

El acuerdo de no-libre comercio

Finalmente, México y Estados Unidos se pusieron de acuerdo sobre los cambios en el TLCAN, sin duda una buena noticia después de tanta incertidumbre. Aunque la incertidumbre no se acaba todavía: falta que Canadá se ponga de acuerdo con los EUA, que el mismo congreso estadounidense dé su visto bueno, que se retiren los aranceles sobre acero y aluminio, etc.

Positivo del lado mexicano, como siempre, la mancuerna entre los negociadores de gobierno y los representantes de la iniciativa privada. Y de destacar también la coordinación con el gobierno entrante de México. En fin, del lado mexicano se hizo lo que se tenía que hacer, y hay que felicitar a todos los que participaron por parte de México porque se logró el principal objetivo: darle continuidad a la participación de México en la economía internacional como una de las principales palancas de desarrollo económico.

En el centro de la discusión estuvo la industria automotriz, que es de importancia fundamental para ambos lados. Por el lado americano, por la percepción de la afectación del empleo en la industria automotriz cuya producción ya no ha crecido en los 25 años del tratado, a diferencia de lo que pasó en México. Adicionalmente, el déficit comercial que los EUA tienen con México proviene, en suma, de la importación de autos y autopartes. Por el lado de México, precisamente se trata de conservar ese superávit con los EUA, porque es necesario para compensar el déficit que México tiene con el resto del mundo.

Una situación nada fácil, de intereses totalmente opuestos. Y eso se refleja claramente en el resultado. No solo se incrementa el contenido regional, requerido para acceder a los mercados sin aranceles, a un 75%. Además, se establecen requisitos especiales para acero y aluminio, así como para ciertos componentes del auto considerados “esenciales”. Pero lo que convierte las nuevas reglas para automóviles de facto en algo totalmente unilateral, es la regla que un 40% del valor del auto tiene que provenir de fábricas que pagan a sus obreros al menos 16 dólares por hora. En el corto y mediano plazo, estas fábricas se encontrarán en los EUA y en Canadá, y no en México.

Es lógico pensar que habrá una cierta cantidad de modelos fabricados en México que no cumplirán, por lo menos de inicio, estas nuevas reglas. La consecuencia va a ser que estos autos pagarán un arancel del 2.5% a su importación a los EUA (y 6% a Canadá). Nada que cambie drásticamente las estrategias de las empresas para sus fábricas mexicanas, las cuales, como sabemos, exportan también a otros mercados mundiales que conservan sus condiciones favorables.

Tampoco veremos un impacto significativo en las estrategias de inversión del sector automotriz. Afortunadamente para México, las decisiones importantes de las armadoras se tomaron antes de que apareciera el Sr. Trump. Y por lo mismo, los objetivos de generar mayor inversión en los EUA, no se van a lograr, porque no se requiere por lo pronto más capacidad instalada. Habrá alguna inversión en autopartes en los EUA para cumplir con la cláusula de los 16 dólares, pero nada que se refleje significativamente en el empleo que seguirá siendo impactado, más que por otra cosa, por la robotización de los procesos.

En fin, se podría concluir que lo que se acordó para la industria automotriz es una manera de conservar el estatus quo entre México y los EUA. Lo que queda como mal sabor de boca es que,

El Pulso de la Industria por Thomas Karig

con estas reglas, un (hipotético) auto 100% estadounidense o canadiense si tendría acceso libre a México, mientras un (también hipotético) auto 100% mexicano no podría entrar a los mercados del norte sin pagar arancel. Esto no es precisamente la idea del libre comercio.