

Ven limitado impacto de reglas de origen (Reforma 28/08/18)

Ven limitado impacto de reglas de origen (Reforma 28/08/18) Bloomberg Washington DC, Estados Unidos (28 agosto 2018).- Sin duda, los elementos clave del acuerdo anunciado ayer entre Estados Unidos y México parecen drásticos, sobre todo los requisitos de las reglas de origen automotriz, pero al final es mucho menos de lo que parece, según editorial publicado en Bloomberg News. Por ello, no debería ser tan sorprendente que este acuerdo sea más limitado de lo que parece. Difícilmente México va a aceptar devastar su industria nacional para complacer al Presidente Donald Trump. En el tema de las reglas de origen, se estableció el aumento de los requisitos de las reglas de origen al 75 por ciento para evitar los aranceles de importación, y otra regla que exige que entre el 40 al 45 por ciento del contenido provenga de fábricas que pagan más de 16 dólares por hora. La regla salarial en particular es de aproximadamente el doble de lo que ganan los trabajadores de las líneas de ensamblaje en México, y cuatro veces el promedio de lo que ganan los trabajadores mexicanos en las compañías de autopartes. Sin embargo, lo que se ve al levantar el capicete, es mucho menos de lo que parece. Por ejemplo, esos requisitos de reglas de origen, especifican la proporción del contenido de un automóvil que debe fabricarse dentro del TLC, y ha sido del 62.5 por ciento durante 16 años. La Administración Nacional de Seguridad en el Tráfico de Carreteras, (NHTSA, por sus siglas en inglés), ya entrega datos sobre las reglas de origen para que los consumidores puedan comprar productos locales y éstos muestran que automóviles se verán afectados por el cambio. Según los datos de NHTSA, solo hay tres modelos fabricados en México que están actualmente exentos, pero que pagarían aranceles de acuerdo al nuevo régimen: Versa Sedan de Nissan Motor Co., SQ5 de Audi AG y Fiat 500 de Fiat Chrysler Automobiles NV. De ellos, solo el Versa vende un poco más en Estados Unidos, y en 2017 se enviaron 106 mil 772 vehículos a ese mercado. Es probable que las normas salariales sean más estrictas, aunque incluso en este asunto el problema está en los detalles. Casi todo el contenido no fabricado en el TLC de los automóviles fabricados en México que se venden en Estados Unidos proviene de Alemania, Japón o Corea del Sur, donde la remuneración total suele ser muy superior a 16 dólares por hora. Entonces, a menos que el requisito se relacione únicamente con los trabajadores en países del TLC que ganan al menos 16 dólares por hora (los detalles completos no se han revelado aún), las reglas solo afectarían realmente a los vehículos con al menos un 55 por ciento de fabricación en México. Excluyendo los modelos Fusion y Fiesta de Ford Motor Co., el Chevrolet City Express de General Motors Co. y el Mazda2 de Mazda Motor Corp. -que ya están fuera del mercado estadounidense o van en esa dirección- este grupo vendió un total de 658 mil 640 unidades en 2017, de acuerdo con nuestros cálculos. Esta cifra se compara con las importaciones totales desde México de alrededor de 2.44 millones de automóviles. De todas formas, es probable que los márgenes se vean algo afectados. El impacto de las reglas en las cadenas de suministro de repuestos podría reducir las ganancias de Mazda y Nissan en 4 por ciento y 2 por ciento de las ganancias operativas, respectivamente, según las estimaciones de Nomura Holdings Inc. En un momento en que los fabricantes de automóviles luchan contra los crecientes costos por los otros aranceles impuestos por el Presidente Donald Trump, cualquier presión adicional será perjudicial. Aquellos que no logren cumplir con los requisitos solo deberán pagar el usual de 2.5 por ciento para automóviles y 25 por ciento para camiones, niveles que Volkswagen AG, Hyundai Motor Co., Kia Motors Corp. y otros consideran que valdría la pena pagar en cierto tipo de modelos a cambio de los costos laborales significativamente más baratos de México. Es probable que sea una historia similar con Canadá, que no debería verse afectada en absoluto por las reglas salariales. "Canadá debería considerar relativamente sencillo unirse al consenso entre EU y México" y el acuerdo es un "hecho fundamentalmente positivo" que debería reducir las percepciones de los riesgos en torno al TLC, escribió Brett House, economista jefe adjunto del Banco de Nova Scotia, después del anuncio.