

POLÍTICAS MACROECONÓMICAS E INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL T-MEC

MÓNICA MIMBRERA DELGADO*

El ascenso de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos ha inaugurado una nueva etapa en las relaciones económicas entre México y Estados Unidos que empieza a concretarse con el T-MEC (USMCA: *United States-Mexico-Canada Agreement*), que refleja claramente la agenda de política comercial de Estados Unidos. El acuerdo alcanzado aún debe ser aprobado por los poderes legislativos de cada una de las naciones. El capítulo 33 del T-MEC: “Temas de Política Macroeconómica y Tipo de Cambio”, comprende directrices que tendrán severas repercusiones económicas en México. En las disposiciones generales de este capítulo se mantiene el tradicional argumento neoliberal que aconseja el uso de regímenes cambiarios de libre flotación como la vía idónea para un ajuste macroeconómico que fomente un crecimiento fuerte y sostenible.

En la cláusula 33.4, relativa a “Prácticas Cambiarias”, se decreta el compromiso de las partes para mantener tipos de cambio determinados por las fuerzas del mercado y, en caso de intervenir, informar de manera oportuna a las partes involucradas; evitar manipular los tipos de cambio para obtener una ventaja competitiva desleal; y fortalecer los fundamentos económicos subyacentes que robustezcan la estabilidad macroeconómica y cambiaria.

Llama la atención también el establecimiento de un “Comité Macroeconómico”, decretado en el artículo 33.6, que se compondría con representantes principales de cada parte. Su función principal sería dar seguimiento a la implementación de los lineamientos de este capítulo, para lo cual considerará el efecto que tienen las políticas macroeconómicas y cambiarias de cada parte sobre la demanda interna, la demanda externa y el saldo de la cuenta corriente. Aunque el capítulo señala que los lineamientos estableci-

* Profesora de la Facultad de Estudios Superiores Acatlán de la Universidad Nacional Autónoma de México.

dos no tienen como ámbito de aplicación a la política monetaria o la conducta relacionada de una autoridad cambiaria, fiscal o de la misma banca central, es evidente la intención de una supervisión supranacional que seguramente avalaría el diseño ortodoxo de la política monetaria y la disciplina fiscal, y sus efectos perniciosos sobre el crecimiento económico y la distribución del ingreso.

Estos lineamientos, además de ser invasivos a la soberanía, limitan el espacio de acción de las políticas macroeconómicas. Como es bien sabido, en la economía mexicana el tipo de cambio se mantiene como el ancla nominal *no oficial* debido a las condiciones de fragilidad monetaria, dependencia económica con el exterior y a la existencia de inflación estructural que se manifiesta en el traspaso del tipo de cambio a la inflación. Ello ha obligado a mantener cierto anclaje cambiario, no reconocido oficialmente, a través de la intervención esterilizada en el mercado cambiario.

Dejar que el tipo de cambio se determine por criterios de mercado evitará la utilización de la política cambiaria como instrumento para mejorar la competitividad con el sector externo. No es un asunto trivial. Los problemas económicos que enfrenta nuestro país requieren de una nueva agenda que incorpore el uso de un amplio abanico de políticas e instrumentos. Para ello es fundamental no sólo contravenir los postulados convencionales que han delineado la actuación de la política monetaria y la disciplina fiscal, sino también incorporar políticas de fomento industrial, financieras, de desarrollo regional y de educación e investigación que fortalezcan a los sectores productivos. Ello implica una intervención mucho más activa del Estado, particularmente en la formación bruta de capital fijo. La implementación de un Comité Macroeconómico supranacional en el marco del nuevo acuerdo comercial, podría ser un freno para una nueva agenda de políticas que busquen recuperar el dinamismo económico y superar las condiciones de desigualdad que persisten en la nación mexicana.

La soberanía nacional en política económica se ve también afectada en otros ámbitos. El nuevo acuerdo comercial entre México y Estados Unidos contempla en el capítulo 32 sobre “Excepciones y disposiciones generales”, una cláusula que reglamenta la celebración de tratados de libre comercio con países de Economía de No Mercado. Esto no es un asunto menor, especialmente si se considera que las importaciones provenientes de China hacia México han crecido exponencialmente en los últimos veinticinco años. De acuerdo con las cifras que proporciona la Balanza Comercial de Mercancías de México, en enero de 1993 las importaciones chinas representaban menos del 1% de las importaciones totales y 9.41% de las importaciones provenientes de la región de Asia. Para agosto de 2018, estas proporciones alcanzaron 18.22 y 51.73%, respectivamente.

La intención de acercamiento con la región asiática quedó plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, al argumentarse que el dinamismo económico de la zona representaba una oportunidad importante para México. En ese orden de ideas, se destacaba el caso de China como un claro ejemplo del reto que representaba conducir las relaciones con dicho país hacia un nuevo esquema de diálogo y cooperación.¹ Este deseo quedó refrendado en abril de este año cuando el embajador del país asiático en México propuso que ambas naciones celebraran un tratado de libre comercio. La posibilidad de un acuerdo comercial México-China, en el cual México buscara equilibrar su balanza comercial con esa nación asiática sobre bases de cooperación y reciprocidad, ahora quedaría subordinada a las nuevas disposiciones comerciales pactadas con los países de América del Norte.

Con respecto a las modificaciones que afectan a la industria manufacturera, destacan los nuevos lineamientos sobre reglas de origen para vehículos ligeros, vehículos pesados y autopartes. El valor de contenido regional se estableció en 75% para vehículos ligeros y en 70% para pesados. Se definieron también valores de contenido laboral que, con base en el tipo de automóvil, oscilan entre el 40 y 45% que deberá producirse con salarios de al menos 16 dólares estadounidenses la hora.² Destacan también las reglas que estipulan que como mínimo, el 70% de las compras de acero y aluminio que realicen las empresas armadoras deberán ser de materiales originarios de la región de América del Norte. Por último, para el caso de las autopartes, tanto para vehículos ligeros y pesados, se asignaron los siguientes valores de contenido regional: para autopartes esenciales, 75%; para principales, 70%; y para complementarias, 65 por ciento.

Las nuevas reglas de origen plantean serios retos para la industria automotriz asentada en México. Las empresas automotrices tendrán que acatar los lineamientos sobre contenido regional y laboral, de lo contrario se aplicarán gravámenes arancelarios que dependerán del tipo de vehículo. Dados los costos de relocalización involucrados, es probable que para algunas empresas resulte económicamente más conveniente cubrir los aranceles que actualizar la cadena de producción que cumpla con los valores de contenido regional y laboral exigidos. Además, las medidas aplicadas claramente representan barreras a la entrada para competidores de otras zonas geográficas, especialmente Asia y Europa, que cuentan con una industria automotriz plenamente consolidada. En pocas palabras, las disposiciones sobre reglas de origen para esta activi-

¹ Véase Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, p. 94, disponible en <<http://pnd.gob.mx/>>.

² Textos del Tratado México-Estados Unidos-Canadá. Capítulo 4. Reglas de origen, documento electrónico disponible en <<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/401178/04ReglasdeOrigen.pdf>>, consultado el 20 de octubre de 2018.

dad económica han sido declaradas por Estados Unidos, con el fin de recuperar y proteger ramas industriales —automotriz y metalurgia— en las que alguna vez Estados Unidos fue dominante.