



Enderezar los autos chuecos...

Sergio Sandoval Godoy*

En el año 2020 quedará totalmente liberado el mercado de autos usados en México. Para entonces, de acuerdo con el TLC, las ventajas de importar vehículos nuevos o usados de Estados Unidos habrán desaparecido, merced al crecimiento de los ingresos *per cápita* de los mexicanos y al fortalecimiento de la demanda de consumo nacional y de la planta productiva, que en el caso del sector automotriz habrá de alcanzar una madurez competitiva similar a la de Estados Unidos y el resto de los países desarrollados.

Aunque lo primero suene lejano y lo segundo parezca ficción, lo cierto es que desde hace varios años existe en México y Sonora un mercado paralelo de autos usados que opera con independencia de los acuerdos trinacionales y de las regulaciones internas en materia fiscal. Tan sólo en la entidad se calculan unos 100 mil autos *chuecos*, que sumados a un parque vehicular de 385 mil, contabilizan un circulante de casi medio millón (aproximadamente un carro por cada cuatro personas). Esto explica el congestionamiento vial, una mayor contaminación ambiental y el incremento en el número de atracos a comercios y a personas a bordo de estas unidades que se observa últimamente en las ciudades más pobladas de la entidad.

Los pros y los contras de legalizar los *chuecos* han sido visualizados de diversas maneras. En el plano económico, la justificación más fuerte tiene que ver con la derrama de ingresos inmediata que acarrearía al fisco por tenencia federal, estatal y placas, cercana a los 50 millones de pesos (sólo en Sonora), los cuales pudieran convertirse en gasto social. Contrariamente, se aduce daño para la planta productiva nacional y agencias distribuidoras que aparentemente han disminuido sus ventas y frenado la generación de empleos. En lo político el

Cabe recordar que los negociadores norteamericanos del TLC estaban interesados en abrir desde 1994 el mercado trinacional de autos usados; mientras hacemos memoria, el PRI espera a su candidato para abanderar la legalización de los chuecos.

problema tiene que ver con los tiempos electorales y las cuotas de poder. La cosa consiste en amarrar, por parte del partido oficial, el voto de un "corporativismo social transitorio", a través de organizaciones como *Odepafa*, *Onappafa*, *Onappafason* y la CNOP, cuyos representantes han hecho jugosos negocios bajo la mirada complaciente de Hacienda y la complicidad de funcionarios aduanales.

Aunque los intentos del Gobernador de Sonora por hacer suyo el reclamo de miles de usuarios por lo que consideran parte de su patrimonio familiar -y con ello fortalecer su imagen pública- han sido legítimos, éste se ha visto rebasado por los argumentos legales y las negativas de Hacienda. Ello significa esperar la nominación oficial del candidato del PRI a la Presidencia de la República, para que después éste pueda asumir la bandera de gestor que el secretario Gurría no quiso darle a López Nogales.

Para algunos académicos, el problema tiene que ver con las presiones que ejerce el Gobierno de Estados Unidos hacia México para deshacerse de las *cuotas de desecho* de su parque vehicular sobresaturado, merced a una recomposición en la demanda de los consumidores estadounidenses que han mejorado su tasa de renovación de vehículos viejos por nuevos de 3.2 a cada 2.5 años. Es un

problema que se considera similar al de los inmigrantes ilegales que México ejerce con ese país. Se trata de negociar tráfico ilegal de autos *versus* tráfico ilegal de personas, funcionando ambos como mercados paralelos y dejando una considerable derrama en ambas economías.

Cabe recordar que los funcionarios norteamericanos encargados de negociar el TLC fueron los más interesados en que se abriera desde 1994 el mercado de autos usados. Por eso, ante la negativa del Gobierno mexicano, el problema se ha vuelto un asunto de *cuotas subterráneas de importación*, lo cual también parece ser el caso de los trabajadores ilegales mexicanos en la Unión Americana. Esto, por supuesto, es parte de las negociaciones ocultas que están o estarán en la agenda de quienes vienen punteando la carrera por la presidencia de ambas repúblicas. Mientras el PRI espera a su candidato oficial para abanderar la demanda por la legalización de los autos *chuecos*, George Bush y Al Gore intensifican su campaña para capturar el voto hispano ofreciendo una revisión a fondo sobre las leyes antiinmigrantes. Ambas campañas coinciden en tiempos políticos y problemas similares; una vez que se conozcan los candidatos, sus equipos habrán de decidir el futuro de nuestras economías al entrar el siglo XXI.

Si lo anterior parece descabellado, habría que preguntarse entonces: ¿Por qué las últimas soluciones que se dieron al principio del sexenio para frenar la entrada de carros ilegales, no han endurecido sus controles sobre las aduanas, así como sobre los usuarios y los promotores de las organizaciones "importadoras"? ¿Por qué si los beneficios económicos y sociales de legalizar los *chuecos* son de sobra conocidos, y generalmente se consideran mayores que los perjuicios, no se pone solución definitiva al problema? He ahí la cuestión. ●

*Economista y antropólogo.