

LOGROS Y PENDIENTES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

RUIDOS EN EL MOTOR ANTES DEL ARRANQUE DEL T-MEC



ILUSTRACIÓN JORGE AVIÑA

La industria automotriz aún relumbra en México, aunque bajo la mirada del nuevo régimen ya no será la única industria consentida, como lo fue en los sexenios anteriores. Por otro lado, este sector deberá asumir el reto de adecuarse y sacar el mayor provecho al T-MEC.

POR ENRIQUE CHAO

Aunque en términos generales mostró buenos resultados, la industria automotriz deberá desatar algunos nudos muy apretados tanto –internos como externos– en este año 2019. El primero, deberá dar un giro a la tendencia negativa de las ventas internas de vehículos ligeros, y el segundo, procurará dar pasos más firmes en la transición de las reglas de origen y otros capítulos más del Tratado entre México, Estados Unidos (EE.UU.) y Canadá (el T-MEC), aparte de infinidad de asuntos espinosos que pululan en la charola de pendientes de esta industria y otras afines.

LOS RESORTES DE LA INDUSTRIA

La industria automotriz se compone de un conglomerado de compañías y organizaciones que se sustentan con las áreas de diseño, desarrollo, manufactura, marketing y venta de automóviles. Por sus cuantiosas ganancias, es uno de los sectores más valiosos del planeta.

Su constante desarrollo, no solo la presentan como un potente motor de crecimiento económico sino como un sector clave de la economía para todos los países que tienen cierto peso en el globo.

La industria continúa creciendo, con frecuentes aumentos de dos dígitos, sobre todo en la última década. Desde hace un siglo y pico, el coche, al mejorar de manera continua sus atributos, mejora también la calidad de vida de los usuarios.

Los autos crean empleos: armar 60 o más millones de vehículos proporciona empleo directo a 9 o más millones de personas, que se ocupan de manufacturar tanto los autos como las piezas que deben entrar en ellos. Eso representa más del 5% del empleo manufacturero total en el mundo.

Se estima que cada trabajo automático directo respalda al menos otros cinco empleos indirectos en la comunidad; esto representa más de 50 millones de empleos generados por la industria automotriz.

Muchas personas están empleadas en la manufactura y en los servicios vinculados a ella. Además, los vehículos se arman utilizando los bienes y productos de muchas industrias: acero, hierro, aluminio, vidrio, plásticos, textiles, tecnología de la información (chips y demás) y otros.

Hay quien piensa que si la industria automotriz fuera un país, sería la sexta economía más grande del mundo.

Basta un dato, hace 14 años la industria automotriz mundial fabricó más de 66 millones de automóviles, furgonetas, camiones y autobuses, vehículos esenciales para el funcionamiento de la economía global y para el bienestar de los ciudadanos del mundo. Este nivel de producción equivale a una facturación global (ingresos brutos) de más de 2.4 billones de dólares.¹

Si bien las estimaciones varían sobre la cantidad de autos que se encuentran en el mundo de hoy, un estimado de 2013 calcula que hubo entonces, más de 1,000 millones de automóviles circulando en todo el globo, un aumento del 57%, en relación con los 700 millones que circulaban en 2004.

IMANES DE MÉXICO

La industria automotriz se levanta en México sobre fuertes imanes. En el territorio existen 31 complejos industriales donde se producen vehículos ligeros, pesados y motores tanto a gasolina como a diésel. La producción se encuentra repartida en 24 estados del país; pero aún hay más.

En la actualidad se levantan nuevas plantas armadoras de alta tecnología que van a ser la envidia de todo el planeta. En los últimos 30 años, así se fueron construyendo cada una de las plantas que llegaron al país y que hoy –sí no rutilante– sí han dado un ejemplo de calidad de ensamble en el mundo, de excelente y continuo mantenimiento.

Esta industria mejora cada día y cuenta con la mejor tecnología de ensamble a gran capacidad, que sigue todo el proceso productivo con proveedores de clase mundial.

Entre 1999 y el primer semestre de 2018, la inversión extranjera directa (IED) en el sector automotriz y de autopartes registró 62,267 mdd, el mayor monto sectorial, de acuerdo con la Secretaría de Economía (SE). De esta cifra, 39.3% se canalizó para la fabricación de automóviles, camiones, carrocerías y remolques, mientras que 60.6%, para partes de vehículos automotores.

Además, el sector significa el 2.9% del PIB nacional y la actividad supone el 18.3% del PIB manufacturero –cifra a 2017–, con lo que se estima que los trabajadores directos en este ramo llegan a 1.9 millones.

¿Sabía usted que de cada 100 vehículos que se ensamblan en el mundo 4.2 son mexicanos?

La industria automotriz representa más del 5% del empleo manufacturero total en el mundo.

No hay que olvidar que son trabajos que ofrecen buena remuneración, prestaciones, salud, capacitación constante y desarrollo humano y profesional.

Las agencias de vehículos, su complemento perfecto, aumentan en número –y varias marcas inclusive piensan extenderse un poco más–; hoy suman 2 mil 361 agencias, pero para el año 2020 se esperan muchas más.

Otras cifras de este sector brillan por cuenta propia, ya que es uno de los principales receptores de inversión directa extranjera. De hecho, es el primer lugar con más de 60 mil 677 millones de dólares captados en los últimos 17 años, más que la banca, el doble de lo que se ha invertido en bebidas y el triple de lo que ha captado el país con los operadores de servicios de telecomunicaciones inalámbricas.

INVERSIONES AL VUELO

Tras situarse como el sexto productor de vehículos en el mundo, México pinta ya para convertirse en el quinto fabricante! en un lapso de dos años, con una producción superior a 5 millones de unidades y, si así se da, desbanca a Alemania.

Eduardo Solís, presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), vaticina que entre el año 2020 y el 2021, el sector automotor mexicano alcanzará la producción de 5 millones de vehículos ligeros, que se sumarán a la fabricación de unidades pesadas, para escalar a toda marcha en el ranking de los gigantes.

La llegada de nuevas inversiones de automotrices premium, como BMW y Mercedes Benz, así como la mayor demanda en el mercado estadounidense, la proyección de la fabricación de autos chinos, más el aumento de producción que tendrán las marcas Ford y General Motors, a raíz del T-MEC, pavimentarán el avance de México para dar el brinco al top 5 de los mayores fabricantes.

En lo referente a la Inversión Extranjera Directa (IED) del sector automotriz y de autopartes, se registró en las últimas tres décadas, entre 1999 y el primer semestre de 2018, un monto de 62,267 mdd. Pero la fortaleza de México no radica sólo en las ventajas y conexiones de su geografía y el montón de tratados comerciales que lubrican aún más el potencial de las inversiones.

El 60% de la captación de inversión extranjera directa se debe a empresas de proveeduría, lo que deja en México un terreno promisorio para que otro 35% de inversión de plantas de ensamble se instale aquí y propicie más inversiones de muchas armadoras más que podrán encontrar proveedores preparados, garantizando así la producción de vehículos completos.

Si bien el 2017, fue año récord, México cerró como el séptimo productor mundial de vehículos, solo por detrás de China, EE.UU, Japón, Alemania, Corea del Sur e India, y en los



FOTOGRAFÍA PROPORCIONADA POR SECRETARÍA DE ECONOMÍA

primeros 11 meses de 2018, se ensamblaron 3.67 millones de unidades en el país, una cifra ligeramente mayor a la de 2017, este sector espera llegar a cinco millones en 2020.

EL PAÍS RESUENA A FÁBRICA

En la actualidad, nueve fabricantes mundiales de vehículos tienen operaciones productivas en el país: Fiat Chrysler Automobiles (FCA), Ford Motor Company, General Motors, Honda, Kia Motors, Mazda, Nissan, Toyota y Volkswagen, a los que se sumarán otros, como BMW y Mercedes-Benz, en los próximos años.

Desde otra atalaya, la Industria de Autopartes ha posicionado a México en el quinto lugar como productor global, con un valor estimado de 90,000 mdd anuales, superado por China, EU, Japón y Alemania.

En 2017, existían en el país alrededor de 2,600 plantas productoras de diferentes partes, componentes y sistemas proveedores de la industria automotriz.

En su mayoría, son filiales de empresas extranjeras y sólo 35% corresponde a firmas mexicanas. La producción se concentra en los estados de la frontera norte (51%) y el Bajío (30%).

En los últimos cinco años, los grandes ingresos de la IED se tradujeron en la construcción de 10 nuevas plantas automotrices: cinco de fabricantes que no operaban en el país —Audi, BMW, Kia, Daimler y Toyota-Infiniti— y cinco de productores que ya lo hacían.

De acuerdo con el documento del INEGI, Conociendo la industria automotriz, este sector aporta 3.7% del PIB nacional y 20.2% del valor de las manufacturas, con la contratación de 824,000 personas en 2017.

“Después de la crisis financiera de 2008, la industria automotriz mexicana experimentó un dinamismo sin precedentes”, recordó Alicia Bárcena, secretaria ejecutiva de la Cepal.

SÓLO FALTA LA APROBACIÓN DE LOS SENADOS

Por lo pronto, se espera que los congresos de México, EU y Canadá analicen y aprueben el acuerdo comercial en fechas próximas, quizás en este año, que sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, por el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Pero aún hay muchas aristas que rozan con lo político, aparte de los detalles económicos, claro.

Hacia ese rumbo, las empresas ligadas a la industria de autopartes (IAP) establecidas en el país ya se frotan las manos por las oportunidades que se abren y por la posibilidad de fortalecer su presencia a nivel internacional. Ellas sienten confianza porque han acumulado talento e infraestructura suficiente para crecer a corto plazo.

Sin embargo, algunos analistas creen que el T-MEC entrará en vigor no en este año, sino más bien en 2020.

De las modificaciones que se le hicieron -y que sacuden de lleno a la industria automotriz- sobresalen, por ejemplo, el valor del contenido regional (o VCR), para su exportación libre de impuestos a los mercados de Estados Unidos y Canadá, que debe aumentar de 62.5 a 75%, para los vehículos ligeros (autos y camionetas), y de 70%, para camiones y vehículos pesados. Por lo que sólo 25% de los insumos se podrá adquirir en cualquier parte del mundo.

La exigencia a la industria automotriz terminal (IAT) conlleva a incorporar en los vehículos un promedio más alto de componentes fabricados en la región norteamericana, lo que sustituirá la importación de los provenientes de Sudamérica, Europa y Asia. Eso acabará a la larga por beneficiar a las compañías que operan aquí.

De acuerdo con Oscar Albín, Presidente de la Industria Nacional de Autopartes, “en los últimos meses hemos podido palpar el gran interés que existe por parte de compañías de autopartes de Japón, Corea, China, Alemania, España y de otros países, que ya se preparan para trasladar muy diversas líneas de producción de autopartes a territorio mexicano”.

Una vez aprobado el T-MEC por los congresos de los tres países, habrá quizás un período de cuatro años para realizar

los ajustes necesarios a las cadenas de proveeduría, lapso que podría aliviar a las empresas para planear y programar una transición ordenada y eficiente y así cumplir con la nueva normatividad.

Solís, de la AMIA, no cree que 2019 sea “un año de sobresaltos”, pero sí de pavimentación del camino para transitar sin baches hacia el nuevo acuerdo comercial trilateral, el cual factura en promedio 2,000 mdd diarios. Él piensa que “si bien estas nuevas normas imponen un reto de integración, será hasta 2020 cuando entren en vigor y de forma gradual al 2023, aun cuando el T-MEC se ratifique este año”.

UNA FRONTERA CONGELADA

A pesar de los afanes de Donald Trump por cumplir a cabalidad su promesa favorita de levantar un muro y reducir drásticamente el número de inmigrantes centroamericanos que presionan por entrar a los Estados Unidos (pero que según él deberían ser detenidos de golpe en el cuello, o la cintura, del Istmo de Tehuantepec por las autoridades mexicanas), se espera que el T-MEC acabará a la larga por ayudar a la industria automotriz mexicana, ya que el nuevo acuerdo regula el flujo de ¡más de 1 billón de dólares en comercio regional!

Sin embargo, a fines de marzo y en la primera semana de abril, muchos exclamaron ¡Gulp!, ya que se instrumentó una medida migratoria que puso a temblar a muchos integrantes de las industrias automotriz y de autopartes. Como forma de presión, el presidente Trump, que no da paso sin “huarache”, ya está mandando potentes señales a sus electores para reelegirse en 2020, y mandó cerrar, o más grave aún, a instalar más obstáculos en la frontera.

Por momentos se produjeron en la línea divisoria atascos que hicieron llegar tarde a muchos insumos vitales en las cadenas de producción de ambos países. Tan fue así que infinidad de fabricantes de autopartes y de equipos médicos empezaron a sopesar la opción del transporte aéreo (inclusive, barajaron otras alternativas de embarque, como trenes o barcos), para evitar sanciones o multas por entregas tardías a sus clientes en Estados Unidos o en su defecto el cierre de fábricas.





FOTOGRAFÍA PROPORCIONADA POR SECRETARÍA DE ECONOMÍA

En un foro posterior, celebrado entre los dos países se postuló que la inmigración y el comercio deberían, siempre, tratarse por separado. Pero, ¿será eso posible? Para Trump, y más ahora con su apuesta por buscar la reelección, la política es lo único que cuenta.

¿HOMOLOGACIÓN DE SUELDOS?

Otro asunto que heló la discusión, y que dejó el futuro del T-MEC un tanto descubijado, fue la amenaza de bloquearlo, y ya no por Donald Trump, sino por los demócratas de Estados Unidos; a menos que México apruebe cuanto antes una legislación para mejorar los derechos laborales de los trabajadores mexicanos, condición que también exige el gobierno canadiense.

El presidente Trump mismo culpó al viejo TLCAN por la pérdida de millones de empleos en Estados Unidos y por el desborde hacia México de compañías de ese país, contentas siempre de emplear mano de obra más barata.

Es decir, si se concede, el salario promedio en la industria nacional automotriz deberá sumar alrededor de 128 dólares por jornada laboral de ocho horas. Ese sería el resultado de homologar sueldos de los obreros mexicanos con sus pares de EU y Canadá.

EU ventiló el tema como una condicionante más de la renegociación del TLCAN: “México debe incrementar los salarios de los trabajadores de la industria automotriz, para evitar así el cobro de un arancel a los vehículos que pretenda exportar hacia territorio estadounidense o canadiense”.

En efecto, las empresas que no cumplan con esta norma tendrán que pagar un arancel de 2.5% bajo el estatuto de Nación Más Favorecida (NMF) que marca la Organización Mundial de Comercio (OMC). Y es que los bajos salarios que se pagan en el país fueron decisivos para que las empresas

optaran por instalarse aquí, salarios que son entre cuatro y cinco veces menores de lo que recibiría un trabajador si estas factorías se hubieran instalado en Estados Unidos.

En una nota de El Sol de México², se compara que el sueldo que pagan las empresas del sector en el estado de Guanajuato es superior al que pagan estas mismas compañías en entidades vecinas.

Guillermo Romero Pacheco, secretario de Desarrollo Económico Sustentable de ese estado, ejemplificó que un trabajador con conocimientos técnicos del sector automotriz percibe un sueldo de 140 mil pesos anuales, es decir, unos 11 mil 666 pesos al mes, mientras que un técnico del sector automotriz gana en San Luis Potosí 120 mil pesos anuales, unos 10 mil pesos mensuales.

De acuerdo con Fitch Ratings, las tres entidades más expuestas a los cambios en las reglas de origen son Coahuila, Guanajuato y Nuevo León, que contribuyen con 43% de las exportaciones nacionales de la industria automotriz.

La calificadora subrayó que “el efecto que tenga el T-MEC sobre el crecimiento económico de los estados mexicanos dependerá de la forma en que las cadenas de suministro automotriz respondan a los nuevos requisitos de contenido”.

Por eso se integró al T-MEC la creación de una zona de altos salarios — 16 dólares por hora —, para fabricar entre 40 y 45% de un vehículo, dependiendo de su modelo.

Ello implica que México sólo podrá acceder a entre 55 y 60% de la producción de un automóvil, debido a que el salario promedio por hora en la industria nacional es de 3.2 dólares, mientras que EU y Canadá sí cumplen con ese nivel.

Como se sabe, México plasmó en el documento que firmó en noviembre de 2018: Democracia sindical; mejoras en la justicia laboral y mejoras en los salarios, en especial en las industrias de exportación.

De hecho, ya se cocina en el Congreso de México un proyecto de ley con miras a fortalecer a los sindicatos y que podría ser aprobado en abril, según el gobierno.

BOXEO DE SOMBRA

Sin embargo, sobre la cabeza del flamante T-MEC pende otra espada de Damocles. Es también un asunto peliagudo. Se

FOTOGRAFÍA PROPORCIONADA POR SECRETARÍA DE ECONOMÍA



trata de la reiterada amenaza de Donald Trump de ajustar un arancel de 25% bajo el amparo de la Ley 232, hecho que deja sin aliento a la industria automotriz global.

Ante ello, México se protegió con una side letter, o carta paralela, firmada en la cumbre del Grupo de los 20, el pasado 30 de noviembre, donde se convino, entre ambos países, que el cupo a la importación de vehículos sería de 2.6 millones de unidades, 900,000 más que los exportados en 2017.

En cuanto al sector de autopartes, el cupo sería por 108,000 mdd, 18,000 mdd más que lo enviado en 2017, según la consultoría IQOM Inteligencia Comercial. “Entre los pendientes del nuevo acuerdo comercial brilla la eliminación de los aranceles de 25 y 10% al acero y aluminio que Trump impuso a Canadá y México en junio, los cuales impactan fuerte a la industria automotriz y a una larga lista de productos sujetos a represalias”.

También Canadá le hace ascos a las cuotas al acero y al aluminio canadienses.

La secretaria de Economía, Graciela Márquez, anticipó que el gobierno de Andrés Manuel López Obrador ya trabaja en una estrategia para acabar con esta batalla arancelaria, aunque dijo que se preparan para cualquier escenario sobre el tema.

Entrevistado por Forbes, Sergio Alcocer, ex subsecretario de Relaciones Exteriores de México, advirtió que: “Mientras más se acerca este tema a la elección, más difícil será que los demócratas le quieran reconocer a Trump una victoria, al ratificar el T-MEC”, concluyó.

EL MERCADO INTERNO ESCONDE LA CABEZA

Pero hay preocupación por fortalecer el mercado interno, y el año pasado y este, a más del 8.0% en lo que va del año, no siembra mucho optimismo. Se comenta que la variable de este decaimiento es la confianza del consumidor, aparte del acceso al financiamiento (que está por arriba del 70% de todos los autos que se venden), de conseguir incentivos fiscales, de promover más y premiar el uso de los autos ecológicos, o de modernizar el parque vehicular, pero de manera más efectiva; piden campañas para ya no ver al auto como un elemento de larga duración en las familias. También hay propuestas, como implementar programas de chatarrización.



Al respecto, y de acuerdo con datos del INEGI, la industria automotriz vendió 117,122 vehículos en el mercado mexicano durante marzo del presente año, lo que significó 1,785 autos menos con respecto a marzo del año 2018, cuando se comercializaron 118,907 unidades.³

La industria automotriz mexicana mantuvo su racha negativa en marzo al dejar de vender 1.5% vehículos nuevos respecto del mismo mes del año pasado, y aún cuando la tendencia de caída mejoró, los distribuidores de automotores estiman que el sector comercializará 5% menos autos en 2019.

La pérdida de ventas de las marcas de mayor volumen como Nissan, General Motors y Volkswagen, al registrar disminución de 10%, 6.8% y 10.9%, respectivamente son las que pegaron más a la industria nacional.

La marca Mitsubishi, luego de separarse de FCA, ingresó apenas ahora a la lista de ventas, y obtuvo incremento de 39.3% en la comercialización.

Desde otra perspectiva, la desaceleración de la actividad económica y la incertidumbre en los inversionistas respecto a las perspectivas de la economía mexicana, que fueron registrados desde diciembre del 2018, se suman a otros factores en el entorno que han llevado a signos negativos la venta de vehículos.

Así, al primer trimestre de 2019 se reportó una comercialización de 332.013 vehículos ligeros, es decir, una caída de 1.7% respecto a igual periodo de 2018.

Por supuesto, para prender la mecha del potencial de este mercado, deberán fortalecerse las medidas que eviten la importación ilegal de usados. Hay que ser más estrictos.

EL FUTURO A LA VUELTA DE LA ESQUINA

El futuro de la industria, al destello de los relámpagos de una tormenta perfecta, la cual se avecina rodeada de tecnologías transformadoras y un cambio en el comportamiento de los clientes, podría convertirse en una fase de corta duración. Muchos piensan que los pilares empresariales sobre los que se funda la industria automotriz ya revelan grietas de todos los gruesos.

De hecho, hay quien menciona un cambio en la creación de valor sustentada en tres dimensiones hasta el año 2030, una horizontal, en los sistemas del vehículo, una vertical, entre los jugadores de la industria (y por regiones), y una más, hundida en el horizonte, que tiene como punto de fuga un cúmulo de nuevos modelos de negocio.

En ese horizonte, los fabricantes de vehículos tendrán que promover mejoras de rendimiento desde todos los ángulos para compensar las inversiones necesarias y absorber otras variables que se avecinan.

SE AVECINAN NUEVOS DESAFÍOS

En ese lapso, que ya está a la vista, los fabricantes y proveedores globales deberán encarar siete desafíos: 1. los vehículos conectados, 2. los vehículos autónomos, 3. la movilidad eléctrica, 4. la industria digital, 5. los nuevos canales de distribución de pago por uso, 6. un cambio en la estructura de clientes y 7. la mejora de la interfaz hombre-máquina.



FOTOGRAFÍA PROPORCIONADA POR SECRETARÍA DE ECONOMÍA

En el estudio citado se insiste en que la industria enfrentará un nuevo "paradigma" basado en el vehículo compartido, o carpooling, una práctica de compartir coche para compensar los gastos de transporte, que va a crecer en Europa un 95% para 2040, mientras que en EE.UU lo hará en un 114% y en China, un 358%.

Se habla, en este caso, tanto del vehículo compartido, o sea, en alquiler, como bajo demanda, como Uber, en comparación con el uso del vehículo en propiedad, o el avión o el tren. Aun así, se espera que, al principio, el impacto global de esta tendencia en las ventas de vehículos en propiedad será muy limitado. Por ejemplo, para 2025 se prevé una disminución de un 1% en el total de las ventas.

De acuerdo con un comunicado de prensa de Oliver Wyman: "...si bien el crecimiento de la industria del automóvil global será positivo, irá acompañado de importantes cambios estructurales y un aumento en la presión de los costos para los cuales la industria no está preparada".

MÉXICO, EL SÉPTIMO A NIVEL MUNDIAL

En el mundo, según cifras de distintas asociaciones automotrices del país, tanto de proveedores, distribuidores, productores y productores de vehículos pesados, México es hoy el séptimo productor mundial de vehículos y el primero en América Latina.

En cuanto a los resultados del año pasado, el país produjo 3,908 millones de vehículos, 0.61% menos que 2017, cuando, de acuerdo con Reuters, se fabricaron 3,932 millones de autos.

De hecho, 4.2 de cada 100 vehículos producidos en el mundo son "Hechos en México", quedando el país en séptimo lugar atrás de gigantes potentísimos, como China, Estados Unidos, Japón, Alemania, India y Corea del Sur.

Claro, hay lugares que se han mantenido constantes. Por debajo de nosotros está España y luego Brasil; sin embargo, se intenta abrir nuevo volumen con las plantas de Aguascalientes e iniciar la producción de BMW en San Luis Potosí, mientras Toyota alista nueva producción en el Bajío.

SE ASOMA EL FUTURO

Ya hay proyectos futuros que, de realizarse, orientarán a México hacia la vanguardia, como los autos eléctricos que Ford armará en Cuautitlán, así como la producción aumentada de General Motors con su importante proyecto de la Blazer.

Además, los fabricantes de automóviles no se cansan de invertir en el futuro, porque la industria resulta ser una de las más innovadoras. Se cree que invierte más de 104,000 millones de dólares en investigación, desarrollo y producción.

La industria automotriz juega un papel central en el nivel tecnológico de otras industrias y de la sociedad. La fabricación y el uso de vehículos contribuyen en gran medida a engrosar los ingresos del gobierno, en todo el mundo, y aportan más de 491,000 millones de dólares.³

El sector es una caja de sorpresas que presenta a lo largo de un año, en los numerosos auto-shows que se organizan en las capitales y ciudades más importantes del globo, incontables innovaciones que surgen de esta carrera -sin meta a la vista- de producir autos con los niveles tecnológicos y de seguridad más altos.

LOS AUTÓNOMOS Y OTROS VEHÍCULOS QUE QUITAN EL HABLA

Un ejemplo de lo anterior son los vehículos autónomos, o VA. Para la década que sigue se hablará de ellos con insistencia; ahora ya se aprecia que están a la vuelta de la esquina.

Las empresas que están metidas en esta perspectiva son numerosas, entre ellas Volvo, Audi, Nissan, BMW, Tesla y Ford, que se han aliado con tecnológicas como Apple, Intel, Bosch, Google y, hasta con Uber, para fortalecerse.

Los expertos vaticinan que con los VA, los accidentes en las carreteras van a disminuir. La cita para verlos circular, todavía de lejecitos, será pronto, en 2020.

En el Salón Internacional del Automóvil de Norteamérica (NAIAS), en Detroit, se presentaron decenas de novedades y el atisbo de una nueva guerra comercial entre grandes marcas por el control del segmento de camionetas 'pickup'.



FOTOGRAFÍA PROPORCIONADA POR SECRETARÍA DE ECONOMÍA

Toyota, por su lado, hará que sus vehículos sean 100% eléctricos en 2025 y hace planes para hacer que ePalette, un eléctrico totalmente autónomo se estrene en las olimpiadas de Tokio 2020.

Además, ha roto la barrera entre las tiendas físicas y el e-commerce y firmó alianzas con Amazon, Pizza Hut y Uber para que el vehículo pueda ser usado en cualquier actividad, inclusive para entrega de alimentos.

Otra propuesta es la de Hyundai con Nexo, un vehículo que funciona con hidrógeno. Es un paso más en su línea de coches cero emisiones, como Ioniq; sin embargo, utiliza el hidrógeno como fuente de energía y puede recargarse en un lapso de cinco minutos. Quizás salga en 2018 en Estados Unidos y, según afirman, puede recorrer hasta 600 kilómetros con autonomía.

Ford, por su lado, anunció que para 2021 lanzarán un servicio de coches autónomos para entregas con socios como Domino's Pizza y el servicio de pedidos de comida a domicilio Postmates.

Por si no bastara, Ford anunció una plataforma de conectividad en la nube en asociación con Qualcomm llamada Transportation Mobility Cloud (TMC), que intenta que los autos, así como otras cosas de las ciudades, se conecten entre sí para crear urbes inteligentes.⁴

LAS CAMPANADAS DE LA TRANSICIÓN TECNOLÓGICA

En una entrevista a Oscar Albin, firmada por Leopoldo Eggers en RIM Automotriz⁵, se habla de los retos de la transición tecnológica, donde se afirma que contra lo que algunos creen, la sustitución de los motores de combustión por los de propulsión eléctrica, no representan una gran amenaza para las industrias automotriz y de autopartes en México.

Y eso porque los sistemas de motores eléctricos y sus conexiones al tren motriz también requieren una serie de tecnologías y de componentes como sistemas de die casting de aluminio para hacer las carcasas, por ejemplo, o maquinados para fabricar los rotores.

Por otro lado, casi todas las grandes compañías que actualmente lideran la producción y comercialización de motores eléctricos automotrices, ya tienen una sólida presencia en los clústeres automotrices mexicanos, y aunque actualmente la fabricación de sistemas de motores eléctricos y sus componentes más especializados, la realizan en sus casas matrices. Por eso los volúmenes de producción son pequeños y no necesitan desarrollar enclaves productivos de gran escala, bajo costo y cercanía de sus clientes que son las grandes OEM.

Pero a medida que aumenta la demanda de vehículos eléctricos todo eso va a cambiar. Pero primero, deben resolverse tres grandes limitantes: las tecnologías, los sistemas e infraestructura pública para la recarga rápida de las baterías; la ampliación sustancial de los rangos de autonomía operativa; y la reducción sustantiva de los costos y precios de venta de los vehículos.

“Cuando eso ocurra y se justifique la producción en gran escala de los vehículos eléctricos, seguramente –comenta Albin– esas compañías decidirán instalar en México algunas líneas de producción para abastecer a la Región T-MEC”.

EL FUTURO DE LOS EMERGENTES

La 3ª edición del estudio, “La futura estructura de la industria automotriz, FAST 2030”, elaborado por Oliver Wyman y la Asociación Automotriz Alemana (VDA), apunta, por último, que la creación de valor en la industria “cambiará significativamente a favor de los mercados emergentes”. Así, hacia 2030, América del Norte, Europa, Japón y Corea del Sur perderán alrededor de 10 puntos porcentuales de su participación en la creación de valor en los mercados emergentes, según el estudio.

Por último, Europa continuará dominando en 2030 el segmento de los autos premium, ya que mantendrá un 50% de la creación de valor total, y contará con la participación de China, que aumentará su presencia del 13% al 20%. Joern Buss, un analista de sector, asegura que “China superará en un periodo relativamente corto a Europa y tomará una posición de liderazgo en la fabricación”. ¿Qué tal? [Hq](#)

¹ <http://www.oica.net/category/about-us/>

² <https://www.elsoldemexico.com.mx/finanzas/mejorar-sueldos-en-la-industria-automotriz-reto-ante-el-tlcan-1899804.html>

³ https://www.huffingtonpost.com/enrique-kogan/numero-de-vehiculos-en-el-mundo_b_6237052.html

⁴ Ver <https://www.elnuevodia.com/suplementos/autos/nota/tendenciasdelaindustriaautomotrizenel2018-2384417/> Además, dé un paseo por esta estupenda página Web <https://www.automotiveworld.com/>

⁵ RIM Automotriz, may-jun 2019, Panorama. <http://rim.com.mx/PORTAL/>

ENRIQUE CHAO

Fue director editorial de Grupo Editorial Expansión. Ha creado, coordinado y desarrollado libros de en materia de negocios y empresa. Participa en Consejos editoriales de revistas de negocios e industriales.