

POLÍTICAS MACROECONÓMICAS EN EL CAPÍTULO 33 DE T-MEC Y SITUACIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL TRATADO

POST SCRIPTUM*

MÓNICA C. MIMBRERA DELGADO**

El 1 de julio de 2020, iniciaba una nueva etapa en la relación comercial entre México, Estados Unidos y Canadá al ponerse en marcha el T-MEC, el cual reemplazaba al antiguo Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). El escenario que precedió al arranque del Tratado estuvo enmarcado por prolongadas negociaciones, así como por las controversias sobre puntos y sectores claves que generaron incertidumbre en la continuidad de los acuerdos comerciales de América del Norte. El acceso al mercado agrícola, las reglas de origen para la industria automotriz, los derechos laborales, el cuidado del medio ambiente, así como la integración de lineamientos sobre el desempeño de las políticas macroeconómica son solo un puñado de temas que propiciaron intensos debates entre los grupos de interés involucrados.

En línea con lo anterior, los Criterios Generales de Política Económica para el año 2018 ya señalaban que la renegociación del TLCAN representaba un elemento que perfilaba a la baja el desempeño económico de México. Sin embargo, el documento reconocía que el fundamento real de la integración, especialmente entre México y Estados Unidos, se sustentaba en las sinergias económicas de larga data entre ambas naciones, alentadas por su cercanía geográfica. De igual manera, sugería que en el escenario extremo de que Estados Unidos abandonara el acuerdo, persistía el principio de nación más favorecida, enmarcado en los postulados de

* Post scriptum al capítulo “Políticas macroeconómicas e industria automotriz en el T-MEC” (Mimbrera, 2019).

** Facultad de Estudios Superiores Acatlán de la UNAM.

la Organización Mundial del Comercio (Secretaría de Hacienda y Crédito Público, 2018). Dicho de otro modo, para México era sustancial preservar el acceso al mercado estadounidense, dada la importancia que dicha relación tiene en términos de exportaciones y de inversión.

Además de las revisiones sobre sectores tradicionalmente vinculantes, como es el caso del sector automotriz, el T-MEC se actualizaba sobre temas como comercio electrónico, derechos de propiedad, y servicios de logística y transportación. De igual manera, se agregaron una serie de lineamientos a seguir por parte de las tres naciones respecto a su desempeño macroeconómico. Concretamente, el capítulo 33 del T-MEC establece un conjunto de disposiciones cuyo propósito es alentar la estabilidad macroeconómica en los países firmantes.

En esencia, el capítulo propone fomentar políticas macroeconómicas para alcanzar estabilidad de precios, crecimiento económico sostenible y pleno empleo. Para ello se considera primordial la coordinación y cooperación entre las autoridades económicas de las naciones involucradas, ya que las relaciones entre ellas pueden verse afectadas por las decisiones que cada país tome respecto a la política monetaria, fiscal o cambiaria. Asimismo, se sugiere que esto se realice en un marco de transparencia y divulgación constante de la información que fortalezca la confianza de los agentes económicos. El capítulo, sin embargo, no reconoce las asimetrías existentes entre las naciones involucradas, ni arroja luz sobre las acciones a seguir bajo condiciones de incertidumbre extrema, como las acontecidas durante la pandemia. En ese sentido, la hegemonía económica de Estados Unidos, así como su relativamente amplio margen de acción respecto al diseño de sus políticas económicas, quedó de manifiesto durante el tiempo de la emergencia sanitaria.

Las acciones de política fiscal y monetaria implementadas en Estados Unidos durante la etapa más álgida del confinamiento ayudaron a mantener cierta capacidad de consumo entre los hogares y mitigaron los daños sobre una parte de la actividad económica. Así, el gobierno de Estados Unidos impulsó varios paquetes de estímulos fiscales que incluyeron pagos directos a las familias contribuyentes, ampliación de beneficios por desempleo, subsidios a empresas y apoyo financiero para estados y municipios. A manera de ejemplo, el *American Rescue Plan* (ARP) por 1.84 billones de dólares, comprendía medidas de asistencia a los trabajadores y familias, ayuda a gobiernos estatales y locales, apoyos a los negocios, así como acciones enfocadas a apoyar a los sectores de transporte y educación, medidas de salud y de respuesta directa al Covid-19 (Banco de México, 2021). En materia de política monetaria, la Reserva Federal de Estados

Estados Unidos implementó medidas para inyectar liquidez y respaldar el funcionamiento de los sistemas bancarios y financieros durante la pandemia. Es un hecho que los estímulos fiscales en Estados Unidos han sido una pieza fundamental para la recuperación del propio país y de la economía global. Concretamente, los apoyos fiscales aprobados hasta marzo de 2021, representaban cerca del 25% del PIB de esa economía (Banco de México, 2021).

Las medidas adoptadas en la economía mexicana fueron más modestas. Básicamente, se mantuvieron los programas sociales y de asistencia para los sectores más vulnerables de la población. Asimismo, se impulsaron programas de microcréditos, con tasas preferenciales y condiciones favorables, para apoyar a negocios afectados por la pandemia. En materia de gravámenes, se anunció la suspensión temporal del pago de impuestos y contribuciones fiscales tanto para personas físicas y morales, con la intención de reducir las presiones fiscales y financieras durante la crisis sanitaria. Durante el primer año de la pandemia, el conjunto de estímulos fiscales, esto es, tanto las medidas de ingreso y gasto público, como las llamadas medidas debajo de la línea (inyección de capital, préstamos y garantías), ni siquiera rebasaron el 3% del PIB mexicano (Banco de México, 2021 y Fondo Monetario Internacional, 2020).

Los datos previos evidencian que el diseño y ejecución de las políticas macroeconómicas, aun cuando se enmarquen en acuerdos supranacionales como el T-MEC, responden principalmente a las necesidades macroeconómicas internas de cada país. Normalmente las economías más desarrolladas cuentan con un mayor espacio fiscal para la aplicación de políticas contracíclicas discrecionales, y disponen de estabilizadores automáticos (v.gr. apoyos por desempleo) que extienden redes de protección en caso de contracción de la actividad económica. De igual manera, al ser emisores de moneda de reserva mundial, se facilita la obtención de préstamos a tasas de interés relativamente bajas. En contraparte, los países en desarrollo, como México, cuentan con escaso margen de maniobra en materia fiscal, amén de estar ceñidos a rígidos marcos regulatorios respecto a su déficit fiscal o nivel de endeudamiento público.

Otro tema relevante dentro de las negociaciones del T-MEC lo constituye el sector automotriz. Cabe recordar que, bajo los nuevos lineamientos de este acuerdo, las reglas de origen se volvieron más estrictas al establecer un valor de contenido regional (VCR), que desde julio de 2023 debe ser de 75% (Morales, 2022). Los expertos consideran que el incremento del VCR, en combinación con la estrategia de relocalización (*nearshoring*) de las cadenas globales de suministros, representan una coyuntura favorable para el sector automotriz en México en materia de atracción de inversión

extranjera directa. Más aún, este sector clave de la actividad económica y exportadora en México, se ha convertido en el escenario en donde se manifiestan las tensiones y estrategias de Estados Unidos y China como potencias mundiales, mismas que están definiendo la reconfiguración del comercio e inversión internacional.

Así, en febrero de 2023, se anunciaba que la empresa estadounidense Tesla Motors, fabricante de vehículos eléctricos, construiría una nueva planta en Monterrey, Nuevo León, con una inversión prevista de 5,000 millones de dólares y la generación de 7,000 empleos directos (Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2023). Es evidente que entre los criterios de localización del proyecto se ha considerado la cercanía con los Estados Unidos, así como los agrupamientos industriales ya existentes en la zona. Además, se estima que la instalación de la planta fomentaría nuevas inversiones de proveedores especializados.

La industria automotriz en México también ha despertado el interés de China. La inversión extranjera directa (IED) del país asiático hacia México ha crecido exponencialmente desde el año 2020 y alcanzó su máximo flujo en 2022 con 600 millones de dólares (Gobierno de México, 2023). Esto hace suponer que las empresas chinas serían de las primeras en haber habilitado estrategias de relocalización con cercanía al mercado de Estados Unidos. Más específicamente, la IED china en el sector automotriz pasó de ser prácticamente inexistente en México a constituir el tercer rubro más importante de inversión para la nación asiática (Carbajal, 2024). Durante 2023, la mayor parte de la inversión china (87%) se dirigió al sector de autopartes, en tanto que la inversión de empresas fabricantes y comercializadoras de automóviles como BAIC y JAC Motors, representó el restante 13% (Martínez, 2023). Para hacer más evidente el interés de China en el sector automotriz, basta con advertir una mayor presencia en México de empresas como MG Motor, Chirey y Motornation, las cuales se han consolidado en el país como las marcas chinas con mayores ventas. Al mismo tiempo, destaca la presencia o interés de otras como BYD, Changan, Omoda, Jetour, GWM Motors y Geely Autos (Carbajal, 2024).

A manera de reflexión final, se puede afirmar que tanto el TLCAN como el T-MEC han constituido piezas claves en la consolidación de una industria automotriz y de autopartes continental en la que prevalece una clara especialización vertical. Así, las diversas partes y materiales necesarios para manufacturar un automóvil cruzan constantemente las fronteras durante el proceso de producción para aprovechar economías de escala y las ventajas comparativas de cada nación. Estados Unidos, México y Canadá son, respectivamente, el tercero, cuarto y sexto principal exportador de

la industria automotriz a nivel mundial; además, dicho sector representa una quinta parte del empleo manufacturero en México (Senado de la República, 2021). Como se ha descrito previamente, a este escenario se suma China como un nuevo participante cuyos intereses y estrategias en la región no pueden ignorarse. La primera revisión del T-MEC está programada para 2026. Con toda seguridad, sobre la mesa de discusión estarán presentes los efectos y el peso específico que las inversiones chinas en el sector automotriz hayan logrado para ese momento. De igual manera, México tendrá como tarea el valorar los alcances y limitantes de sus vínculos económicos con ambas potencias.

BIBLIOGRAFÍA

- Banco de México (2021), *Impacto de los Estímulos Fiscales en Estados Unidos* (Informe Trimestral enero-marzo, Recuadro 2, pp. 14-18, en: <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/informes-trimestrales/recuadros/%7BA52A0BD8-535D-A5D3-7638-0794D003660C%7D.pdf>)
- Carbajal, Braulio (2024, 4 de febrero), “Industria automotriz en México despierta interés en China”, *La Jornada*, en: <https://www.jornada.com.mx/2024/02/04/economia/017nIeco#:~:text=La%20IED%20de%20China%20en,invertido%20en%20el%20sector%20energ%C3%A9tico.>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) (2023, julio), *La inversión extranjera directa en América Latina y el Caribe 2023*, en: <https://www.cepal.org/es/publicaciones/48978-la-inversion-extranjera-directa-america-latina-caribe-2023>
- Fondo Monetario Internacional (2020, octubre), *La política fiscal en tiempos de pandemia: ¿Cómo les ha ido a América Latina y el Caribe?*, en: <https://www.imf.org/-/media/Files/Publications/REO/WHD/2020/Oct/Spanish/Fiscal-SPA.ashx>
- Gobierno de México (2023), *Data México. China*, en: <https://www.economia.gob.mx/datamexico/es/profile/country/china-chn#foreign-direct-investment>
- Martínez, José Ignacio (2023, 19 de diciembre), “La inversión estratégica de China en México a pesar de las medidas de seguridad de Estados Unidos”, *El Economista*, en: <https://www.economista.com.mx/opinion/La-inversion-estrategica-de-China-en-Mexico-a-pesar-de-las-medidas-de-seguridad-de-Estados- Unidos-20231219-0095.html>
- Mimbrera Delgado, Mónica (2019), “Políticas macroeconómicas e industria automotriz en el T-MEC”, en Calva, José Luis (coord.), *La economía de México en el TLCAN: balance y perspectivas frente al T-MEC (USMCA)*, México: Juan Pablos Editor y Consejo Nacional de Universitarios, en: <https://www.consejonacionaldeuniversitarios.mx/la-economia-de-mexico-en-el-tlcan/>

Morales, Roberto (2022, 20 de diciembre), “Reglas de origen atraerán a México mayor inversión automotriz en el 2023: INA”, *El Economista*, en: <https://www.economista.com.mx/empresas/Reglas-de-origen-atraeran-a-Mexico-mayor-inversion-automotriz-en-el-2023-INA-20221219-0141.html>

Secretaría de Hacienda y Crédito Público (2018), *Criterios Generales de Política Económica para la iniciativa de la Ley de Ingresos y el Proyecto de Presupuesto de Egresos de la Federación correspondiente al Ejercicio Fiscal 2018*, en: https://www.ppof.hacienda.gob.mx/work/models/PPEF2018/paquete/politica_hacendaria/CGPE_2018.pdf

Senado de la República, LXIV Legislatura (2021), *La implementación del T-MEC una prueba para América del Norte*, en: https://centrogilbertobosques.senado.gob.mx/docs/La_implementacion_del_T-MEC_una_prueba_para_America_Norte.pdf