Fallaría EU en meta de empleos con TLC (Reforma 14/05/18)

Fallaría EU en meta de empleos con TLC (Reforma 14/05/18) Reuters Detroit, Estados Unidos (14 mayo 2018).- Las exigencias del Gobierno de Donald Trump en las negociaciones comerciales del TLC, que buscan devolver empleos del sector automovilístico a Estados Unidos, podrían no ser suficientes para provocar cambios en la forma en que las firmas fabrican sus autos y camiones. Los nuevos cálculos para determinar qué califica como contenido de vehículos, qué límites se aplican para permitir las importaciones de autos libres de aranceles y durante cuánto tiempo las compañías tendrán que cumplir bajo el nuevo acuerdo del TLC no afectarán probablemente a los fabricantes de Detroit en particular, dijeron ejecutivos de la industria y expertos en cadenas de suministro. Es improbable que las automotrices desperdicien miles de millones de dólares de inversiones en plantas y cadenas de suministro. Y los que no puedan cumplir con los estándares para los autos de pasajeros podrían pagar simplemente aranceles de unos 800 a 900 dólares por vehículo y comprar partes de bajo costo de Asia para compensar, según expertos. "Hablando en general, el aumento (de aranceles) no es lo suficientemente grande como para lograr un cambio al por mayor", dijo Mark Wakefield, director de la consultora AlixPartners. "No es probable que alguien cierre una factoría activa en México y construya otra para reemplazarla en Estados Unidos". Las duras propuestas estadounidenses sobre autos buscan recuperar empleos manufactureros y son fundamentales en la posición del Gobierno de Trump sobre la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte entre Canadá, México y Estados Unidos. General Motors Co, que pronto será la única gran marca de Detroit que fabricará camionetas pickup en México, confía en poder cumplir los requisitos de contenido para camiones que Estados Unidos propone sin cambiar su producción, dijo una persona conocedora de los planes de la compañía. Pero los camiones de fabricación mexicana de GM ya tienen una parte significativa de su valor, como los motores, producidos en fábricas representadas por el sindicato United Auto Workers en Estados Unidos, y GM recibiría otro impulso si se le permite computar la ingeniería hecha en Michigan. GM está reformando una fábrica de gran volumen para construir una nueva generación de grandes camionetas Chevrolet y GMC en Silao, México. Las camionetas pickup sin suficiente contenido estadounidense o norteamericano según las normas del TLC podrían recibir un elevado arancel del 25 por ciento. El año pasado, GM produjo más de 400 mil camionetas pickup grandes en Silao, más del 40 por ciento de las ventas de camionetas pickup en Estados Unidos en el 2017. El presidente ejecutivo de Fiat Chrysler Automobiles NV (FCA), Sergio Marchionne, dijo el viernes que un tratado revisado podría hacer que su compañía "redirija" parte de su producción mexicana, pero no provocará una gran reducción de su presencia en México. En enero, FCA dijo que cambiaría la producción de camionetas pickup de servicio pesado de México a Michigan en el 2020 para reducir los riesgos de ganancias si Estados Unidos se retiraba del TLC. Altos funcionarios estadounidenses, canadienses y mexicanos finalizaron el viernes una semana de conversaciones sin un acuerdo para modernizar el TLC, acordando reanudar las negociaciones pronto, antes de la fecha límite de la próxima semana. Estados Unidos quiere que el 40 por ciento del valor de los vehículos ligeros de pasajeros y el 45 por ciento del contenido de los camiones se construya con un salario de 16 dólares por hora para que tengan derecho a la importación libre de aranceles desde México. Esas demandas tienen como objetivo preservar la producción con salarios relativamente más altos de Estados Unidos y Canadá y presionar los bajos sueldos de la industria mexicana. México quiere que el 70 por ciento del contenido de los autos se fabrique dentro de América del Norte, por debajo del 75 por ciento que proponen los negociadores de Estados Unidos. Si se adoptan, las automotrices que no cumplan con las normas más duras de salarios y contenido de Estados Unidos o Norteamérica podrían enfrentar aranceles del 2.5 por ciento en automóviles o vehículos utilitarios deportivos enviados a Estados Unidos desde México, un nivel de dolor soportable. Entre las firmas que producen sedanes, SUVs y crossovers en México destacan Ford Motor Co, Toyota Motor Corp, Mazda Motor Corp, Nissan Motor Co Ltd, Honda Motor Co Ltd y Volkswagen AG. La propuesta estadounidense permitiría a las automotrices contar los salarios de los empleos de ingeniería, investigación, ventas, software y desarrollo de productos, una disposición que favorece a las marcas de Detroit frente a las extranjeras. Y las compañías tendrían dos, cuatro o nueve años para cumplir, dependiendo de la condición específica involucrada. Las pretensiones del Gobierno de Trump podrían complicar la situación para las firmas de autos eléctricos y autónomos que quieran fabricar en México. Las propuestas estadounidenses exigen que el 75 por ciento del valor de estos vehículos sea elaborado dentro de América del Norte para evitar aranceles. Como gran parte del valor de esos vehículos puede provenir de baterías fabricadas en el extranjero, eso significa que las firmas deben compensar el contenido en gran parte en el lado humano.