

El libre comercio no está muerto

Todos hablamos de la guerra comercial que desató el Sr Trump, y del riesgo que los esquemas internacionales de facilitación comercial, construidos con el GATT desde que finalizó la 2ª Guerra Mundial, y después a través de la OMC, pudieran estar en peligro de colapsar.

La verdad es que Estados Unidos ha sido el único país que ha cuestionado los acuerdos que generaron estos mecanismos a través de décadas, irónicamente impulsados por los mismos Estados Unidos. Ningún otro país del mundo se ha subido a este tren, y el efecto que se vislumbra hoy es que la nueva política del Sr. Trump va a afectar al final del día principalmente a las empresas y a los consumidores en su propio país. Y tal parece que ya están empezando a caer los veintes, por ejemplo con el sorpresivo acuerdo que logró el Sr. Juncker, Presidente de la Comisión Europea, con el mismísimo Sr. Trump, de buscar una reducción general de aranceles en lugar de estarlos aumentando. ¿Buenos augurios para la nueva ronda de negociación del TLCAN? Vamos a ver.

Hubo otros dos eventos que vale la pena mencionar e integrar a este panorama.

El primero es la firma de un acuerdo de libre comercio entre la Unión Europea y Japón. El JEFTA, como lo bautizaron, va a eliminar el 99% de los aranceles, y también incluye acuerdos de reconocimiento mutuo de regulaciones técnicas. Esto es especialmente interesante para la industria automotriz, ya que los exportadores europeos ya no sufrirán con las inspecciones japonesas, y para los autos japoneses en Europa se elimina el arancel de un 10%.

El otro evento, relevante para la industria automotriz mexicana, es el acercamiento que se está dando entre la Alianza del Pacífico, liderada por México, con el Mercosur, donde la economía dominante es Brasil. El compromiso que hicieron los presidentes reunidos en Puerto Vallarta de buscar una integración latinoamericana pone fin a una tensa relación que se había generado a partir del 2010, sobre todo en el comercio automotriz. Después de que en 2003 Vicente Fox firmó el Acuerdo Automotor México-Mercosur que eliminaba los aranceles para el comercio de autos y autopartes, Brasil y Argentina se convirtieron en proveedores importantes para el mercado mexicano, basados en costos competitivos con un tipo de cambio de aproximadamente 4 Pesos mexicanos por Real brasileño. Cuando esta circunstancia cambió, y en 2009 el Real costaba 7.50 Pesos, se revirtió el flujo comercial. De repente, los autos mexicanos empezaron a invadir el mercado de Brasil y Argentina. La reacción de Brasil y Argentina fue imponer cupos que limitaban la exportación mexicana. Irónicamente, como al mismo tiempo estos países entraron en recesión, el mercado se encargó de reducir la demanda incluso debajo de los cupos impuestos. Hoy la paridad regresó a 5 Pesos por Real, y podemos esperar que con el nuevo acercamiento los cupos desaparezcan en marzo del 2019. Se abren nuevas oportunidades de diversificación de mercados para la industria automotriz en México, Brasil y Argentina.

Tal parece que lo que sí ha logrado el Sr. Trump es unir al resto del mundo alrededor de la bandera de la apertura comercial, acelerando los procesos de integración. Como dicen, no hay mal que por bien no venga.