

TLCAN: el lobby automotriz vs Trump

Por: [Alejandro Nadal](#)

Globalización, 25 de octubre 2017

[La Jornada](#) 25 October, 2017

Región: [América Latina, Caribe, Canadá, EEUU](#)

Tema: [Economía](#)

La terminación del Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN) se consideraba poco probable hace unos meses. Pero conforme avanzan las negociaciones al respecto, el perfil de esa posibilidad empieza a vislumbrarse de manera más nítida en el horizonte. Desde el comienzo de las pláticas el representante de comercio estadounidense, Robert Lighthizer, dejó claro que el objetivo no era introducir modificaciones de cosmético o poner al día los capítulos secundarios del tratado. Lo que se busca, dijo, es el rediseño sustancial del tratado para hacerlo más justo.

En su más reciente rueda de prensa Lighthizer declaró que sus contrapartes *no han indicado estar interesados en realizar los cambios que se necesitan para reducir el déficit comercial que enfrenta Estados Unidos (EU)*. Esas palabras podrían ser parte de una estrategia de diálogo, pero también pueden ser el anuncio de que se busca torpedear las negociaciones para provocar la salida del TLCAN. La reciente propuesta del equipo de EU de que el tratado sea revisado cada 5 años es vista por los inversionistas como la amenaza que confirma lo anterior.

Existen poderosos grupos económicos en Estados Unidos interesados en impedir el derrumbe del tratado. Entre los más fuertes se encuentra la industria automotriz. Esta semana se ha manifestado una coalición de los principales productores de esa rama con la finalidad de convencer a la Casa Blanca de que el acuerdo comercial ha sido fundamental para la producción y la creación de empleos en el complejo automotriz.

La coalición incluye a la Asociación de productores de motores y equipo y a la Asociación estadounidense de concesionarios y distribuidores de automóviles. En su primer comunicado, esta alianza señala que el TLCAN es el soporte institucional de inversiones que superan 1.2 billones (castellanos) de dólares en la región. Alerta que abandonar el tratado pondría en peligro nuevas inversiones planeadas para los próximos meses por más de 9 mil 500 millones de dólares. Además, también estarán amenazados unos 940 mil empleos que, según la Oficina de Estadísticas Laborales (Bureau of Labor Statistics), ocupa esa rama en Estados Unidos. Y no sólo se trata de empleos generados en forma directa en esa industria: las 16 mil 700 agencias distribuidoras de automóviles y camiones que operan en EU generan más de un millón de empleos.

El principal argumento de esta coalición es que el sector automotriz en EU se ha fortalecido con el tratado y la competitividad internacional de esa industria ha aumentado. Se indica que la industria automotriz produce hoy un millón más de vehículos de los que se ponían en el mercado mundial cuando entró en vigor el tratado.

En las recientes sesiones de negociación el equipo de Trump propuso modificar el delicado capítulo 4 sobre reglas de origen. Bajo el TLCAN (artículo 403, párrafo 5) se requiere que 62.5 por ciento del valor de un vehículo sea producido en la región para que pueda recibir el trato comercial previsto en el tratado. Los negociadores de Washington propusieron en la pasada ronda de pláticas que el contenido regional del valor sea incrementado a 85 por ciento. Además, se proyecta que por lo menos 50 por ciento provenga de EU: es una fórmula que los productores en ese país difícilmente podrán cumplir.

Hay que recordar que en el contexto de las negociaciones del hoy difunto acuerdo transpacífico (ATP) los negociadores de Japón y el país vecino habían contemplado reducir el requisito de contenido regional a 45 por ciento. Es decir, un automóvil podría ser importado libre de aranceles por México o EU aunque la mayor parte de su contenido hubiera sido producido fuera del área del ATP. Y como el requisito para autopartes se planteaba en 30 por ciento, los grandes beneficiarios habrían sido los productores japoneses cuya cadena de valor depende más de las importaciones provenientes de China. Pero Trump tiró ese proyecto a la basura en una primera confrontación con el *lobby* automotriz.

La matriz de relaciones interindustriales del complejo automotriz construida al amparo del TLCAN es más compleja de lo que se piensa. Por eso no sorprende que la nueva coalición creada en Estados Unidos incluya a empresas extrarregionales, como Toyota, Hyundai y Volkswagen. La cadena de valor de la industria automotriz global que hoy utiliza la región de América del Norte como plataforma productiva se opone a que el narcisismo desde la Casa Blanca erija un nuevo obstáculo en su espacio de rentabilidad.

Para disfrazar los fracasos y escándalos que se acumulan alrededor de su administración, Trump podría recurrir a otra medida de espectáculo, provocar un *impasse* en las negociaciones y abandonar el TLCAN. Ese instrumento de las grandes corporaciones se hizo a espaldas de los intereses de los pueblos y de una verdadera estrategia de desarrollo. Quizás esas empresas tengan pronto que probar una cucharada de su propio chocolate.

Alejandro Nadal

Alejandro Nadal: *Profesor e investigador de economía en el Colegio de México (COLMEX).*

La fuente original de este artículo es [La Jornada](#)

Derechos de autor © [Alejandro Nadal](#), [La Jornada](#), 2017

[Comentario sobre artículos de Globalización en nuestra página de Facebook](#)
[Conviértase en miembro de Globalización](#)

Artículos de: [Alejandro Nadal](#)

Disclaimer: The contents of this article are of sole responsibility of the author(s). The Centre for Research on Globalization will not be responsible for any inaccurate or incorrect statement in this article. The Center of Research on Globalization grants permission to cross-post original Global Research articles on community internet sites as long as the text & title are not modified. The source and the author's copyright must be displayed. For publication of Global Research articles in print or other forms including commercial internet sites, contact: publications@globalresearch.ca
www.globalresearch.ca contains copyrighted material the use of which has not always been specifically authorized by the

copyright owner. We are making such material available to our readers under the provisions of "fair use" in an effort to advance a better understanding of political, economic and social issues. The material on this site is distributed without profit to those who have expressed a prior interest in receiving it for research and educational purposes. If you wish to use copyrighted material for purposes other than "fair use" you must request permission from the copyright owner.

For media inquiries: publications@globalresearch.ca