

Comercio automotor México y Brasil

Juan Pablo Góngora Pérez y Salvador Medina Ramírez*

De manera reciente Brasil decidió establecer restricciones a la importación de vehículos automotores mexicanos, lo cual afectará a la industria automotriz mexicana debido a su vocación exportadora. Con el fin de comprender los efectos de esta medida para México y los motivos detrás de dicha decisión de Brasil, la presente nota aborda la importancia de la industria automotriz y el comercio internacional para México y detalla la relación comercial reciente entre México y Brasil, así como el papel de la apreciación del real. También se refiere a los términos del tratado comercial denominado Acuerdo de Complementación Económica número 55 (ACE 55) y a su renegociación, pues de esta surgieron las actuales restricciones; al final, se analizan las perspectivas para México en este entorno.

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA Y EL COMERCIO EXTERIOR

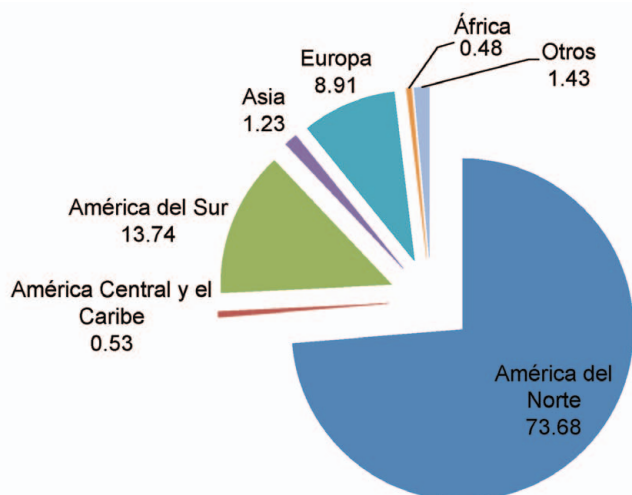
La importancia económica de la industria automotriz en México es patente: contribuye en promedio con 3% del producto interno bruto (PIB) (2004-2009) y genera más de 145 000 empleos al año (2010).¹ La característica principal de esta industria es su carácter exportador: dirige 80% de su producción al mercado externo,² ventas que significan un promedio mensual de 16% del total de las exportaciones nacionales. Las exportaciones de la industria automotriz han tenido una dinámica de crecimiento en las últimas dos décadas, ya que a inicios de 1993 este porcentaje oscilaba entre 11 y 15 por ciento, mientras que en los últimos años ronda entre 15 y 20 por ciento. Esta tendencia se debe en gran

medida al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), pues México ha fungido de plataforma productiva hacia Estados Unidos, principal mercado de las exportaciones automotrices nacionales. Sin embargo, en los últimos años la industria automotriz nacional ha logrado diversificarse hacia América del Sur, con lo que Brasil ya se convirtió en el segundo país receptor de las exportaciones mexicanas (véase la gráfica 1).

COMERCIO MÉXICO - BRASIL

El comercio total entre México y Brasil también ha aumentado en las últimas dos décadas, pues pasó de un monto de 1 365 millones de dólares, en 1995, hasta alcanzar 9 452 millones de dólares, en 2011, que representa un crecimiento promedio anual de 12.9%, el mayor crecimiento durante el periodo 2000-2009. No obstante este crecimiento, la balanza comercial ha sido desfavorable para México, que presenta un déficit comercial de manera continua, con excepción de 2011, cuando registró un saldo a favor de 329 millones de dólares.

GRÁFICA 1. EXPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES POR REGIÓN DE DESTINO, 2011 (PORCENTAJES)



Fuente: elaboración propia con datos de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz A.C, <<http://www.amia.com.mx/expr.html>>, abril de 2012.

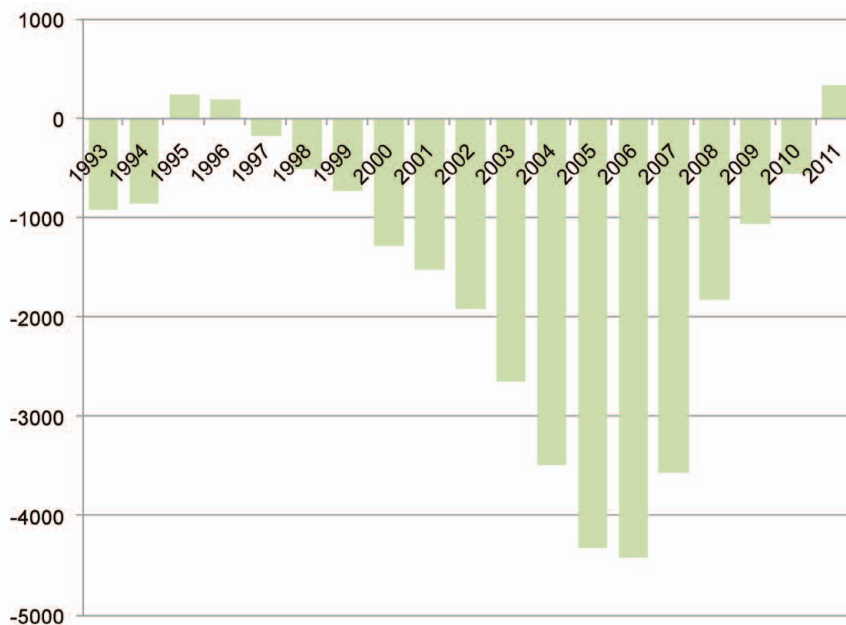
* salvador.medina.ramirez@gmail.com y khayman_gp@yahoo.com.

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía, *La industria automotriz en México*, <www.inegi.gob.mx>, 2011.

² Centro de Transporte Sustentable de México e Instituto Nacional de Ecología, *Analysis of the Automotive Industry in México*, 2010.

³ *Ibid.*

**GRÁFICA 2. BALANZA COMERCIAL MÉXICO-BRASIL, 1993-2011
(MILLONES DE DÓLARES)**



Fuente: Banco de México, Estadísticas, <www.banxico.org.mx>, abril de 2012.

El año 2011 no fue favorable para el sector externo de Brasil, debido a que sus importaciones se incrementaron 24.60%. Las importaciones de vehículos de pasajeros explican en gran parte esta cifra pues aumentaron 48.6% durante 2011, y en especial durante noviembre del mismo año cuando aumentaron 45.7% respecto al mes anterior. Esta coyuntura contribuyó al deterioro de la

balanza comercial brasileña y alarmó al gobierno de ese país, ya que se trataba del mayor nivel de importaciones de vehículos de pasajeros desde el inicio de la década de los noventa.

Un factor que también explica en buena medida el fenómeno descrito es el comportamiento del real, la moneda de Brasil. A partir de marzo de 2011, el

real empezó a mostrar una apreciación considerable: inició el año con valores cercanos a 1.7 reales por dólar y a mediados del año alcanzó un mínimo de 1.53 reales por dólar. Esto significó una apreciación de poco más de 7%, la cual dio paso a una devaluación que frenó de manera momentánea las importaciones.

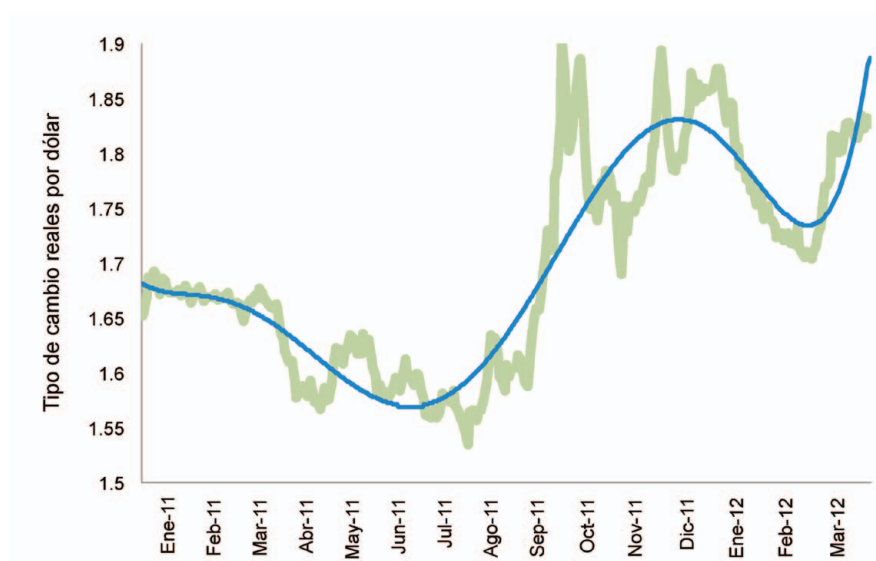
Así, después de una devaluación del real de 24% entre julio y septiembre, la situación de las importaciones reportó una mejoría en el último mes de 2011. No obstante, a inicios de 2012 el dólar comenzó a abarataarse de nueva cuenta, aunque no a los niveles de mediados de 2011, y en Brasil se abrió el debate respecto a poner en funcionamiento medidas proteccionistas que evitaran un nuevo proceso de aceleración de las importaciones de vehículos. Como consecuencia, a mediados de marzo de 2012, el Ministerio de Desarrollo, Industria y Comercio Exterior brasileño envió a su homólogo mexicano, la Secretaría de Relaciones Exteriores, una carta con la petición de renegociar el acuerdo automotor.

CUADRO 1. EVOLUCIÓN DE IMPORTACIONES TOTALES Y DE VEHÍCULOS DE PASAJEROS DE BRASIL, 2011 (MILLONES DE DÓLARES)

Fecha	Importaciones totales	Vehículos de pasajeros	Crecimiento mensual de importaciones de vehículos	Exportaciones - Importaciones
Enero	14 816	799		-660
Febrero	15 538	850	0.01%	-480
Marzo	17 734	908	0.01%	-524
Abril	18 312	1 085	0.02%	-705
Mayo	19 684	957	-0.01%	-626
Junio	19 259	1 040	0.01%	-710
Julio	19 114	1 073	0.00%	-724
Agosto	22 280	1 194	0.01%	-793
Septiembre	20 213	1 018	-0.01%	-685
Octubre	19 785	1 070	0.01%	-675
Noviembre	21 195	1 559	0.05%	-1 111
Diciembre	18 312	1 188	-0.02%	-672

Fuente: Banco Central de Brasil, <www.bcb.gov.br>, abril de 2012.

GRÁFICA 3. EVOLUCIÓN DEL TIPO DE CAMBIO DE BRASIL, ENERO 2011 – MARZO 2012



Fuente: Banco Central de Brasil, <www.bcb.gov.br>, abril de 2012.

RENEGOCIACIÓN DEL ACE (55)

México se ubicó en el cuarto lugar entre las naciones que aumentaron de modo significativo la exportación de vehículos a Brasil, sólo detrás de China, Bélgica y Alemania. Debido al deterioro de su comercio exterior, el gobierno brasileño decidió renegociar el acuerdo automotor

con México para frenar el crecimiento de su déficit comercial mediante la implantación de un sistema de cuotas a las importaciones, es decir, una medida proteccionista.

Cabe señalar que en 2002 Brasil y México suscribieron el Acuerdo de

Complementación Económica México-Mercosur número 55 (ACE 55) con el fin de fortalecer la integración de América Latina y cuyo principal objetivo consiste en establecer el libre comercio en el sector automotor de forma gradual, proceso que finalizó en 2007.

Sin embargo, la fuerte apreciación del real, de 8.9% durante los dos primeros meses de 2012,⁴ erosionó la competitividad de la industria brasileña, con la consiguiente amenaza de que se incrementaran otra vez las importaciones de automóviles provenientes de México, lo que provocó que Brasil decidiera frenarlas aunque eso implicara romper con el acuerdo de libre comercio celebrado con México. El gobierno brasileño argumentó que el acuerdo suscrito no le era benéfico y solicitó al gobierno mexicano su renegociación o, en su defecto, rompería con el acuerdo de forma unilateral. Ante esta circunstancia, el gobierno mexicano aceptó la renegociación. La propuesta consistió en fijar una cuota máxima de importación de vehículos, la cual quedó establecida de la siguiente forma:

- a) primer año: 1 450 millones de dólares;
- b) segundo año: 1 560 millones de dólares; y
- c) tercer año: 1 640 millones de dólares.

PERSPECTIVAS PARA MÉXICO

El efecto directo de estos cambios es que los grandes fabricantes de automotores instalados en tierras mexicanas reducirán de forma drástica sus expectativas de crecimiento de ventas en el mercado brasileño (se estima una caída de alrededor de 37%) y requerirán encontrar otros mercados, con la esperanza de retomar la libre exportación una vez transcurrido el periodo de tres años acordado por Brasil.⁵



Fuente: http://www.altonivel.com.mx/assets/images/Estructura_V2/Actualidad/Especiales/140312_autos_brasil.jpg

⁴ Derivada, a su vez, de la salida de capitales de Europa que encontraron en Brasil un refugio a modo, gracias a que la economía brasileña cuenta con una de las tasas de interés más altas del mundo.

⁵ CNN Expansión, “Brasil mete freno automotriz a México”, <www.cnnexpansion.com>, abril de 2012.



Fuente: <http://static.tvazteca.com/imagenes/2012/13/mar-automovil-ace-1456373.jpg>

Es importante destacar que el ACE 55 fue favorable para la nación brasileña durante los primeros seis años de su puesta en marcha y las condiciones económicas actuales de la economía brasileña son las que orillan a establecer estas medidas proteccionistas al amparo del argumento de corregir las distorsiones del mercado financiero internacional que afectan el valor de su moneda.

Por eso, uno de los mayores peligros de la renegociación del ACE 55 radica sobre todo en el efecto de contagio que pueda presentarse en los otros países miembros del Mercosur. Una de las opciones para México es dirigir sus exportaciones hacia Chile, Colombia o Argentina. Pero, hoy en día, por lo menos Argentina ha puesto también sobre la mesa la posibilidad de fijar límites al ingreso de automóviles mexicanos o, al igual que Brasil, renegociar el ACE 55. Estas propuestas se deben a

que 2011 también fue para Argentina un año de déficit comercial con México en el sector automotor. De modo lamentable, la situación con Brasil ha sentado un precedente: una vez que el gobierno mexicano accedió a una renegociación, otros países sudamericanos, aun sin tener un déficit comercial tan importante como el de Brasil, podrán tener argumentos para imponer también medidas en contra del libre comercio y no respetar los tratados ya firmados.

Una vez que el gobierno mexicano ya accedió a una renegociación, otros países sudamericanos, aun sin tener un déficit tan importante como el de Brasil, podrán tener argumentos para imponer también medidas en contra del libre comercio y no respetar los tratados ya firmados
