Las presiones proteccionistas de Trump colocan a México ante un laberinto económico

Por: David Marcial Pérez. El País. 05/01/2016

Al debilitamiento del sector automotriz se suman una divisa en llamas, la inflación al alza y recortes del gasto público.

Donald Trump aún no se ha sentado en el sillón de la Casa Blanca, y ya está apretando las tuercas al vecino del sur. Sólo esta semana, tres multinacionales de sector automovilístico ?General Motors, Ford y Toyota? han sufrido los desafíos proteccionistas del magnate a golpe de tuit: "devuelvan la producción a suelo estadounidense o paguen un fuerte impuesto". Ford ya ha respondido cancelando una importante inversión en el país y es muy probable que no sea el único en dar marcha atrás. El debilitamiento de uno de los sectores clave –por dinamismo, aportación al PIB y captación de inversión extrajera– llega en un momento delicado para México y abre la puerta de un incierto laberinto económico.

Con la divisa en llamas, la inflación al alza por los incrementos de la gasolina y la luz , repetidos recortes del gasto público, una reforma energética definitivamente aguada y los mercados financieros listos para disparar al menor resbalón, la promesa de una tasa de crecimiento del 5% con la que inauguró Peña Nieto su mandato queda hoy como un dulce espejismo.

El sector automovilístico ha sido uno de los grandes beneficiados del Tratado de libre comercio en Norteamérica (NAFTA, en sus silgas en inglés). En 22 años, la producción de coches en México se ha multiplicado por tres y las exportaciones hacia sus dos socios crecieron más de un 80%. Por el camino, se ha convertido en el primer productor de América Latina –desbancando a gigantes como Brasil– y el octavo del mundo, por encima de Francia o España. Como un juego de dominó, el ecosistema del libre comercio ha creado una cadena de producción interconectada, que se alimenta a un lado de tecnología y valor a añadido, y al otro de ventaja logística y salarios bajos. Hasta 17 fábricas de las principales marcas del mundo están establecidas en México.

El sector automovilístico genera cerca de un millón de empleos en el país. La

mayoría se encuadran en la clásica cadena de montaje fordista –pintura, electricidad, ensamblaje– mientras que los empleos que requieren mayor formación y salario –diseño, ingeniería, investigación– provienen de Europa, Estados Unidos, Japón, casi nunca de México. Trump quiere romper con este equilibrio de fuerzas. La clase trabajadora blanca le votó para trajera de vuelta sus antiguos puestos de trabajo. Una cancelación del NAFTA, como ha planteado el magnate, provocaría un seísmo de impredecibles consecuencias.

Casi el 80% de los más de tres millones coches que se producen en México acaban al otro lado de la frontera. El sector representa más de un 3% del PIB nacional y acumula el 10% de la inversión directa extrajera. La retirada de Ford–1.600 millones de dólares– puede marcar el paso para el bloqueo de nuevas entradas de capital en el país ya planificadas. A expensas de las presiones de Trump, Kia, Toyota o BMW tienen proyectos en cartera. Desde Banco Base, prevén una contracción para la inversión extrajera directa de hasta el 15% al final del año.

El vigoroso ritmo de ventas al exterior ha ido sin embargo disminuyendo durante los últimos meses. La caída anual fue del 9% al cierre de noviembre, según los últimos datos disponibles en AMIA, la patronal mexicana. El mercado doméstico, aupado por una rebaja de los créditos, ha resistido el envite. Pero juega en contra, el tamaño y la vertiginosa subida de tipos del Banco de México, que volverá a encarecer la financiación. “El mercado nacional sigue creciendo de forma acelerada; aunque no es lo suficientemente grande para compensar la caída en las exportaciones”, apunta un reciente estudio del BBVA Bancomer, que pronostica un crecimiento de 1.8% del PIB este año, insuficiente para romper la brecha de inequidad y sacar de la pobreza a más de la mitad de la población mexicana.

Cinco sectores concentran el 60% del PIB de la economía en México: manufactura, comercio, servicios inmobiliarios, construcción y minería. Todos han registrado desaceleraciones respecto al año anterior. El peso se ha devaluado más de un 50% en los últimos dos años. La decisión de Ford marcó un nuevo máximo histórico el pasado martes y aún no ha tocado techo, según los analistas. El mayor riesgo es que la inestabilidad provoque una salida de capitales, que termine de romper las ya frágiles costuras macroeconómicas. La deuda es hoy -48%- casi el doble que hace una década y el déficit camina por el filo de la navaja del 3%. En el lado bueno, el colchón de reservas es aún mullido y el envío de remesas está subiendo como la marea, paradójica mente, por el miedo al efecto Trump.

Fuente: http://economia.elpais.com/economia/2017/01/06/actualidad/1483669887_667482.h

Fotografía: elpais

Fecha de creación
2017/01/05