



México - Exportamos lo que importamos

Por: [Mouris Salloum George](#)

Globalización, 22 de abril 2019

[Voces del Periodista](#) 22 abril, 2019

Región: [América Latina, Caribe](#)

Tema: [Economía](#)

Indicador clásico de una economía próspera -incluso relativamente distributiva- hasta antes de la globalización, fue el auge en las industrias de la construcción y automotriz.

Poseer una residencia y un *Cadillac* propios era en los Estados Unidos oferta de campaña presidencial y logro tangible de la familia de clase media norteamericana. El zafio Vicente Fox, aunque el vehículo fuera un *boshito*, creyó posible democratizar de esa manera los rendimientos de la economía mexicana.

Para el cuarto lustro del siglo XXI, las cosas han cambiado radicalmente: De más de 91 millones unidades producidas en 2018, Estados Unidos sólo aportó 12 por ciento. Aun su mercado interno es satisfecho por trasnacionales extranjeras.

En fabricación, México, que es mayoritariamente armador, está por debajo de Corea del Sur, reciente competidor que tiene ya industria automotriz propia.

Fox impuso record en la importación de chatarra

El citado Fox incidió en la desnaturalización del mercado. Ya para 2006 permitió el ingreso legal desde los Estados Unidos de un millón 575 mil unidades usadas, 38 por ciento más de vehículos nuevos armados en México.

Casualmente, el PAN denunciaba esa liberalidad como una maniobra de *clientelismo electoral* del PRI a cargo de la Confederación Nacional Campesina.

Al cierre de 2018, la importación de *chatarra* fue de 140 mil unidades; 10 por ciento más que los nuevos producidos y vendidos en el país.

En 2006 y 2018 estamos hablando de importación *legal*. Difícil de cuantificar ha resultado la importación ilegal. Como sea, en ambos casos, a más de presentarse el grave fenómeno de contaminación ambiental en los estados fronterizos norteros, ese comercio implica un oneroso costo en divisas extranjeras.

En concreto, con registros a la baja, de casi dos millones de vehículos armados en México cada año, el mercado interno sólo absorbe 459 mil unidades.

Ese negocio produce una doble distorsión en el Producto Interno Bruto: Se incluye en el balance de la producción nacional el alto porcentaje de los componentes ingresados a México para el armado y, obviamente, el costo de los carros *chocolates* importados legal o ilegalmente al país.

El reto es cómo democratizar la “prosperidad”

El viejo decreto que autorizó la importación de automóviles usados caducó el pasado 31 de

marzo. La Asociación Mexicana de Distribuidores reclama que ese vencimiento se haga valer de inmediato.

Se documenta el tema habida cuenta que, desde hace un año en que se iniciaron las negociaciones de revisión del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), la industria automotriz ha estado en el centro de la agenda de los tres países socios.

El último lance consistió en la propuesta de homologación salarial a los obreros automotrices de los tres países, que permitiría a los trabajadores mexicanos ganar un salario mínimo de 16 dólares la hora devengada.

Con una producción subrogada, con un poder adquisitivo de vehículos nuevos a la baja y la incesante importación de *chatarra*, ¿cómo le harían las secretarías de Economía y de Trabajo y Previsión Social para enfrentar el regateo del potencial salario mínimo a nuestros obreros, cuestión que deja de lado cualquier coartada?

No estamos hablando de economía informal: El sector en su conjunto genera impacto en 157 actividades económicas (84 de manufactura y 73 en comercio y servicios) y da empleo a un millón 904 mil jefes de familia.

Si de prosperidad fuera el signo, ¿cómo democratizarla? Esta es la gran cuestión.

Mouris Salloum George

Mouris Salloum George: *Director General del Club de Periodistas de México, A.C.*

La fuente original de este artículo es [Voces del Periodista](#)

Derechos de autor © [Mouris Salloum George](#), [Voces del Periodista](#), 2019

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: **[Mouris Salloum George](#)**

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca

www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca