

Pone Trump en riesgo industria automotor (Reforma 11/01/17)

Pone Trump en riesgo industria automotor (Reforma 11/01/17) Por The Wall Street Journal San Luis Potosí México (11 enero 2017).- México enfrenta los temores de un abrupto bajón de su industria automotriz conforme varios fabricantes han archivado en los últimos días nuevas inversiones o consideran hacerlo ante las amenazas del Presidente electo de Estados Unidos, Donald Trump, de imponer aranceles punitivos. El presidente ejecutivo de Fiat Chrysler Automobiles NV reconoció el lunes, sin ir más lejos, que la automotriz podría retirarse de México si el Gobierno de Trump cumple sus amenazas e impone aranceles a los vehículos que la compañía exporta desde México a EU. "Es posible que si los aranceles económicos impuestos por el Gobierno estadounidense sobre cualquier cosa que ingrese a EU () sean lo suficientemente grandes como para hacer que la fabricación de cualquier cosa en México no sea económica", dijo Sergio Marchionne durante el Salón del Automóvil de Detroit. "La realidad es que la industria automotriz mexicana está ahora, y lo ha estado durante varios años, estructurada para tratar de abordar el mercado estadounidense. Y si el mercado estadounidense desaparece, entonces su razón de ser queda en duda", añadió. México concentró a nueve de las 11 nuevas plantas automotrices anunciadas en los últimos seis años en América del Norte, según el Centro de Investigación Automotriz, un centro de estudios de Detroit, lo que generó decenas de miles de nuevos empleos y transformó a México en el cuarto exportador mundial de automóviles, detrás de Alemania, Japón y Corea del Sur. Al menos una de esas plantas fue cancelada y la cifra podría aumentar si Trump se sale con la suya. Ford Motor Co. anunció la semana pasada que canceló los planes de construir una fábrica de mil 600 millones de dólares en esta ciudad mexicana ubicada a unos 400 kilómetros al norte de Ciudad de México. La decisión sobre la planta de San Luis Potosí desconcertó a muchos en una región que se ha acostumbrado a un flujo constante de aperturas de fábricas y avisos de vacantes. Ahora, unos 2 mil 800 puestos en la planta de Ford y otros miles de empleos asociados se esfumaron. "Trump liquidó esto por completo", dice Rubén Rocha, sentado en su pequeño camión con la mirada fija en el lugar donde Ford iba a construir la fábrica, un área de unas 280 hectáreas donde la única señal de movimiento son dos pequeños edificios. Rocha, de 44 años, planeaba instalar un negocio de soldaduras cerca de la planta de Ford y contemplaba un futuro próspero para él y tres empleados. Compró el camión a crédito en anticipo a los ingresos que traería Ford y ahora le preocupa cómo pagarlo. México produjo 3.5 millones de vehículos livianos en 2016, comparado con los 1.98 millones de hace una década, según cifras de la asociación de la industria automotriz del País. En los últimos cuatro años, el sector captó 17 mil millones de dólares en inversión extranjera directa, según cifras del Gobierno mexicano. La fabricación de automóviles es el segundo sector de la economía mexicana, detrás del procesamiento de alimentos. Las 10 automotrices extranjeras que operan en el País y sus mil 300 proveedores, a los que hay que agregar una decena de fabricantes de autobuses y camiones pesados, emplean directamente a 730 mil personas, según ejecutivos del sector. Un aspecto crucial es que la industria automotriz representa buena parte del déficit comercial de 60 mil millones de dólares de EU con México, según la Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos Motorizados. Eso ayuda a explicar por qué Trump ha concentrado sus dardos contra el sector. El magnate de los bienes raíces atacó los planes de la japonesa Toyota Motor Corp. de utilizar a México para exportar algunos de sus modelos Corolla a EU y amenazó con imponer un arancel fronterizo sobre los vehículos. Por el momento, Toyota y otros fabricantes han indicado que mantendrán su presencia en México. Mary Barra, presidenta ejecutiva de General Motors Co., dijo durante el fin de semana que la empresa no trasladará la producción de autos pequeños desde México a EU. "Este es un negocio donde las decisiones se toman con mucha antelación y con inversiones intensivas de capital, decisiones que se tomaron hace dos, tres y cuatro años". Pocos lugares en México se han vuelto tan dependientes de la industria automotriz como el altiplano central. General Motors fue la pionera al instalarse en la ex localidad agrícola de Silao, en el Estado de Guanajuato. Nissan, que tiene otra fábrica al sur de Ciudad de México, comenzó a producir en Aguascalientes poco después. Mazda hizo lo propio hace tres años en Salamanca, a unos 50 kilómetros de Silao, y Honda alrededor de la misma época en Celaya. Toyota ya empezó las obras de una nueva planta a unos 20 kilómetros al este de Celaya. La región está bien conectada a la frontera con EU y los océanos Pacífico y Atlántico por dos ferrocarriles y modernas carreteras. Algunos funcionarios mexicanos señalan que no será fácil detener el crecimiento de México como plataforma de exportación de automóviles. A pesar de la cancelación del proyecto de Ford, la construcción de edificios sigue sin cesar en los parques industriales cercanos y las carreteras están repletas de camiones. Cerca de 5 mil empleos serán creados este año cuando entre en funcionamiento la fábrica de Goodyear Tire and Rubber Co. y se expanda el fabricante alemán de componentes para automóviles Dräxlmaier, señalan representantes del gobierno estatal. "Sería prematuro predecir el impacto de Trump, pero sería difícil detener esto ahora", afirma David Orozco, director de desarrollo económico de la ciudad de Celaya, una hebilla del creciente cinturón industrial. "Hemos estado trabajando para hacer de este un destino atractivo para la inversión". Cerca de la planeada fábrica de Toyota, un grupo de agricultores bebían whisky y tequila mientras observaban cómo las máquinas de movimiento de tierra despejaban los antiguos campos de maíz y verduras que habían vendido para que se construyera la planta. Los empleos en las fábricas de empresas como Toyota han sustituido al trabajo agrícola en el caso de muchos de los jóvenes de la región, tanto hombres como mujeres. Muchos de ellos en el pueblo de Calera de Amealco tienen familiares que residen y trabajan en EU, a menudo sin documentos, y las remesas que envían ayudan a sostener a sus familias, dicen los hombres. Trump ha prometido restringir la inmigración ilegal y posiblemente deportar a muchos. Para los habitantes de Calera de Amealco, Trump pareciera atacar el pueblo desde ambos frentes. "Trump debería darse cuenta de que nuestros dos países están prácticamente unidos ahora", dice Zacarías Ceciliano, de 65 años, quien dice que ha pasado la mitad de su vida trabajando en Texas y tiene la residencia estadounidense. Copyright © Grupo Reforma Servicio Informativo