a Norteamérica, el 24% a Sudamérica y el 11% en el mercado interno. Asimismo, el 94% del Ford Fusion que se produjo en México, se exportó a Norteamérica, el 5% a Sudamérica y sólo 1% se quedó en México. El crecimiento de Ford en América del Norte, y particularmente en México, ha respondido a una estrategia de competitividad basada en cadenas globales de valor, en donde la región compite con otras del mundo.



Fuente: Elaboración propia con datos de AMIA/INEGI/ANFAVEA.

⁸³ AMIA.

En otros términos, existe un claro liderazgo de las empresas terminales en el intercambio comercial y cada una de ellas ha desarrollado productos específicos para el mercado de exportación, en especial Brasil. Como podemos observar en el cuadro anterior Brasil se ha enfocado más en producir vehículos de baja emisión de carbono es decir subcompactos entre los que se destaca el Ford EcoSport, al mismo tiempo destaca su fuerte producción de vehículos pesados y motores flex⁸⁴ para satisfacer la fuerte demanda interna, rubro en donde no le es posible competir a México.

Al mismo tiempo se puede apreciar la dinámica que se une al hecho de la liberalización arancelaria posterior a 2007 con una disminución en la producción de Ford Brasil teniendo correlación con el aumento de la producción de Ford México, además se observa también un deterioro pronunciado derivado de la crisis política y económica brasileña que empezó a acentuarse desde 2013, la disminución de la competitividad es evidente en la apertura de la brecha de producción entre Ford México y Ford Brasil en el total de vehículos producidos.⁸⁵

Ahora bien, el 90% de los vehículos mexicanos de Ford se exportan hacia EUA, teniendo como auto insignia el Ford Fusion y en menor medida el Lincoln MKZ, así como otros entre los que destacan el Ford Fiesta (que también se envía a Brasil) así como motores y transmisiones.⁸⁶ Como dato a agregar Ford tiene en Brasil una producción con diseños más europeos ya que estas unidades son más pequeñas y económicas. Además, en Sudamérica desde 2012 Ford lleva perdidos 4.200 millones de dólares (antes de impuestos)⁸⁷, en gran parte, fue debido a la crisis del mercado de Brasil.

⁸⁴ Desde 2003 existe en Brasil una amplia oferta de motores de 'flexibles' (fuel-flex), que puede funcionar con casi cualquier proporción de mezcla, aunque el estándar actual es de 75% de etanol y 25% de gasolina (E75), que representan el 73% de los nuevos coches vendidos (unos 1.3 millones de los automóviles que circulan por el país) y el 40% del consumo total del combustible que se utiliza en el transporte.

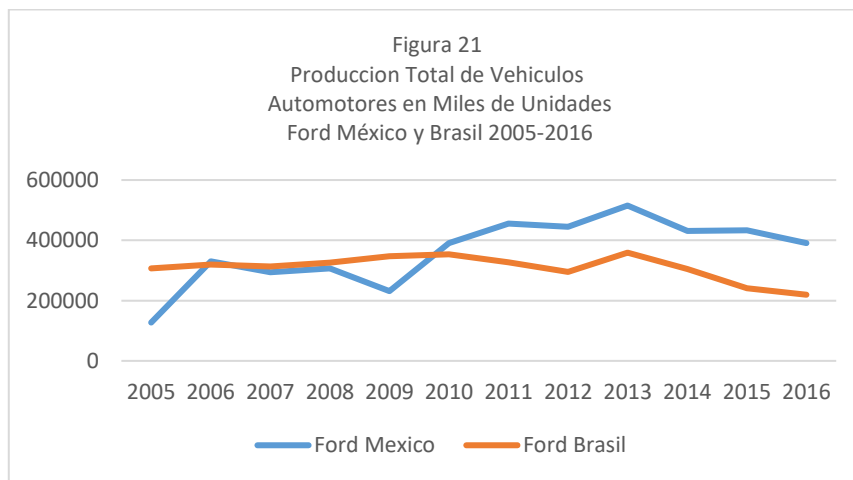
⁸⁵ De Acuerdo a la herramienta CEPALSTAT en el caso brasileño, se identifica que el sector de vehículos automotores para pasajeros llegó a representar 3.7% del total de sus exportaciones en 2005, para después contraerse hasta 1.7% en 2011, al siguiente año no figurar y en 2013 con el 2.3% referido. En el caso de las unidades combinación camión remolque.

⁸⁶ Una muy fuerte característica del típico patrón de consumo norteamericano es el uso de vehículos con motorizaciones de 8 cilindros en un chasis mediano tales como SUV's, autos de gama mediana y de lujo, México en este sentido fue atraído e impulsado por un patrón de producción-consumo y venta que revolucionó toda su estructura productiva en la rama automotriz a raíz de la entrada al TLCAN.

⁸⁷ ANFAVEA.

Aquí la importancia de la actividad de la industria automotriz mexicana para Ford ya que es la que mayores exportaciones industriales genera en un comercio intrafirma a nivel Latinoamérica, además esta estrategia le ahorra un monto de 1,100 dólares por vehículo producido en territorio mexicano, (477 millones de dólares en total para el año 2015). esta reducción en el costo hace inviable la opción de construir el vehículo en EUA, y al dejar de construirse esos vehículos ese nicho que dejaría de ocuparse en el mercado, sería aprovechado por los competidores como Chrysler, GM, y las empresas automotrices asiáticas y europeas.

La distancia entre Detroit y la Ciudad de México es de 3 mil 745 Kms, 3 mil 33 Kms a Chihuahua, 2 mil 499 Kms a Saltillo y 2 mil 914 Kms a Hermosillo, , pero la distancia económica y financiera es mucho menor, a su vez entre de Detroit y Sao Paulo existen 8 mil 219 Kms, 7 mil 416 Kms entre Detroit y Bahía, pero Ford Brasil es el bastión de la marca del ovalo en Sudamérica, los cambios en la organización de la industria automotriz son estratégicos para Estados Unidos y pueden ser rápidos y obligar a ajustes productivos, financieros, poblacionales y territoriales muy relevantes para México y Brasil.



Fuente: Elaboración propia con datos de la OINCA.

De acuerdo con cifras de Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA), durante 2014, Ford México superó a Ford Brasil con una diferencia en producción de 246,530 vehículos ligeros, colocándose como el séptimo productor a nivel internacional y el primero en América Latina con 2.9 millones de vehículos ligeros. En el país operan 18 de las Original Equipment Manufacturers (OEMs) fabricantes de vehículos; nueve son corporaciones líderes en la producción de vehículos ligeros y otras nueve son productoras

de vehículos pesados o comerciales y operan también dos fabricantes de motores diésel. (Covarrubias, 2014: 14).

A manera de conclusión podemos establecer qué, si bien Estados Unidos ha tenido un crecimiento en las importaciones automotrices provenientes de Brasil⁸⁸, éstas son complementarias a las de México, evidenciando una futura integración a nivel de Ford entre las tres naciones basada en el comercio intrafirma, no únicamente llevado a cabo por empresas ensambladoras estadounidenses sino también por asiáticas. La industria automotriz en Estados Unidos, se encuentra en un proceso de reestructuración que incluye volver a producir localmente y ahí tiene lugar Detroit y su crisis. Esto puede modificar las condiciones en México. El caso de Brasil evidencia que el proceso urbano está estrechamente asociado con la estructura productiva y sus rápidas modificaciones en la era global y de libre comercio.

Todas las estadísticas de comercio internacional apuntan hacia la misma dirección: México ha superado en la última década a un amplio número de países en la IED y en el comercio intrafirma (e intraindustrial) del sector automotriz, con una fuerte conexión estadounidense. Incluso en América Latina se ha convertido en líder exportador, cuando en 1980 Brasil era el líder indiscutible, y Ford ha sido uno de los pilares para que no solo esto suceda, si no de los principales impulsores de dicha dinámica.

En el largo plazo la relación trilateral intrafirma podría consolidarse dependiendo de la penetración de Ford Brasil en México y EEUU y que aumente su presencia productiva mandando más automóviles a ambas naciones. Brasil exporta a México autos dentro del ACE 55, en el cual se pueden intercambiar automóviles con una capacidad de 1.1 lts, aunque México no produce este tipo de vehículos, en realidad dicho tratado se firmó para mejorar que Ford y la alemana VW pudieran traer sus autos desde Brasil y mandarlos también a EEUU, una estrategia con tintes intrafirma.

Para la empresa, Ford Brasil continuará siendo el bastión más importante en producción de compactos y camiones pesados en Sudamérica, mientras que México

⁸⁸ De acuerdo a datos de COMTRADE se aumentó exponencialmente el monto de la exportación de Vehículos automotores de Brasil a EEUU pasando de 6.81 millones de dólares en 2015 a 219 millones de dólares en 2016.

seguirá proveyendo a Estados Unidos de Autos de gama media. La industria automotriz sigue siendo parte integral de la economía de Detroit, su debilitamiento tuvo que ver con las crisis financieras, los altos costos de producción y con la mejora en la producción de otros países, por ejemplo, México.

Capítulo VII La cadena de valor y la industria autopartista en Brasil y México.

El desarrollo de cadenas globales de valor o cadenas globales de producción, ha sido una de las mayores transformaciones de la economía mundial en las últimas décadas, favorecida por la reducción de los costos del transporte internacional, los avances en las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), la liberalización comercial y las operaciones intrafirma e inter industriales. Actualmente, gran parte de la producción y el comercio mundiales tienen lugar dentro de estas cadenas, lo que ha redundado en que los bienes intermedios ganen creciente importancia en el vínculo comercial entre países.

El complejo automotor es uno de los sectores industriales con mayor crecimiento anual a nivel mundial y se caracteriza por una muy fuerte concentración de firmas las cuales fabrican los vehículos en sus distintas filiales del mundo. Existe un cambio estructural, el cual resalta la interacción de dos fuerzas interrelacionadas, entre ellas la innovación comprendida en forma amplia como la emergencia de nuevas actividades y en especial los aprendizajes necesarios para realizarlas aprovechando las oportunidades económicas. En segundo lugar, los encadenamientos que provocan que esa innovación y aprendizaje en una actividad genere cambios tecnológicos y valor agregado en otras actividades complementarias.⁸⁹

Hoy en día en el mundo existen 13 firmas en el mundo, las cuales abarcan el 87% de la fabricación total de automóviles que en 2017 alcanzó los 97 millones de unidades (OICA) y a pesar del número de unidades producidas, sólo 40 países cuentan con fábricas de automóviles en su territorio lo cual expone la fuerte integración que tiene la cadena de valor automotriz a nivel mundial.

⁸⁹ La creciente globalización de este sector propició que a partir de 2000 la industria productora de vehículos haya experimentado un proceso de reconfiguración de su planta productiva, pasando de ensamblar automóviles económicos a modelos enfocados a un mercado global que demanda vehículos de mayor sofisticación tecnológica y valor agregado.

De esta manera la industria automotriz comenzó a desarrollar un entramado productivo regional en el cual distintos países se especializaron en componentes y etapas específicas de la producción de una unidad automotriz, al mismo tiempo factores como las preferencias del consumidor, el nivel de ingresos, la regulaciones local o regional (hablando en términos de integración económica) junto con las condiciones de las rutas nacionales, determinaron la producción de modelos de automóviles con diferencias, provocando que en otras regiones se profundizara la segregación productiva de la industria automotriz y alejándose de la idea de un producto final estandarizado a nivel global.

En América Latina cada vez más se reconoce la relevancia de la política industrial para la reducción de brechas tecnológicas y productivas con relación a las economías más desarrolladas, en este contexto la política industrial se entiende como un proceso dinámico en que el estado aplica una serie de instrumentos encaminados a la promoción y el fortalecimiento de actividades específicas o de agentes económicos. Como se analizó en el capítulo III de este trabajo, tanto Brasil como México han establecido diferentes políticas industriales encaminadas al desarrollo de la industria automotriz. La política industrial en el siglo XXI se desarrolló en un contexto internacional y con instrumentos distintos al observado en América Latina durante las últimas décadas del siglo pasado.

Tanto en Brasil como en México esta industria tuvo un impacto económico positivo debido a la promoción que la misma ocasionó y el nacimiento de un entramado autopartista que generó puestos de trabajo, impulsó el desarrollo de comunidades y regiones en donde se establecieron clústers industriales, así como la transferencia de conocimiento tecnológico y abaratamiento a los vehículos terminados.

Algunos de los factores que han favorecido el fortalecimiento de las cadenas de valor en el cambio estructural productivo, son el nuevo contexto internacional que se caracterizó principalmente por la integración internacional de mercados, junto con la articulación productiva global y desde hace un par de décadas, la conformación de mega bloques económicos de integración, y en última instancia a la proliferación de acuerdos comerciales que se vieron caracterizados por aranceles bajos, así como restricciones a la

explotación de la propiedad intelectual y limitaciones subsidiarias que recaían en las exportaciones.

De acuerdo a datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), México se encuentra en un proceso de transición de ser un productor de autos de bajo costo y poco desarrollado en la década de los 90, a convertirse en un fabricante de vehículos premium de alta gama⁹⁰ lo que traerá consigo el desarrollo de actividades de mayor valor agregado a mediano y largo plazo.⁹¹

De la misma manera en la industria de autopartes, sector que brinda mejoras tecnológicas y mayor eficiencia en los productos y autopartes para las armadoras, ocasionando que diversas empresas TIER 1 y TIER 2 hayan comenzado a incursionar en otras áreas de mercado, haciendo uso de estrategias para adquirir empresas que generan mayor valor agregado a sus negocios, mientras que el mayor valor agregado se encuentra en las actividades de diseño, investigación y desarrollo (I+D), así como en las pruebas finales, la distribución y venta al cliente final, en resumen la cadena productiva automotriz en ambos países se encuentra integrada con rasgos similares, sin embargo, son las grandes transnacionales las principales proveedoras de partes para el ensamble de vehículos, dejando a los capitales nacionales la proveeduría de partes con menor valor agregado.

Por otra parte para Brasil como miembro del MERCOSUR, implica la adopción de la fórmula de valor agregado⁹² tal como se formuló en el Protocolo Adicional N° 36 del ACE N° 18, que aplica actualmente en el seno del ACE 14⁹³ (Argentina-Brasil) y del

⁹⁰ México ha atraído inversiones para la producción de autos de alta gama, lo mismo de las empresas alemanas BMW, Volkswagen (Audi) y Daimler (Mercedes-Benz), que de la japonesa Nissan (Infiniti) y la estadounidense Ford (Lincoln MKZ).

⁹¹ Cifras de la Secretaría de Educación Pública de México estiman que con más de 100 mil ingenieros que se gradúan por año en nuestro país en todas las universidades derivado de ello México está formando capital humano especializado un proceso de manufactura avanzada, a diferencia de Brasil, que como se ha visto en los capítulos anteriores, solamente se ha enfocado en el sector de subcompactos y camiones para el mercado local y especialmente Argentina.

⁹² Esta fórmula de valor agregado aplicada por países del MERCOSUR, de acuerdo al esquema de estructura de costos para la calificación de origen, reconoce la incorporación de materias primas y mano de obra nacional, el uso de bienes de capital, la promoción de la investigación y desarrollo tecnológico entre otros factores. Se fija una condición en que el valor CIF (costo, seguro y flete) de los componentes importados no exceda del cuarenta por ciento (40%) del valor FOB (libre a bordo) de exportación del vehículo final.

⁹³ Este Acuerdo entre la república de Brasil y la República de Argentina, pretende la integración comercial de estos países y se rige por los principios del Tratado de Montevideo (TM1980) y es administrado por un grupo Binacional que está encargado de asegurar la equidad entre las partes.

Como es conocido en este tipo de acuerdos se propende por la integración sectorial, la eliminación de barreras arancelarias, la mutua cooperación tecnológica y comercial, control a los agentes intervinientes

ACE N° 2 (Brasil-Uruguay) e implica cumplir, según el país a negociar, con índices de contenido regional que oscilen entre cincuenta por ciento (50%) o sesenta por ciento (60%). Por ende, la aplicación de esta fórmula de valor agregado constituye una ventaja al desarrollo productivo de las empresas ensambladoras brasileñas, traduciéndose en:

- a) Mayor Transferencia de Tecnología.
- b) Desarrollo de nuevas Pequeñas y Medianas Empresas. (PYME)
- c) Mayor generación de empleo y capacitación de recursos humanos.
- d) Especialización y desarrollo de nuevas autopartes nacionales.
- e) Atracción de nuevas inversiones sectoriales nacionales y extranjeras.
- f) Mayor desarrollo endógeno a partir de cadenas productivas como el sector energético, siderúrgico, plástico, textil, etc.
- g) Aumento de la oferta de autopartes nacionales.

Sin embargo, hacia dentro de la cadena pueden existir asimetrías entre los países que participan de la cadena regional de valor tal es el caso de México y Estados Unidos como consecuencia de posibles desbalances comerciales intra región como efecto de la disparidad en la localización de fábricas dentro del área. Más allá de las diferencias políticas industriales a nivel global, en el caso de Brasil desde la creación del MERCOSUR se mantuvieron los regímenes de promoción automotriz nacionales, que tendieron a converger y derivaron en el 2000 en un régimen automotriz común, entre las medidas proteccionistas que abarcaba el régimen resaltan las siguientes: exigía un máximo contenido de contenido máximo importado del 40%, además implementó un sistema de intercambio compensado obligatorio para las firmas, así como el 25% del valor de las exportaciones de las empresas terminales que debía provenir de productos de empresas autopartistas independientes, así como el establecimiento de un régimen de cupos para las importaciones.

Asimismo, las empresas automotrices multinacionales se instalaron mayoritariamente durante las últimas dos décadas en Brasil, las cuales fueron acompañadas a su vez por

con el propósito de evitar desequilibrios de mercados y posibles daños a la industria. Este acuerdo hace una diferenciación importante en cuanto a los productos pesqueros, los bienes alimenticios industrializados, los bienes de capital, el sector automotor y los bienes destinados a las centrales nucleares, para esto efectúan una división normativa en cuanto al ámbito de aplicación, normas de origen, papel del sector público y administración del régimen, al establecer procedimientos para cada sector.

empresas autopartistas. Posteriormente las desgravaciones que aplicó el gobierno brasileño a miembros del MERCOSUR y México en particular la exención del pago adicional del Impuesto al Producto Industrializado (IPI).⁹⁴

El Ministerio de Fomento Industria y Comercio de Brasil [MIFIC] (2017) establece que globalmente, el arancel sigue reflejando una progresividad positiva para los productos manufacturados: el promedio más elevado de los tipos aplicados corresponde a los productos totalmente elaborados, seguidos de los productos semielaborados y las materias primas. Esta tendencia a la progresividad deriva en desincentivar la mejora de la competitividad internacional en las etapas superiores de la agregación de valor.

En el caso de la industria automotriz mexicana, la política de liberación comercial apoyaría la promoción de exportaciones de la industria terminal, vía la desprotección de la supuestamente ineficiente rama de autopartes (Diamand, 1973) pensaba que la liberación permitiría aumentar la eficiencia de la industria terminal al reducir sus costos de producción de importaciones y así elevar el nivel de eficiencia del mercado de autopartes mediante la exposición al sector externo, pero no fue así, la tasa de protección efectiva de la industria de autopartes se redujo en México debido a la disminución de los aranceles así como la eliminación de los permisos de importación.

El análisis en el caso de Brasil evidenció que el aumento del comercio parece ser resultado de una mayor eficiencia de las empresas que operan en el MERCOSUR (sobre todo en el caso de los productos finales), las que se beneficiaron de un mercado ampliado y relativamente protegido, para aprovechar las economías de escala características del sector automotor. Además, en Brasil, las manufacturas de origen industrial se reparten entre calidades media (vehículos para el transporte de pasajeros y autopartes) y media-

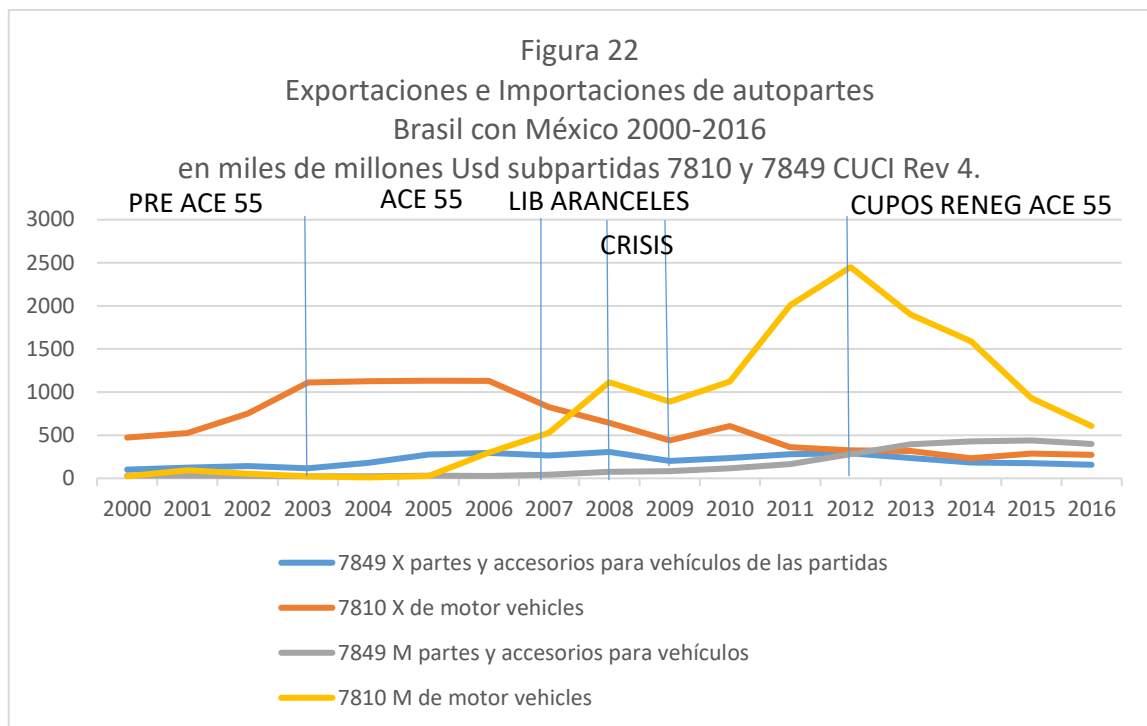
⁹⁴ Un dato muy importante: para determinar la alícuota de IPI que el producto que se desea exportar tendrá en Brasil, bastará solamente con determinar el NCM -o sea la posición arancelaria- de dicho producto. Con esos 8 dígitos del NCM se podrá determinar si ese producto tributa IPI, y si lo hace cual es la alícuota. Impuesto al Producto industrializado I.P.I. Incide en la circulación de los bienes en el ciclo de producción nacional, variando su porcentaje de acuerdo a la importancia del producto para la sociedad. Se trata de un Impuesto Federal no acumulativo, tributable en la operación de compra de un producto industrializado. En el caso de los establecimientos industriales o empresas asimiladas, los valores del I.P.I., pagados por sus compras de productos tributables (industrializados), pueden ser descontados de lo recaudado por el mismo concepto en sus ventas a terceros. Para las importaciones, el I.P.I. es tributable en el momento de la liberación aduanera, tomando como Base Imponible el valor declarado en Aduana correspondiente al CIF, más el impuesto de importación en el caso que el producto sea de extrazona o aun siendo originario de Argentina, no esté respaldado por el Certificado de Origen.

alta (motores de combustión interna y aparatos eléctricos). Al principio, para renegociar el ACE 55, la entonces presidente brasileña, Dilma Rousseff, argumentó en el 2012 falta de competitividad de la industria brasileña por mayores costos de producción y el encarecimiento del real, y pidió limitar con cupos el comercio bilateral de autos, bajo la amenaza de que, si México no lo aceptaba, Brasil se saldría de ese acuerdo.⁹⁵

Brasil propuso en 2015 a México renegociar el ACE 55 para mantener cuotas recíprocas de importación de autos livianos para no entrar al libre comercio, en un episodio que podría tensar las relaciones entre las dos mayores economías de Latinoamérica. Brasil estuvo analizando la posibilidad de plantear a México un acuerdo de libre comercio más amplio para compensar el déficit generado por el comercio de autos, pero que aún no se había tomado una decisión final. Brasil invitó a una misión al gobierno mexicano a sostener una primera reunión en Brasilia para hablar sobre el ACE 55, modificado en el 2012.

En caso de que no se renueve el Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) número 53 entre México y Brasil, se debería volver a las condiciones del ACE 55, lo que implica tener que respetar el arancel cero para las importaciones y exportaciones entre ambos países. Eso se traduce en pérdidas para Brasil a nivel de comercio exterior lo que resulta en un saldo negativo en la balanza comercial con México, como a nivel macroeconómico, o sea pérdidas para la industria automotriz local, otro determinante reside en lo dispuesto en la Política Automotriz del MERCOSUR en la negociación del 2002, relativo a los porcentajes del contenido local (decreciente) y del contenido máximo importado de autopartes (creciente).

⁹⁵ Las cadenas de las industrias de productos electrónicos, de la de autopartes y de la automotriz han tenido un peso significativo en el comercio exterior mexicano. La de autopartes y automotriz, participó en 2009 con 25.4% del comercio exterior total, e incluso por debajo de la participación máxima cercana a 30% en el periodo 2002-2003.



Fuente: Elaboración Propia con Datos de <http://atlas.cid.harvard.edu>

Desagregando el capítulo 7 de la CUCI Revisión 4 a cuatro dígitos, en materia de autopartes, en el año 2000 Brasil exportaba entonces, en la subpartida 7810 correspondiente a motores, cifras cercanas a los 500 millones de dólares en el periodo 2000-2003 lo que se traducía en fuerte competitividad productiva de autopartes, del mismo modo la importación de motores presentaba cifras menores a 100 millones de dólares, datos sin relevancia comercial. En el mismo periodo en la subpartida 7849, Brasil dominaba las exportaciones con cifras de más de 100 millones de dólares contra importaciones que rondaban los 30 millones de dólares, en este momento el saldo comercial de México con Brasil en materia de autopartes era deficitario.

Después de la firma del ACE 55 se esperaba un alza considerable en el comercio de autopartes entre México y Brasil, sin embargo no fue tan marcado el cambio, las exportaciones de la subpartida 7810 correspondiente a motores se mantuvo constante hasta 2006 con cifras mayores a 1.2 billones de dólares anuales, en el caso de las importaciones de motores no tuvo mayor significancia, para la subpartida 7849 de autopartes solamente las exportaciones registraron un comportamiento de ligero crecimiento desde 2003 a 2006 teniendo cifras menores a los 500 millones de dólares, por

su parte las importaciones brasileñas eran incipientes, menores a los 100 millones de dólares.

Los años 2006 y 2007 marcan un cambio en la dinámica bilateral de Brasil y México, en la industria autopartista, México de la mano del ACE 55 empieza a revertir el déficit que venía arrastrando en el sector automotriz y Brasil potencia la importación de motores llegando a 1.1 billones de dólares en 2008, posteriormente con la crisis financiera de 2008 disminuyen dichas importaciones, pero empieza a verse el efecto de la liberalización de los aranceles en el sector automotriz, justo en 2007 cuando se eliminaron dichos aranceles entre ambas naciones para el comercio automotriz, para el año 2012 se tuvieron importaciones de motores por 2.4 billones de dólares, en marzo de ese año cuando fue la renegociación del ACE 55 se establecieron cupos y el último año de vigencia del cupo bilateral transcurre del 19 de marzo del 2018 al 18 de marzo del 2019, por un monto límite de autos exportados por 1.7 billones de dólares por cada parte.

Podemos entonces afirmar que la eliminación de aranceles en 2007 fue crucial para la reversión de la dinámica comercial entre Brasil y México, no solo en la industria autopartista si no también todo en el comercio automotriz, el arrastre que tuvo el TLCAN no solo sofisticó la maquinaria automotriz de México, sino que la impulsó y la hizo más eficiente y competitiva, colocándola como el quinto mayor productor de automóviles con 45 billones de dólares en 2018 y el cuarto mayor productor de autopartes en el mundo con 29 billones de dólares en 2018, solo por debajo de Alemania, Japón y China, sobresaliendo el hecho de que se encuentra por encima de EUA, de la misma forma con el ACE 55, quedo evidenciado que Brasil se ha caracterizado por la falta de competitividad de la industria automotriz debido a mayores costos de producción y el encarecimiento del real, acá simplemente no figura entre la elite de la producción automotriz, siendo México el que ha aprovechado dicho acuerdo.

Conclusiones

A nivel mundial la industria automotriz cobra relevancia en las economías nacionales y el papel que desempeña como propulsor para el desarrollo de otros sectores de alto valor agregado, lo que ha provocado que diversos países tengan como uno de sus principales objetivos. El desarrollo y fortalecimiento de esta industria, asimismo de las empresas fabricantes de vehículos con actividades de mayor valor agregado, estableciendo mejoras en el diseño e ingeniería tanto en Brasil como en México esas mejoras se traducen en brechas de competitividad entre uno y otro país.

El ACE 55 es un instrumento comercial que permitió el aumento del comercio bilateral automotor de México y Brasil de 1,100 millones de dólares anuales a más de 2,500 millones de dólares en el 2011. El acuerdo también ha logrado una mayor integración y complementación de la producción automotriz, que incluye importantes beneficios para el sector de las autopartes, en ambos países.

Como se señaló, la competitividad es un indicador parcial, pero permite extraer algunas conclusiones provisorias e identificar líneas de análisis. En este sentido, considero que el o los productores más eficientes en términos internacionales serán los que cuenten con menores costos unitarios en la producción, encontrando mejores condiciones para ocupar los renglones mayoritarios del mercado. Los fabricantes más productivos, establecidos en una nación por dicha capacidad, lograrán entonces producir a valores absolutamente más bajos y vender las mercancías a precios de producción en promedio menores, avanzando en el mercado internacional, teniendo como efecto directo el mejoramiento de la competitividad.

En ese marco, resulta crucial entender la articulación entre el interés privado de las empresas involucradas particularmente las de carácter transnacional y el sector público, que implementa las disposiciones regulatorias y de políticas orientadas a potenciar la actividad. Cabe subrayar la profunda implicancia de las políticas implementadas por ambos países en favor del desarrollo del sector. Podría decirse que la eficiencia en el diseño de dichas políticas reside la capacidad de enhebrar una articulación virtuosa entre ambos actores en torno al complejo. Asimismo, este trabajo procuró identificar y subrayar la importancia decisiva de una política de Estado relativa a la inserción internacional.

Gracias a la inserción internacional, México se dio la opción estratégica implantar un complejo “World Class” (en particular por la opción del TLCAN, gracias al cual se produjo un notorio “catch up” del complejo automotor mexicano, posibilitado de participación libre en el enorme mercado americano, con su correlato de exigencias de calidad y competitividad). Existen diferencias notorias entre el mercado automotriz brasileño y mexicano, entre ellas destaca que Brasil consume una parte elevada de su producción equivalente al 77% en 2016, mientras que México se posicionó más como una plataforma exportadora al mandar al exterior el 90% de su producción hacia a EEUU y el resto es para consumo nacional, además México exporta vehículos que tienen un precio promedio de 21 mil dólares por unidad, mientras que Brasil exporta vehículos que promedian 8 mil dólares por unidad.

Parece relevante que, en su diseño, las políticas plantean la necesidad de “localizar” la mayor capacidad de generación de valor agregado en los países, o que no puede/debe lastimar la competitividad de los procesos industriales. En este punto, la agenda de investigación abre una cuestión sobre la que no hay una idea clara: en qué medida la lógica global con la que las transnacionales puede conciliarse con la lógica del otro jugador decisivo: los países y su agenda de desarrollo.

Desde la firma del ACE 55, Brasil se ha puesto como meta llegar a un tratado global de intercambio comercial con México en todos los sectores. Es por ello que, ante el creciente déficit en el comercio de vehículos, las autoridades brasileñas han mostrado su malestar y han amenazado con romper el acuerdo. La nueva política de la industria automotriz brasileña al renegociar el ACE 55 busca ofrecer incentivos fiscales a las ensambladoras para hacer crecer y redirigir las inversiones hacia su país. De esta manera, Brasil pretende equilibrar el comercio incluyendo vehículos pesados en el acuerdo y exigiendo mayor contenido local en los autos importados de México, pues sospecha que un alto porcentaje de las piezas son de terceros países.

En el caso brasileño, la opción estratégica se apoyó centralmente en la consolidación de su mercado interno y desde allí, establecer una plataforma de inserción internacional, además es evidente que a raíz de todos los problemas que se fueron hilvanando no logró mantener sus niveles de competitividad por esta vía y este es un déficit que se

retroalimenta con el tema escala: sus límites impiden la introducción de la mejor tecnología, lo que implica un obstáculo para acelerar la productividad.

Por su parte México desde 2008, aprovechó y ha exportado más automóviles hacia Brasil, gracias a la liberalización arancelaria, pero eso no otorga el derecho a fracturar el acuerdo a ninguna de las partes. México debe negociar condiciones igualitarias para ambas naciones. Ya que, si Brasil quiere imponer aranceles a la producción mexicana, México debe entonces hacer lo mismo con los vehículos y autopartes de origen brasileño.

La comparación de ambos complejos, su importancia en términos del aporte a la producción industrial, permite aseverar el carácter estratégico para los países, en términos de generación de valor agregado, empleo de alta calificación, difusión de tecnología y buenas prácticas, aportación al balance de divisas, comercio bilateral y regional, así como otros tantos indicadores.

Bibliografía

- Álvarez Medina L., (2007). *Industria automotriz en México y en Brasil: una comparación de resultados después de la crisis económica de 2008*, Área de Investigación: Entorno socioeconómico de las organizaciones, Universidad Nacional Autónoma de México Facultad de Contaduría y Administración, México D.F.
- Arza, V. (2011). *El MERCOSUR como plataforma de exportación para la industria automotriz*, Argentina, CEPAL.
- Asef Horno F., Brosio M., Coatz D., y P. Dragún. *Brasil y la industria argentina: una relación asimétrica con oportunidades y desafíos*.
- Banco Interamericano de Desarrollo (2018) *La sofisticación de las exportaciones como motor del crecimiento, Monitor de comercio e integración*, BID.
- Barral W. *La industria automotriz y la fabricación de autopartes en Brasil*.
- Bekerman M., Dalmasso G., (2014). *Políticas productivas y competitividad industrial. El caso de Argentina y Brasil*, Revista de Economía Política, vol. 34, no 1 (134), pp. 158-180.
- Bellina Yrigoyen J. E. (2003). *Economía de la integración análisis económico del MERCOSUR*, *Invenio*, vol. 6, núm. 11, pp. 71-89 Universidad del Centro Educativo.
- Beyrne G., Legasa A (2015) *La cadena de valor automotriz regional: Un análisis de la integración comercial entre Argentina y Brasil* Octubre Documento de trabajo número 10 Secretaría de Política Económica y Planificación del Desarrollo.
- Bougrine, H. *Competitividad y comercio exterior*.
- Cantarella Juan E., Katz L., de Guzmán G. (2008). *La Industria Automotriz Argentina: Limitantes a la Integración Local de autocomponentes*, DT 01/2008.
- Carlos Ferraz J. (2010). *El desarrollo de Brasil en perspectiva, Política de Desarrollo Productivo y el BNDES, NAFIN y BANCOMEXT*.
- Carrillo, J. (2000). *Maquiladoras automotrices en México: clusters y competencias de alto nivel*, México: El Colegio de la Frontera Norte.
- Carrillo, J. y Hualde, A., *Desarrollo regional y maquiladora fronteriza: Peculiaridades de un Cluster Electrónico en Tijuana*, en *El Mercado de Valores*, año LX, núm. 10, México, octubre, 2000, pp.45-56.
- Castaño F. y Piñero F. J. (2016). *La Política Automotriz del MERCOSUR (PAM): evolución y actualidad. El eje Argentina-Brasil y su impacto sobre el bloque subregional La Plata*, Argentina. Congreso de Relaciones Internacionales del Instituto de Relaciones.

Centro de Economía Internacional de Libertad y Desarrollo (2015) *Brasil: Crisis Política y Económica Afecta al Gobierno de Dilma Rousseff* ISSN 0719-0794 Economía Internacional al Instante N° 825.

CEPAL (2018). *Perspectivas del Comercio Internacional de América Latina y el Caribe* Cerrito 1350, Piso 3, Capital Federal, Argentina (C1010ABB).

Chudnovsky D., Porta, F., (1991) *La competitividad internacional: Principales*

Covarrubias, Valdenebro A. (2014). *Explosión de la Industria Automotriz en México: De sus encadenamientos actuales a su potencial transformador*, México: Fundación Friedrich Ebert.

cuestiones conceptuales y metodológicas. Documento No. 03/91 diciembre, Universidad de la Republica, Facultad de Ciencias Sociales, Departamento de Economía.

Cuevas, V. M. (2013) *La crisis hipotecaria subprime y sus efectos sobre México Análisis Económico*, México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Azcapotzalco.

Durán Lima J., E. Álvarez M., *Indicadores de comercio exterior y política comercial: mediciones de posición y dinamismo comercial* CEPAL Colección Documentos de proyectos Indicadores de comercio exterior y política comercial.

Elano Ferreira A., Arruda M., T., de Olivindo, O. y Castelar I. (2018). *Ciclos económicos, expectativas de inflación en el Brasil: análisis a partir de la curva de Phillips neokeynesiana*, Revista de la CEPAL N° 124.

Embajada Del Brasil En Buenos Aires, Sector de Promoción Comercial y Turismo (2015). *La Inversión Extranjera en Brasil*, 5ª Edición Sector de Promoción Comercial SECOM.

Ferreira Gabriel L., de Gama Cerqueira A. C. y Ribeiro L. C. (2015). *Brasil: localización industrial y encadenamientos sectoriales, el caso de la industria automovilística*, Revista CEPAL.

Fundación Friedrich-Ebert-Stiftung ISBN: 978-607-7833-69-7.

Garduño Rivera, R. Ibarra Olivo, y Dávila Bugarin, R. (2013). *La medición de*

Góngora Pérez J. P., y Ramírez S. (2012) *Comercio automotor México y Brasil*. Comercio Exterior.

INEGI (2016). *Estadísticas a propósito de la Industria automotriz*, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C.

INTAL/BID, (2017) *Informe MERCOSUR N° 21 Segundo semestre 2015 Primer semestre 2016* Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe IDB-TN-1145 Sector de Integración y Comercio (INT) Instituto para la Integración de América Latina Internacionales de la Universidad Nacional de La Plata. ISBN: 978-607-97294-2-4. ISBN: 978-92-1-058637 Revista de Relaciones Internacionales de la UNAM, núm. 117, pp. 39-72.

Kosacoff, B., Todesca, J. y Vispo A., CEPAL. *La transformación de la industria automotriz argentina su integración con Brasil*, Oficina en Buenos Aires, Documento de trabajo número 40. *la competitividad en México: ventajas y desventajas de los indicadores*, (pp. 31-53).

Latinoamericano, Rosario, Argentina.

López Arévalo J., A., (2007) *Comercio intraindustrial e intrafirma en México en el contexto del proceso de integración de América del Norte (1993-2006)* Universidad Autónoma de Chiapas, Chiapas, México.

Martínez Cortés J. I., (2013). *Las reglas de origen: instrumento para regular* Ministerio de Planeamiento. (2014). *Planificación y Desarrollo en Brasil: Planos Plurianuais 2012-2015* Brasilia.

Montoya, C., A. (2001). *Competitividad y desarrollo regional en el contexto de la integración económica*, Revista Universidad EAFIT no. 124.

Morales M. E., Mejía P., de Jesús Gutiérrez R., M. Díaz Á., Vergara R., (2012). *Interacciones económico-financieras Brasil México: ¿cuál es su grado de integración?* *Perfiles Latinoamericanos* 39.

Mortimore M. Barron F. (2005). *Informe sobre la industria automotriz mexicana*, CEPAL, Santiago de Chile. ISSN electrónico 1680-8754 ISBN: 92-1-322693-4 LC/L.2304-P.

Mungaray A. Palacio J. I. *Schumpeter, la innovación y la política industrial*.

Oddone, N. Padilla Perez R., *Manual Para el Fortalecimiento de Cadenas de Valor*, México, CEPAL.

Organización Mundial del Comercio, (2018) *Examen estadístico del comercio mundial 2017*

PROMEXICO *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades* División Inversión y Comercio 2016, ProMéxico Ciudad de México, octubre de 2016

PROMEXICO, (2014). *Industria Automotriz*.

PwC México (2013). *Doing Business in México Automotive Industry*, Recuperado de <http://www.pwc.com/mx/es/publicaciones/archivo/2013-05-doing-business-automotriz.pdf>

Ramírez Cendrero J. M. (2000) *El papel de la política industrial en los procesos de integración subregional: el caso de Argentina y Brasil en el MERCOSUR*, *Cuadernos de Estudios Empresariales* ISSN: 113 1-6985, IO: 305-320 Universidad Complutense de Madrid.

Ruiz Durán, C., (2016) *Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México*

Secretaría de Economía, (2012). *Perspectiva de la Industria Automotriz*, en Congreso internacional de la industria automotriz en México, México 2012.

Solís E. J. (2013). *La Industria Automotriz: Retos y oportunidades*, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, A. C.

Ubfal D. (2004). *El concepto de competitividad. medición y aplicación al caso argentino*, Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas. Instituto de Investigaciones Económicas. Documento de Trabajo N°15

UNCTAD, *Informe sobre las inversiones en el mundo mensajes clave y panorama general*.

Van Dyck, B., (2016) “¿Qué tan grave es la crisis brasileña?”, *Foreign Affairs Latinoamérica*, Vol. 16: Núm. 3, pp. 9-20.

Ventura Dias V., Durán Lima J., E., (2003) *Comercio intrafirma: concepto alcance y magnitud*, División de Comercio Internacional e Integración, Santiago de Chile, diciembre de CEPAL.

Weintraub S., Rubio F. (1992) *Jones Integración industrial México Estados Unidos: el reto de libre comercio México*: Diana, Centro de Investigación para el Desarrollo, A.C. Serie Alternativas para el Futuro.

World Economic Forum (2018). *The Global Competitiveness Report 2017–2018* y el Caribe (INTAL) NOTA TÉCNICA N° IDB-TN-1145.

Zago de Azevedo, A. F. y Massuquetti, A. (2015). *Exportaciones del sector automotor brasileño al Mercado Común del Sur: ¿desviación de comercio o reducción de costos?*, CEPAL.

Anexo de Gráficos

1. Índice de Competitividad del Foro Económico Mundial 2017 Comparación Ilustrativa de indicadores entre Brasil y México.
2. Ranking e Índice de Competitividad Brasil y México 2007-2017.
3. Crecimiento promedio Anual de la Producción de automóviles 1983-2004 Cuadros Comparativos.
4. México, Exportaciones Totales por sector, 2005, HS02.
5. Comercio Exterior Bilateral Proporciones Porcentuales Exportaciones Totales por sector.
6. Evolución del PIB en % Brasil y México 2006-2017 Comercio Exterior Bilateral Proporciones Porcentuales.
7. Exportaciones e Importaciones Totales, Brasil con México 2000-2016 en Billones de USD, CUCI Rev. 4.
8. Figura 8 Comercio Total de Automóviles Brasil con México 2000-2015 en Billones de USD.
9. Producción Anual de Vehículos en millones de Unidades, México y Brasil 2005-2016.
10. Porcentaje de las Exportaciones totales automotrices con respecto al mundo.
11. México, Exportaciones Totales Industria Automotriz 2005-2015 en Miles de Millones USD.
12. Vehículos en Circulación Brasil, México y MERCOSUR, cifras en millones 2005-2015.
13. Correlación entre el (PIB) y la apertura al comercio (comercio como % del PIB) México y Brasil 2007-2012.
14. Ventas de Vehículos (ligeros y pesados) Brasil y México 2005-2010 en Millones de Unidades.
15. Brasil y México, Vehículos automotores por cada 1000 habitantes 2005-2017
16. IED Sector Automotriz Brasil y México 2007-2017 en millones de USD.
17. Volumen de Contenido Regional Distintos Tratados Comerciales (Complejo Automotriz) México y MERCOSUR, cifras en millones 2005-2015
18. USMCA, Plan de Implementación de Regla de Origen del Sector de Autopartes
19. Ford México y Brasil principales modelos producidos.

20. Ford Producción Anual de Vehículos por Tipo en Miles de Unidades, En México y Brasil 2008-2018
21. Producción Total de Vehículos Automotores en Miles de Unidades Ford México y Brasil 2005-2016 Índice de Intensidad de Comercio México y Brasil.
22. Exportaciones e Importaciones de autopartes Brasil con México 2000-2016 en miles de millones Usd subpartidas 7810 y 7849 CUCI Rev. 4