

Lanza una 'llave' México a las pláticas en torno al TPP (El Financiero 04/09/15)

Lanza una 'llave' México a las pláticas en torno al TPP (El Financiero 04/09/15) BLOOMBERG economia@elfinanciero.com Viernes, 4 de septiembre de 2015 IHS espera que en 2020 uno de cuatro autos de Norteamérica esté hecho en México. Cuando los agotados funcionarios de los 12 países incluidos en el Tratado Transpacífico de Cooperación Económica (TPP) se encontraban a finales de julio envueltos en una semana de conversaciones en Hawaii, sin alcanzar un acuerdo, el secretario de Economía de México, Ildefonso Guajardo, ignoró los esfuerzos hechos para culparlo por el retraso. "De lo que pueden acusarme", dijo a la prensa con una sonrisa divertida, es la defensa de "los intereses de mi país". Guajardo está luchando para asegurar que el TPP no ponga en riesgo las ganancias que el país ha hecho en el marco de Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el cual eliminó los aranceles de los bienes enviados entre Canadá, México y la Ford Motor, General Motors y Chrysler de Estados Unidos, todas con una producción expandida al sur del Río Grande después de que el acuerdo entró en vigor en 1994 para aprovechar el acceso libre de impuestos al mercado estadounidense y a los bajos salarios de México. Los manufactureros europeos y japoneses hicieron lo mismo. El año pasado, México rebasó a Japón para convertirse en el segundo exportador más grande de vehículos a Estados Unidos, después de Canadá. Concretar un acuerdo en el TPP, bloque comercial que se extendería desde Chile a Japón y cubriría 40 por ciento de la producción económica mundial, es una prioridad para el presidente Obama. Para acelerar las conversaciones, Washington acordó provisionalmente que los fabricantes de automóviles de Japón tengan permitido enviar vehículos a Estados Unidos libres de arancel, incluso si una parte significativa de su contenido procede de países no integrantes del TPP. Los Estados Unidos tienen un impuesto de 2.5 por ciento en autos y de 25 por ciento en camiones ligeros fuera del área del TLCAN. A los ojos de los mexicanos, eso significa que "cualquiera que esté dispuesto, listo y capaz de construir camionetas podría convertirse en un reto", dijo Guido Vildoza, analista de IHS Automotive. Técnicamente, la pelea es por las llamadas reglas de origen. Bajo el TLCAN, un vehículo debe obtener el 62.5 por ciento de su contenido dentro del área de libre comercio para calificar para el tratamiento libre de aranceles. Japón ha estado presionando para un umbral inferior de 30 por ciento puesto que sus fabricantes, incluyendo Renault-Nissan y Toyota Motors, obtienen una gran parte de sus componentes de China y Tailandia, países que no son parte de las negociaciones el TPP. Washington accedió a reunirse con Tokio en un punto intermedio dentro de las pláticas bilaterales que precedieron a la reunión más grande en julio, en Maui. Los mexicanos, así como los canadienses, no estaban contentos. Los fabricantes de automóviles y otros actores de la industria están tomando partido en el conflicto. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz ha declarado que sus miembros podrían vivir con requerimientos de contenido regional del TPP de 50 por ciento. Pero proveedores de partes de México y Canadá han instado a las autoridades de ambos países a mantenerse firmes, diciendo en una carta fechada el 20 de agosto que ceder a las demandas de Japón anularía "20 años de integración económica". Es poco probable que México deje el tema. Uno de casi cada cinco vehículos hechos en Norteamérica el año pasado fue hecho en el país, el doble de 2005.