

Producción de autos en la región T-MEC pierde peso global

• Los primeros semestres la cuota en esa relación cayó de 19% en 2019, a 17% en 2020 y luego subió a 17.4 por ciento.

• PÁG. 27

Producción de vehículos automotores, enero-junio | MILES DE UNIDADES



FUENTE: OICA

GRÁFICO EF

Participación cayó de 19 a 17.4% en del 2019 al 2021

América del Norte pierde terreno en producción global de automóviles

• Los gobiernos de México y de Canadá ven deterioro en competitividad regional que se agudizaría si el Congreso de EU aprueba incentivos a la producción de vehículos eléctricos ensamblados en ese país; en tanto, China rebasó ya su nivel de ensamble previo a la pandemia

Roberto Morales

roberto.morales@eleconomista.mx

De aprobarse la iniciativa presentada por la administración del presidente Joe Biden que incluye créditos fiscales para vehículos eléctricos, se socavaría la alianza y la competitividad de América del Norte, advirtieron los gobiernos de México y Canadá.

De hecho, la competitividad ya se viene perdiendo en la región, considerando su participación en el total de

vehículos automotores producidos en todo el mundo, de acuerdo con datos de la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos (OICA, por su sigla en inglés).



En los primeros semestres de cada año, la cuota de América del Norte en esa relación cayó de 19% en 2019, a 17% en 2020 y luego subió a 17.4 por ciento. La secuencia de China fue de 26.4, 32.4 y 31.2%, respectivamente.

“Las medidas que impactan negativamente el ensamblaje canadiense de vehículos dañarán al sector de repuestos y los trabajos de Estados Unidos, dado que cada vehículo ensamblado producido en Canadá contiene aproximadamente 50% de contenido estadounidense”, dijo Mary Ng, ministra de Pequeños Negocios, Promoción de las Exportaciones y Comercio Internacional de Canadá, en una carta enviada al Congreso estadounidense.

La iniciativa aumentaría los créditos para vehículos eléctricos hasta 12,500 dólares por vehículo, incluidos 4,500 dólares para vehículos fabricados por plantas con sindicato y 500 para baterías fabricadas en Estados Unidos. Los vehículos tendrían que ensamblarse en Estados Unidos a partir de 2027 para calificar para cualquier crédito.

“Un sector automotriz canadiense más débil también tendría implicaciones negativas para los productores y trabajadores automotrices de Estados Unidos, en particular en la región de los Grandes Lagos, que dependen de piezas y materiales de Canadá que respaldan la producción en ambos países”, agregó Ng.

En otra carta dirigida al Congreso estadounidense, Tatiana Clouthier, secretaria de Economía de México, pidió que las disposiciones consideren incluir incentivos para todo el contenido regional y ensamble norteamericano de manera compatible con el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

“Nos alientan las acciones recientes que han realizado Estados Unidos para reconstruir alianzas y fortalecer nuestra relación comercial. Sin embargo, la existencia de nuevos requisitos de contenido nacional en iniciativas legislativas en el Congreso estadounidense socavaría el desarrollo positivo de una alianza fortalecida de América del Nor-

te que pudiera ser un modelo para otras democracias en el mundo”, agregó.

De acuerdo con la agencia *Reuters*, los créditos fiscales para vehículos eléctricos costarían 15,600 millones de dólares en 10 años y beneficiarían de manera desproporcionada a los tres grandes fabricantes de automóviles de Detroit: General Motors, Ford Motor y Stellantis NV, matriz de Chrysler.

Con los cambios, de aprobarse, se otorgaría un nuevo crédito fiscal a los vehículos de motor eléctrico, que se define como aquellos vendidos después de 2026 para los cuales “el ensamble final se realizó en Estados Unidos”.

También se darían incentivos fiscales mayores cuando un vehículo “satisfaga condiciones de contenido nacional”, donde se considera un contenido estadounidense de al menos 50% con la integración de “baterías manufacturadas en Estados Unidos”.

Abarcando sólo la primera mitad de cada año, la producción mundial de vehículos automotores fue de 46 millones de unidades en 2019, descendió a 31.2 millones al año siguiente, y se recuperó a 40.3 millones en 2021.



Las medidas que impactan negativamente el ensamblaje canadiense de vehículos dañarán al sector de repuestos y los trabajos de Estados Unidos, dado que cada vehículo ensamblado producido en Canadá contiene aproximadamente 50% de contenido estadounidense”

Mary Ng

MINISTRA DE PEQUEÑOS NEGOCIOS, PROMOCIÓN DE LAS EXPORTACIONES Y COMERCIO INTERNACIONAL DE CANADÁ

Los créditos fiscales para vehículos eléctricos costarían 15,600 millones de dólares en 10 años y beneficiarían principalmente a los tres grandes fabricantes de automóviles de Detroit: General Motors, Ford Motor y Stellantis NV, matriz de Chrysler.



Rezago de Norteamérica

A diferencia de China, la región de América del Norte no ha conseguido recuperar su nivel de producción de autos previo a la pandemia.

Producción de vehículos automotores, enero-junio | MILES DE UNIDADES

● AMÉRICA DEL NORTE ● CHINA ● RESTO



FUENTE: OICA

GRÁFICO FF

US\$12,500

es el monto del crédito fiscal por familia que otorgaría el gobierno de EU para la compra de autos eléctricos ensamblados en ese país.



FOTO: REUTERS

