

Se atoran autos con regla del 75% (Reforma 30/08/18) Ulises Díaz Cd. de México (30 agosto 2018).-

c Ulises Díaz Cd. de México (30 agosto 2018).- De los 56 modelos de vehículos ligeros y sus versiones que se ensamblan en el País para el mercado de exportación, 32 de ellos no cumplen con la nueva regla de contenido regional que convinieron México y Estados Unidos. Una revisión realizada por Grupo REFORMA a los datos del Departamento de Transporte de EU, donde se exhiben por ley todas las versiones de vehículos y su contenido regional, destaca que son pocos los que alcanzarían el nuevo contenido regional de 75 por ciento. Este listado considera todos los modelos con todas sus versiones ensamblados en cada país, destacando los que forman parte del TLC. Tampoco es opción para los exportadores instalados en México satisfacer el contenido regional de 40 a 45 por ciento (dentro del 75 por ciento), que también forma parte de la nueva propuesta, debido a que ése sólo corresponde a zonas con salarios de 16 dólares la hora (más de 72 mil pesos mensuales). Entre los autos que no cumplen, destaca el modelo Fiat 500, que tiene 65 por ciento de contenido norteamericano (México, EU y Canadá), lo cual es suficiente para la regla actual de 62.5 por ciento, pero no salva la nueva. El Forte de Kia tiene 53 por ciento de insumos regionales y 47 por ciento restante viene de Corea del Sur; el Mazda 2 incorpora 72 por ciento local y el resto se origina en Japón. Otros modelos en situación similar son el Jetta de Volkswagen, la HR-V de Honda y la Q5 de Audi, que recién se comenzó a fabricar en el País. En el caso de las camionetas tipo Pick-Up, la RAM 1500 sí cumpliría con la regla, porque sus insumos regionales son el 84 por ciento, mientras que la Tacoma de Toyota rebasa el 62.5 por ciento original, pero quedaría fuera con la nueva norma. Si no cumplen la regla, los autos ligeros de exportación pagarían un arancel de 2.5 por ciento, mientras que las Pick-Up tendrían 25 por ciento, que es el nivel fuera del TLC o de Nación Más Favorecida. "Desarrollar contenido local y proveedores es una inversión importante, lleva varios años hacerlo, así que las empresas decidirán si les conviene hacer esa reconversión o simplemente poner la planta en otro lugar", expuso Luz María de la Mora, directora de LMM Consulting y una de las negociadoras originales del acuerdo. Aunque esta regulación entrará en vigor hasta el 2020, lo cierto es que es posible que los fabricantes de autos simplemente decidan pagar el 2.5 por ciento, sea que lo absorban, lo trasladen a los consumidores o dejen de vender ese modelo en EU, consideró Kristin Dziczek, del Centro de Investigación Automotriz en Ann Arbor, Michigan. Volkswagen dijo vía comunicado que necesitaba realizar un examen muy cuidadoso una vez que fueran más claros los detalles, declaración similar hecha por Nissan y otras armadoras con vehículos por debajo del umbral. Con información de WSJ