

Pegaría más Brexit a autos y aviones (Reforma 30/03/17)

Pegaría más Brexit a autos y aviones (Reforma 30/03/17) Bloomberg Nueva York, Estados Unidos (30 marzo 2017).- El Brexit podría tener muchos perdedores, pero la industria automotriz y aeronáutica -símbolos del comercio y el libre desplazamiento- podrían contarse entre los principales. La producción de autos creció en el 2016 al nivel más alto en 17 años y, gracias a aerolíneas de bajo costo como EasyJet Plc, los británicos pueden volar por todo el continente a precios muy bajos. En la actualidad, esos logros se asientan en bases más vacilantes en tanto el Reino Unido inicia dos años de negociaciones para retirarse de la UE. El gobierno de Theresa May proyecta confianza, pero tiene escaso control sobre el resultado. Es cierto que el Reino Unido tiene la oportunidad de aumentar el comercio con países no pertenecientes a la UE. Debe hacerlo. Sin embargo, más de la mitad de los pasajeros que usan los aeropuertos británicos vuelan hacia o desde el bloque, mientras que más de la mitad de las exportaciones británicas de autos tienen el continente como destino. Un Brexit duro, que cambie el mercado único por aranceles de la OMC, elevaría casi en 2 mil 400 libras (3 mil dólares) el costo del montaje y la exportación de un vehículo del Reino Unido, estima PA Consulting Group. Mientras tanto, se estima que el crecimiento de la cantidad de pasajeros que pasa por los aeropuertos británicos se reducirá a la mitad como consecuencia de un debilitamiento de la libra, según cálculos de Moody's. En el peor de los casos, el Reino Unido podría verse expulsado de la Zona de Aviación Común Europea. En ausencia de un acuerdo -o de medidas de las líneas aéreas-, EasyJet no podría ofrecer vuelos intraeuropeos. La irlandesa Ryanair Holdings Plc podría enfrentar problemas similares en el Reino Unido. Como las aerolíneas europeas deben ser propiedad mayoritaria de ciudadanos de la UE, los inversionistas británicos podrían tener que deshacerse de sus acciones. Como ejemplo del absurdo suicidio del Brexit, resulta más que elocuente que se obligue a una compañía a decir a sus propios inversionistas que vendan. Los partidarios del Brexit se mantienen impasibles ante lo que consideran meros intentos de infundir temor. La razón se impondrá, dicen: la industria automotriz alemana no quiere perder el acceso sin aranceles al Reino Unido, ni España se beneficiaría de restricciones de aviación que eviten que los británicos visiten la Costa Brava. Ese "optimismo delirante" (según palabras de Michael O'Leary, el máximo responsable de Ryanair) debe terminar. Los otros 27 miembros de la UE no parecen sentirse demasiado inclinados a ofrecer un tratamiento especial. Ni siquiera el lobby automotriz alemán dice que preservar la unidad de la UE es su principal preocupación: "El Reino Unido es un mercado importante para nosotros, pero el mercado de la UE es mucho más importante. Para nuestra industria sería mucho peor que se desintegrara la UE", dijo en octubre Matthias Wissmann, presidente de la Asociación Alemana de la Industria Automotriz. Carsten Spohr, presidente ejecutivo de Deutsche Lufthansa AG, sonó sombrío esta semana: "Brexit significa Brexit, y nuestro sector no se verá exento". Sería virtualmente imposible llegar a un amplio acuerdo de aviación en el tiempo que queda, agregó. Es alarmante que el Reino Unido parezca no estar muy preparado. El gobierno no encargó investigación alguna sobre el impacto que tendría el Brexit en las líneas aéreas, admiten los ministros. Hay esperanzas de que el Brexit pueda alentar a las terminales automotrices con sede en el Reino Unido a comprar más autopartes en el ámbito local y evitar así nuevos aranceles de importación. Pero esas terminales son propiedad extranjera casi en su totalidad. A algunos dueños podría resultarles más fácil trasladar el montaje a la UE que reorganizar las cadenas de suministro. BMW ha dicho que podría hacer eso con su nuevo Mini eléctrico. Las compañías tampoco se quedarán cruzadas de brazos. EasyJet creará una empresa operadora con sede en la UE a los efectos de evitar una interrupción de la actividad. Sin duda se corre el riesgo de que empleos e inversiones se desplacen al continente. Ryanair ya da prioridad al crecimiento fuera del Reino Unido.