

### El TLCAN es esencial para nuestra industria automotriz

- La industria automotriz tiene una de las cadenas de suministros más altamente integradas de Norteamérica: el 75% de las exportaciones de autopartes fabricadas en Estados Unidos se destina a sus socios del TLCAN y el tercio de ese volumen va dirigido a México.
- La industria tiene un excelente desempeño: las exportaciones automotrices del TLCAN han incrementado su participación de mercado global y la industria automotriz estadounidense ocupa ahora un porcentaje récord de la actividad manufacturera total de ese país.
- En Canadá, el producto de la industria automotriz avanza casi cuatro veces más rápido que la tasa de crecimiento de todo el sector manufacturero.
- Aproximadamente un 75% del valor de todas las autopartes usadas en los vehículos fabricados en Norteamérica proviene del TLCAN, porcentaje bastante superior al umbral de 62.5% establecido en el acuerdo para la circulación libre de derechos aduaneros de los automóviles entre los países del TLCAN.
- El empleo generado en el sector automotor ha superado la creación total de puestos de trabajo en toda Norteamérica. Cualquier perturbación del libre movimiento de vehículos y autopartes afectaría el crecimiento y el empleo.

### TLCAN: UN ACUERDO MUY VENTAJOSO PARA TODA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ NORTEAMERICANA

Aunque en general se considera que la industria automotriz mexicana ha sido la más beneficiada desde la adopción del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994, lo cierto es que el pacto comercial también ha jugado un papel vital en la expansión vigorosa que han registrado los sectores automotores de Canadá y Estados Unidos en las dos últimas décadas. La producción automotriz de México se ha más que triplicado desde mediados de los años 90. Las exportaciones de vehículos y autopartes se han multiplicado por diez, con lo que México representa ahora el 6.5% del comercio automotor global. Sin embargo, las industrias automotrices de Estados Unidos y Canadá también se han visto muy favorecidas por el acuerdo. A continuación destacamos cómo toda la industria automotriz norteamericana ha cambiado y se ha fortalecido gracias al TLCAN, aumentando su producción y su participación de mercado tanto en cada uno de los tres países como en el ámbito internacional.

### LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ NORTEAMERICANA TIENE UN DESEMPEÑO SUPERIOR CON EL TLCAN

Gracias al TLCAN, la industria automotriz norteamericana se ha convertido en una de las más competitivas del mundo. Ha logrado impulsar su productividad y ganar participación de mercado a nivel global. Por ejemplo, las exportaciones de la industria automotriz del TLCAN al resto del mundo han aumentado en una tasa promedio anual de 3.5% durante la última década, un ritmo que supera en más de medio punto porcentual el crecimiento promedio de las exportaciones de la industria automotriz global. Norteamérica representa ahora casi el 22% de las exportaciones de la industria automotriz global, en comparación con la participación de menos de 19% que tenía hace una década (gráfico 1). Aunque México ha encabezado este crecimiento de las exportaciones, Estados Unidos también está superando el ritmo de aumento del volumen global de exportaciones. En la última década, las exportaciones de la industria automotriz estadounidense se han expandido a una tasa promedio anual de 3.1% y hoy en día suman el 9.5% del total global, un punto porcentual más que su participación hace diez años.

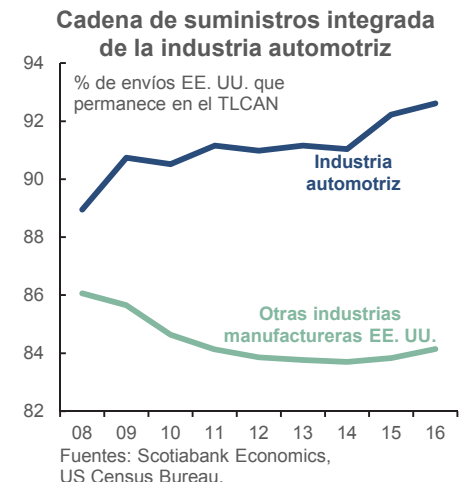
### CONTACTOS

**Carlos Gomes**  
416.866.4735  
Scotiabank Economics  
[carlos.gomes@scotiabank.com](mailto:carlos.gomes@scotiabank.com)

Gráfico 1



Gráfico 2



## LAS INDUSTRIAS AUTOMOTRICES DE ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ AVANZAN A PLENA POTENCIA

La industria automotriz norteamericana ha impulsado su competitividad aumentando la integración entre los tres países del TLCAN y es ahora uno de los sectores manufactureros más estrechamente vinculados del mundo. Más del 92% de los envíos de la industria automotriz de Estados Unidos se quedan en la zona del TLCAN y esta integración sigue fortaleciéndose (gráfico 2), siendo de casi 10 puntos porcentuales más que en otros sectores manufactureros. Las autopartes y componentes que se producen en cualquier país norteamericano cruzan las fronteras del TLCAN hasta ocho veces antes de su instalación en el producto ensamblado final.

El TLCAN ha permitido que la industria automotriz de Estados Unidos supere el desempeño de otros sectores industriales, al incrementar su participación en la actividad manufacturera total estadounidense a máximos sin precedentes. El crecimiento del producto de la industria automotriz estadounidense se ha acelerado a una tasa promedio anual de alrededor de 2.5% desde la adopción del TLCAN, un ritmo que es aproximadamente medio punto porcentual más rápido que en las dos décadas anteriores y casi un punto porcentual completo más rápido que el crecimiento de toda la industria manufacturera del país. Como resultado, el sector automotor representa ahora un porcentaje récord (12.4%) del total de la actividad manufacturera estadounidense, mientras que según los estimados ni siquiera llegaba al 10% antes de la entrada en vigor del TLCAN (gráfico 3).

En Canadá se observa también una tendencia similar, pues el producto de la industria automotriz ha crecido a una tasa anual cercana al 4% en los últimos cinco años, superando en tres puntos porcentuales el ritmo de avance de todo el sector manufacturero. Los vehículos automotores y autopartes representan hoy en día el 10.5% de toda la actividad manufacturera canadiense, su nivel más alto en una década y 50% superior al mínimo que tocó durante la recesión económica global de 2008–09. Este auge está siendo impulsado por las autopartes, cuya producción ha estado aumentando en más de 5% cada año durante la actual recuperación económica, el mejor desempeño desde el inicio del milenio (gráfico 3).

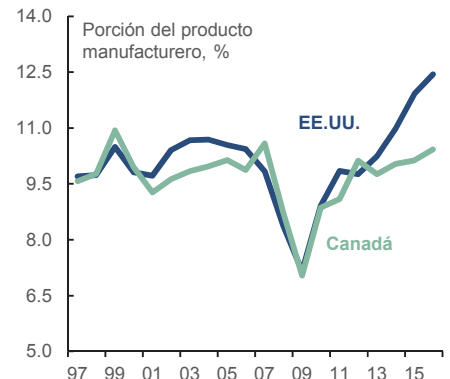
## EL TLCAN SUSTENTA LA COMPETITIVIDAD NORTEAMERICANA

Más del 75% del valor de todas las autopartes y componentes de vehículos automotores que se utilizan en la región proviene de los países del TLCAN, nivel mucho más alto que lo exigido actualmente por el acuerdo para el movimiento libre de derechos aduaneros en la zona comercial (62.5% para los vehículos y 60% para las autopartes). De hecho, la red de cadenas de suministros de la industria automotriz norteamericana ha mantenido un patrón de abastecimiento relativamente estable, pese al surgimiento de Asia (China, en particular) como gran exportador mundial de autopartes. Por ejemplo, las exportaciones de autopartes de Asia para Norteamérica se han incrementado en una tasa anual promedio de 6% en la última década, un punto porcentual menos que la tasa de crecimiento de las exportaciones de autopartes de Asia al resto del mundo. Las autopartes asiáticas han penetrado menos en el mercado norteamericano que en la Unión Europea, región que muchos consideran líder en eficiencia tecnológica e innovación en ingeniería.

No es necesario endurecer más las reglas de origen del TLCAN para el sector automotor. La industria automotriz norteamericana ya cumple y supera los umbrales mínimos de las reglas de origen que establece el acuerdo. Sin embargo, según algunos estimados, si se reevaluaran los valores que normalmente se atribuyen a los distintos componentes automotores para reflejar la cada vez mayor presencia de la alta tecnología en los automóviles y camiones, dicho porcentaje de contenido suministrado localmente (75%) podría bajar. El uso de componentes electrónicos en los vehículos fabricados en Norteamérica creció en un promedio anual de casi 12% de 2010 a 2016 y más del 40% de estos componentes proviene de países no miembros del TLCAN. El crecimiento de las importaciones de estos productos está avanzando a un ritmo más veloz, en gran parte porque hay pocos proveedores locales o, cuando sí los hay, sus plantas ensambladoras se encuentran fuera del TLCAN. Ahora bien, un endurecimiento de las reglas de origen del TLCAN para los automóviles, que implique bien sea aumentar el umbral general para todo el acuerdo o introducir un porcentaje específico de contenido estadounidense, no hará que la producción de estos componentes vuelva a la región. Al contrario, estas medidas reducirían posiblemente la competitividad de la producción automotriz norteamericana, desplazarían aún más la producción a México en vez de hacia Estados Unidos, y llevarían a los

Gráfico 3

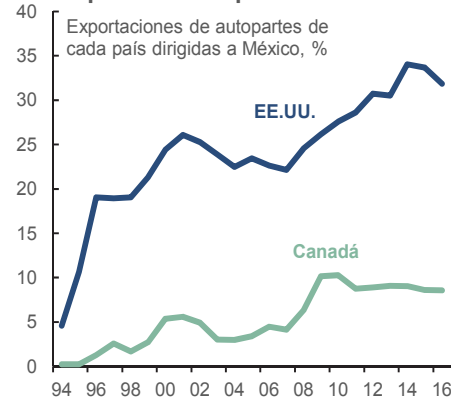
### Desempeño superior de la industria automotriz norteamericana



Fuentes: Scotiabank Economics, BEA, Federal Reserve, Statistics Canada.

Gráfico 4

### Industria automotriz mexicana: un imán para las autopartes del TLCAN



Fuentes: Scotiabank Economics, Centro de Comercio Internacional.

productores automotores a preferir acogerse a los aranceles de la nación más favorecida (NMF) para parte de su comercio intra-norteamericano que molestarse en gozar del acceso libre de derechos aduaneros del TLCAN, con lo que al final terminarían aumentando sus costos.

### **ESTADOS UNIDOS ABASTECE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA**

La industria automotriz de Estados Unidos es el principal proveedor de autopartes para sus dos socios del TLCAN y ha sido un gran beneficiario de la expansión rápida de las plantas ensambladoras en México. Más del 75% de las autopartes que exporta Estados Unidos se dirige a Canadá o México. En particular, México es ahora el destino de más de un tercio de todas las autopartes que exporta Estados Unidos, mientras que en 1994 cuando entró en vigor el TLCAN apenas compraba menos de 5% de componentes estadounidenses (gráfico 4). Los envíos de toda la industria automotriz estadounidense a México han aumentado en una tasa anual de 7% durante los últimos 23 años, casi el doble del crecimiento de las exportaciones al resto del mundo. Las exportaciones canadienses a México se han acelerado aún con más rapidez, aunque el porcentaje de envíos de autopartes canadienses a México sigue siendo de un solo dígito.

Como resultado de este crecimiento rápido de las exportaciones de autopartes estadounidenses a las plantas ensambladoras mexicanas, Estados Unidos provee ahora el 60% de todo el volumen foráneo de autopartes que compra México. Esto significa que cada vehículo fabricado en México contiene más de USD 5,000 en componentes fabricados en Estados Unidos, es decir, más o menos el 40% de su contenido total. Este contenido estadounidense es mucho más alto en los vehículos ensamblados en Canadá, de casi USD 9,500 por modelo.

### **EL TLCAN ES FUENTE DE EMPLEO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

Las cadenas de suministros altamente integradas de la industria automotriz norteamericana han hecho que el empleo en el sector automotor estadounidense crezca en alrededor de 6% por año durante la expansión económica actual, es decir, cinco veces más que el empleo en todo el sector manufacturero y tres veces más que todo el empleo en el país. Esto significa que cualquier trastorno de la cadena integrada de suministros que se ha conseguido establecer con el TLCAN puede amenazar el auge de la industria automotriz norteamericana, así como algunos de los casi 2 millones de puestos de trabajo de esta industria en Estados Unidos, Canadá y México.

En la industria automotriz canadiense, el ritmo de creación de empleo ha sido un poco más lento, pero también ha superado la tasa de crecimiento del empleo en el sector manufacturero y la generación total de empleo en el país. El crecimiento del empleo en el sector automotor se ha ubicado en un promedio anual de casi 3% desde 2010 y se aproxima ahora al nivel que existía en 2008. Es una evolución mucho más favorable que la del empleo manufacturero canadiense, que apenas ahora empieza a registrar un crecimiento interanual por primera vez desde 2012. Es también dos veces y medio más rápida que la creación de puestos de trabajo en toda la economía.

### **EL FUTURO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ RESIDE EN EL TLCAN**

El TLCAN es clave para el futuro de la fabricación de automóviles en Norteamérica. El sector es uno de los mejores ejemplos de las distintas formas en que la mayor integración económica fruto del TLCAN ha permitido que los fabricantes del continente, especialmente los estadounidenses, mantengan su competitividad internacional. El trabajo de modernización del TLCAN debería garantizar que el acuerdo siga siendo lo suficientemente flexible para que el sector automotor norteamericano conserve su alto nivel de desempeño de los últimos años.

Este documento ha sido elaborado por Scotiabank Economics como un recurso para los clientes de Scotiabank. Las opiniones, estimaciones y proyecciones que aquí se exponen son las nuestras a la fecha del presente y están sujetas a cambios sin previo aviso. La información y las opiniones incluidas en este documento provienen de fuentes consideradas confiables, pero no se ofrece ninguna declaración ni garantía, expresa o implícita, con respecto a su exactitud e integridad. Ni Scotiabank ni alguno de sus oficiales, directores, socios, empleados o empresas afiliadas asumen ninguna responsabilidad por cualquier pérdida derivada del uso de este documento o su contenido.

Esta publicación se elabora únicamente para fines informativos. Esta publicación no es, ni debe ser interpretada como una oferta para vender ni fue elaborada para hacer una oferta de compra de ningún instrumento financiero, ni deberá ser interpretada como una opinión que pudiera indicar que a usted le convendría efectuar un swap u operar en función de alguna otra estrategia con swaps conforme a lo definido en el reglamento 23.434 de la Comisión del Comercio en Futuros sobre Mercancía de los Estados Unidos (Commodity Futures Trading Commission) y su Anexo A. Este material no se ha diseñado pensando en sus necesidades y características individuales y específicas, y no debe ser considerado como un "llamado a la acción" o una sugerencia para que efectúe un swap u opere en función de una estrategia con swaps o cualquier otro tipo de transacción. Scotiabank podría participar en transacciones que resulten incongruentes con las opiniones planteadas en este documento y podría tomar posiciones, o estar en el proceso de adoptar posiciones aquí previstas.

Scotiabank, sus empresas afiliadas y cualquiera de sus oficiales, directores y empleados respectivos pueden ocasionalmente tomar posiciones en divisas, actuar como gerentes, cogerentes o suscriptores de una oferta pública o actuar como propietarios o agentes, operar, ser dueños o actuar como generadores de mercado o asesores, corredores o banqueros comerciales o de inversión con relación a los valores o derivados relativos. Como resultado de estas acciones, Scotiabank podría recibir cierta remuneración. Todos los productos y servicios de Scotiabank están sujetos a los términos de los contratos aplicables y reglamentaciones locales. Los oficiales, directores y empleados de Scotiabank y sus empresas afiliadas podrían desempeñar cargos de directores de empresas.

Cualquier valor mencionado en este documento podría no ser recomendable para todos los inversionistas. Scotiabank recomienda que los inversionistas evalúen de forma independiente a cualquier emisor y valor mencionado en la presente publicación, y que consulten con cualquiera de los asesores que estimen conveniente antes de realizar cualquier inversión.

**Esta publicación y toda la información, opiniones y conclusiones contenidas en ella quedan protegidas por derechos de autor. No podrá reproducirse esta información sin el previo consentimiento por escrito de Scotiabank.**

™ Marca de The Bank of Nova Scotia. Utilizada bajo licencia, donde corresponda.

Scotiabank, y "Banca y Mercados Globales", son los nombres comerciales utilizados para los negocios globales de banca corporativa y de inversión, y mercados de capital de The Bank of Nova Scotia y algunas de sus empresas afiliadas en los países donde operan, lo que incluye a Scotiabanc Inc.; Citadel Hill Advisors L.L.C.; The Bank of Nova Scotia Trust Company of New York; Scotiabank Europe plc; Scotiabank (Ireland) Limited; Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Scotia Inverlat Casa de Bolsa S.A. de C.V., Scotia Inverlat Derivados S.A. de C.V., todos ellos miembros del Grupo Scotiabank y usuarios autorizados de la marca Scotiabank. The Bank of Nova Scotia es una sociedad de responsabilidad limitada constituida en Canadá y está autorizado y regulado por la Oficina del Superintendente de Instituciones Financieras de Canadá (OSFI). The Bank of Nova Scotia está autorizado por la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido y está sujeto a la reglamentación de la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido y regulado de manera limitada por la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido. Los detalles sobre el alcance de la reglamentación de la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido a The Bank of Nova Scotia están disponibles previa solicitud. Scotiabank Europe plc está autorizado por la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido y regulado por la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido y la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido.

Scotiabank Inverlat, S.A., Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., y Scotia Derivados, S.A. de C.V., están autorizados y reglamentados por las autoridades financieras mexicanas.

No todos los productos y servicios se ofrecen en todas las jurisdicciones. Los servicios descritos están disponibles únicamente en las jurisdicciones donde lo permita la ley.