

son una medida establecida en el TLCAN para sostener que la mayoría de los componentes que conforman un automóvil ensamblado en Norteamérica sea hecha en esa zona, los cuales deben ser en promedio 62.5% (puede ser diferente según la pieza). La industria automotriz es muy relevante en la economía de las tres naciones. Estados Unidos es el principal importador de autos armados en México, puesto que representa alrededor de 77% de los vehículos que se hacen en México; por otro lado, Estados Unidos tiene a nuestro país como su principal cliente de autopartes, más que Canadá. La Información de Banxico muestra que en 2016 México obtuvo un superávit comercial automotriz de 62 mil 898 millones de dólares, representando el principal sector generador de divisas para la economía nacional, por encima de turismo e industria petrolera.

La propuesta de los Estados Unidos es elevar de 62.5 a 80% el contenido de los componentes o proponer reglas de origen diferenciadas por país. Para algunos analistas la actual regla de origen refleja un mecanismo de integración muy importante que han permitido generar valor en los tres países, incrementarla haría perder competitividad a la región afectando a la inversión y la generación de empleos de la industria en toda la región.

Estas tres líneas están interrelacionadas con el fundamento central del Tratado: las diferencias tecnológicas. Las diferencias tecnológicas entre ambos países llevan necesariamente a la diferencia salarial. Si Estados Unidos es más productivo en la producción de servicios de alta tecnología y un poco menos en la manufactura -industria automotriz- que México, el primero se especializará en servicios de alta tecnología y nuestro país en la industria automotriz. Por ello los salarios son extremadamente más bajos en México comparado con los Estados Unidos, y nuestro país tendrá que importar una parte importante de autopartes para la producción y su ensamblado de autos.



Además las ventas (exportaciones) son las ganancias de la industria automotriz extranjera. El Tratado firmado en 1994 favoreció, sin duda alguna, a grandes corporaciones internacionales. Por ello si se afecta una sola línea sea ésta de certidumbre jurídica (resolución de disputas), de aplicaciones de aranceles (libre comercio) o elevación de las reglas de origen, el Tratado se viene abajo afectando a estas grandes industrias.

4. La cuarta línea tiene que ver

con el comercio electrónico y las transferencias de plataformas de información. Pero existen nuevos temas que se tendrán que abordar y son: la economía colaborativa, comercio digital, cadenas de valor, comercio justo, propiedad intelectual y mercados laborales. En este último tema los representantes mexicanos eluden referirse al incremento de salarios en los tres países. Pero no desaprovechan la oportunidad de pedir una ampliación de las categorías para "la entrada

temporal de personas de negocios, mejorar los tiempos, transparencia y procesos para su ingreso (en Estados Unidos) y buscar mecanismos innovadores de movilidad laboral". Las autoridades mexicanas ven una "enorme oportunidad" que se pueda facilitar el traslado temporal de profesionales entre los tres países. ¿Cuántos jornaleros mexicanos se emplean en Florida? ¿Y soldados en infraestructuras estadounidenses?, se preguntan. El gobierno mexicano prefiere el traslado de personal entre países que el aumento de salarios a la clase trabajadora de México. En la próxima entrega se abordarán los temas de la economía colaborativa, comercio digital, cadenas de valor, comercio justo, propiedad intelectual, que no son abordados con la frecuencia de los temas anteriores.

*** Maestro investigador del Departamento de Economía de la Universidad de Sonora y Consejero del Observatorio Ciudadano de Convivencia y Seguridad del Estado de Sonora (OCCSES).**

