

INVERSIONES CHINAS NO DEBERÍAN SER RESTRINGIDAS
PROTECCIONISMO DE EU AMENAZA A
AUTOMOTRICES INSTALADAS EN MÉXICO. PÁG. 16

Proteccionismo de EU amenaza a las automotrices que operan en México

EMPRESAS CHINAS, EN LA MIRA

Necesario, alistar 'las cartas' para la revisión del T-MEC ante advertencias de Donald Trump, piden especialistas

Inversiones asiáticas no deberían ser restringidas si cumplen con el Tratado

FERNANDO NAVARRETE

fnavarrete@elfinanciero.com.mx

La amenaza del proteccionismo estadounidense para impedir que las armadoras automotrices chinas que quieren instalarse en México utilicen al país como una plataforma de exportación a la Unión Americana, restará competitividad a la región de Norteamérica, por lo que el gobierno de la presidenta Claudia Sheinbaum deberá alistar sus cartas para abogar por una mayor integración y cumplimiento del Tratado comercial de México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), dijeron expertos.

“La primera carta es que somos una parte integral de la región y por lo tanto somos un componente fundamental de la competitividad de la región. Si uno de los tres países es restringido, los otros dos países van a tener también consecuencias económicas en capacidad abastecimiento, en costos de sus productos, eso repercute en la inflación”, ad-

virtió Odracir Barquera, director general de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

En entrevista, destacó que la renegociación del T-MEC en el 2026 se ve compleja, luego de las amenazas que ha lanzado el candidato republicano a la presidencia de EU, Donald Trump de reabrir la renegociación del tratado y elevar aranceles a autos chinos que se produzcan en México y se envíen a Estados Unidos.

De enero a septiembre de este año, México exportó a EU poco más de 2 millones 65 mil autos, lo que representa casi el 80 por ciento del volumen de envíos del país, mientras que a Canadá, el segundo socio más relevante, se exportaron 215 mil 764 vehículos en el mismo periodo.

Oscar Silva, socio de la consultora alemana Roland Berger agregó que las amenazas del candidato Donald Trump no deberían ser motivo para frenar inversiones a la luz del T-MEC.

“El primer objetivo del T-MEC es promover la inversión, el libre

comercio y el empleo en la zona del tratado y nunca ha importado de dónde proviene el capital de las empresas que se instalan aquí, siempre y cuando generen empleos aquí y se instalen aquí. No debería ser diferente para empresas chinas”, dijo Silva.

Señaló que una restricción como la que propone Trump no debería ocurrir, pues sería perjudicial para las tres economías.

“Fundamentalmente esto no tiene sentido, hay un riesgo de que lo haga sobretodo por el contexto geopolítico, pero no debería de ser y requeriría un cambio fundamental al marco del tratado”, insistió.

Francisco González, presidente nacional de la Industria Nacional de Autopartes (INA) agregó que independientemente del resultado electoral en EU, México tiene un papel crucial en la cadena de valor para la industria automotriz en Norteamérica, pues concentra 43 por ciento de las ventas de este país, es decir cinco veces más que Japón y cuatro veces



más que Canadá.

“Los temas más grandes a revisar va a ser la parte de China en general de cómo entran o no entran. En la parte de China, seamos claros, son empresas que venden automóviles, no empresas que arman ni tampoco empresas que producen autopartes, en ese sentido sí está la línea muy clara”, dijo en entrevista.

Destacó que, de existir barreras comerciales, no deberían ser entre los mismos socios.

“Ahorita se está viendo una regresión a través del proteccionismo a una regionalización, todas las regiones están teniendo de cierta forma esta situación de levantar algún tipo de barrera. a veces por norma, aranceles. Esos muros que pudiera llegar a haber no estarían entre México, Estados Unidos o Canadá”, señaló.

Las elecciones de la Unión Americana se definirán el 5 de noviembre, en tanto las nuevas políticas y líneas para trazar la revisión del T-MEC podrían darse a conocer hasta enero del 2025.

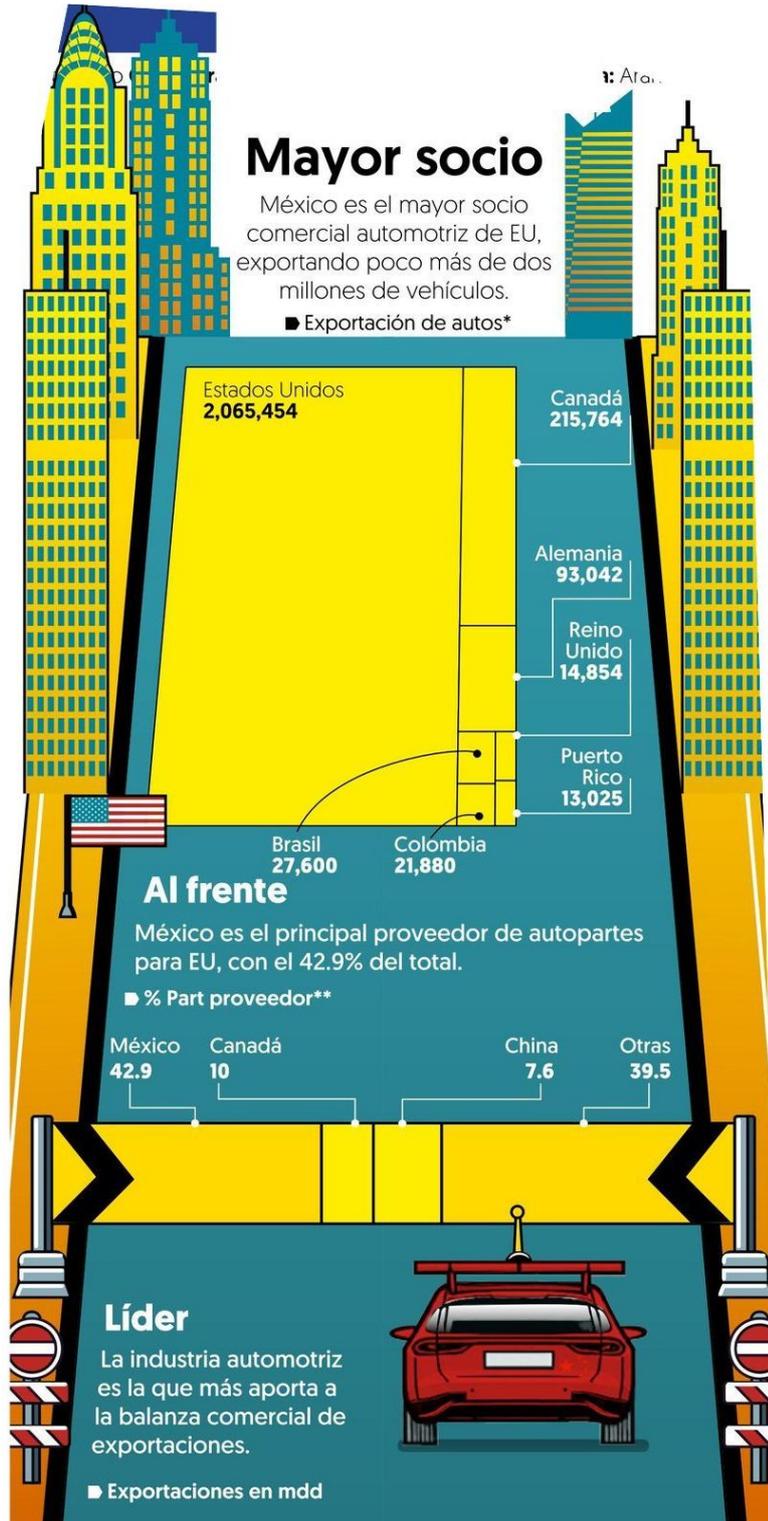
En tanto, los socios comerciales de la región alistan sus cartas para impulsar la competencia regional, evitando visiones restrictivas o proteccionistas entre los tres países.

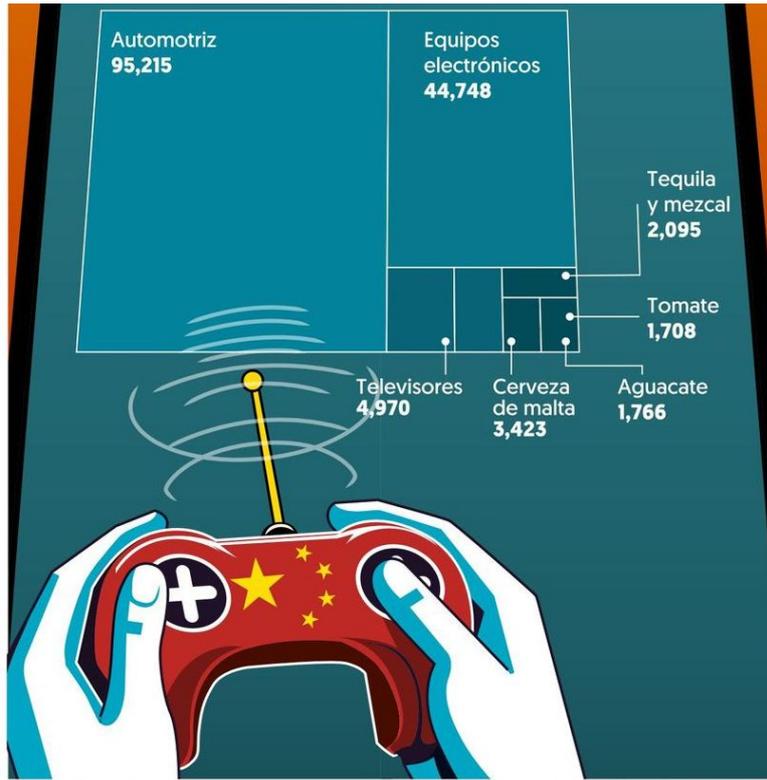
“Lo que se tiene que definir es cuál va a ser esa estrategia conjunta para fortalecer la capacidad de competir con el resto de las regiones, particularmente Asia en el caso automotriz”, concluyó el director general de la AMIA, Odracir Barquera.

“Si uno de los tres países es restringido, los otros dos van a tener consecuencias económicas en capacidad abastecimiento, en costos de sus productos”

ODRACIR BARQUERA Director general de la AMIA.







Fuente: AMIA y INA.

*enero a septiembre 2024 **EU a julio, 2024

