



del comportamiento que pueda tener el conjunto de la economía; es decir, dijo, se deben concretar los propósitos básicos que han sido comprometidos en el discurso de la modernización y los cambios estructurales a lo largo de casi cuatro décadas y que el modelo actual ha sido incapaz de resolver.

Entre esos propósitos mencionó el crecimiento sostenido y dinámico que permita crear los empleos que demandan los mexicanos; un crecimiento que permita abatir la pobreza; que avance en la igualdad de oportunidades entre regiones, empresas y hogares; un crecimiento con estabilidad que permita planear sin sobresaltos, invertir con menor riesgo y tomar decisiones con mayor certidumbre; un crecimiento sustentable que proteja y permita crecer el capital natural de la nación, etcétera.

“Todas las empresas automotrices esperan que haya políticas a favor del crecimiento”, reiteró. Recordó que directivos de Ford han declarado que esta empresa, con más de 90 años en el país y más de ocho mil empleados, tiene un compromiso de largo plazo en México, por lo que es importante tener políticas de estabilidad económica que le permitan sostenerse en el largo plazo.

En los últimos diez años, desde 2005, precisó, la Ford ha invertido en México poco más de 8 mil millones de dólares y produce el vehículo más exportado del país, el Fusion, que reportó una producción de más de 270 mil unidades



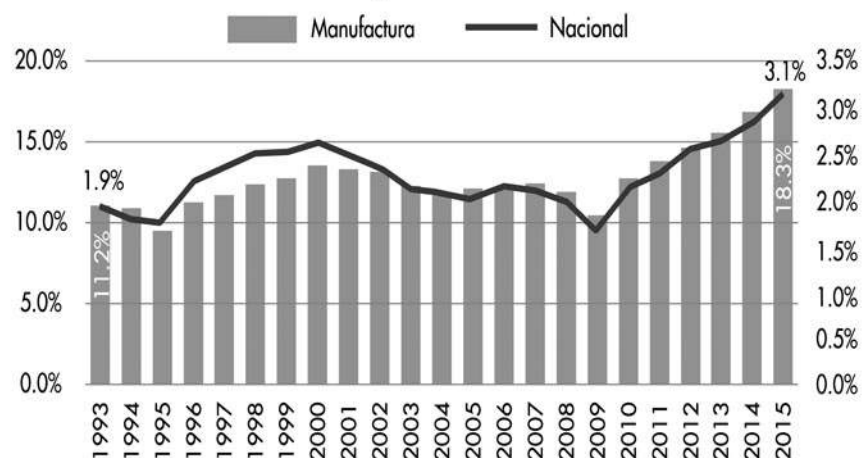
en 2016, la mayoría de las cuales va a Estados Unidos.

Declaraciones y la política económica

Aunque México enfrenta declaraciones proteccionistas del gobierno de Estados Unidos orientadas al fortalecimiento de las inversiones y la generación de empleo en ese país, con base en la intención de renegociar el TLCAN y amenazas de gravar con impuestos hasta del 35% a las importaciones de automóviles producidos en México, no se conoce aún con certeza el marco normativo y las acciones estratégicas que habrán de definir la nueva política económica e industrial para el cuatrienio del presidente Trump, “por lo que estamos apenas transitando del mero ámbito de las declaraciones políticas al de la verdadera política económica”, manifestó.

Dijo que para trazar escenarios realistas se debe tener presente la dinámica y comportamiento que

Industria Automotriz Mexicana Participación en PIB



- Representa 18.3% del PIB Manufacturero
- Un 3.1% del PIB Nacional

El incremento de éstas proporciones a partir de la entrada en vigor del TLCAN es notable.

ha seguido el sector automotriz en México, por lo menos después de la firma del TLCAN; la dinámica y tendencias de crecimiento que ha seguido la economía de México durante las últimas casi cuatro décadas y, particularmente, el comportamiento del sector manufacturero, en virtud de que el sector automotriz constituye uno de los principales pilares del crecimiento y de las exportaciones no petroleras, y la lógica de transnacionalización y rentabilidad que acompaña el desplazamiento de las corporaciones automotrices en todo el mundo.

En este sentido, la producción de la industria automotriz en México representó en 2014 el 16.9% de las manufacturas, un hecho sin precedente, y después de la industria alimentaria se convirtió en la segunda actividad más importante que, por sus exportaciones, ocupó el cuarto lugar a nivel mundial.

Al demandar insumos para realizar su producción, la industria automotriz genera impactos en 157 actividades económicas de un total de 259, según la matriz de insumo producto, explicó, y presentó un saldo superavitario en la balanza comercial cercano a los 50 mil millones de dólares, que en ese año contrastó con el saldo nacional deficitario de la balanza comercial, igual que el de las industrias manufactureras. Para el 2015, agregó, la participación de

la industria automotriz en el Producto Interno Bruto (PIB) manufacturero representó el 18.3%, y del PIB nacional el 3.1%.

“Las declaraciones de Trump son amenazas en general para el conjunto de la industria, que no creo vayan a prosperar, porque es el sector privilegiado en México, donde el gobierno mexicano tiene interés de que las cosas vayan bien”, comentó. El investigador, adscrito a la Red de Innovación y Trabajo de la Industria Automotriz, coautor del estudio de caso “La gente de Ford Hermosillo: trabajadores con filiación cooperativa de grupo e identidad limitada”, publicado en el libro La industria automotriz en México. Relaciones de empleo, culturas organizacionales y factores psicosociales, dijo que desde 1986 se instaló Ford en Hermosillo y eso ha creado un potencial de desarrollo industrial muy importante que ha impactado el crecimiento de Sonora.

Además de la generación de mano de obra que ha implicado en 30 años, agregó, ha sido de orden prioritario para el desarrollo regional, incluso para las políticas industriales del estado. La industria automotriz ha generado impactos de aprendizaje tecnológico y organizacional que muchas otras empresas, incluyendo las que no son de la rama automotriz han aprovechado.