



# Sector automotriz, la espada en la piedra del TLC 2.0

\* Por Jesús Alberto Cano Vélez

El acuerdo final para el TLC 2.0 está muy cerca y muy lejos. Esta percepción se debe a que Estados Unidos no cede en algunos puntos cruciales para México, como son las reglas de origen para el sector automotriz y la sunset clause, ominosa cláusula que pondría fin en automático al TLC cada cinco años. Por esta razón a nadie sorprende que el secretario de Economía y titular de las negociaciones, Ildelfonso Guajardo Villarreal, se exprese en un tono moderado respecto a los resultados inminentes: "Aún quedan muchas cuestiones pendientes". Tiene total razón. Estados Unidos quiere que se incluya un sueldo mínimo de 15 dólares por hora en automotriz y autopartes. Esta exigencia cuenta con el apoyo de Canadá y dedicatoria para México, donde los sueldos en el sector automotriz estarían en el rango de los 2 a los 5 dólares por hora. La delegación mexicana rechaza esta propuesta, entre otras cosas porque no acepta que la modernización del TLCAN se convierta en un mecanismo para que otros países intervengan en un asunto que el

*Genera cientos de miles de empleos bien pagados y es el mejor símbolo de la integración económica regional. Es tan importante que ninguno de los tres países quiere, ni puede ceder*

gobierno mexicano considera interno. Además, no tenemos el crecimiento económico que nos permitiría dicho aumento y el sector privado mexicano se opone a un alza de salarios de esa magnitud.

Otra de las exigencias de Estados Unidos tiene que ver con la obligación de incorporar a los vehículos acero y aluminio producidos en la región norteamericana. En caso de no hacerlo, se activaría el arancel de "castigo" que Donald Trump anunció y que luego dejó en suspenso, subordinándolo a la marcha de las negociaciones. El último tramo del TLC 2.0 está cuesta arriba. Son rudas las condiciones que EEUU quiere imponer en el sector automotriz y, encima, el calendario no ayuda. El acuerdo entre los tres países

debería estar listo en las próximas semanas, si de lo que se trata es de evitar la contaminación con la recta final del proceso electoral en México y conseguir que el documento sea discutido y aprobado por la actual legislatura del Congreso.

Por si fuera poco nuestra complejidad de tiempo, Estados Unidos tiene sus propias condicionantes en materia de calendario. El jefe del equipo negociador estadounidense, Robert Lighthizer, viajará a China la próxima semana, abriendo un compás de espera en las negociaciones de alto nivel con México. Se trata de evitar una guerra comercial con China, tras los mutuos aranceles que se impusieron ambas potencias, luego de acusaciones de ese

país a China de piratería tecnológica y transferencia tecnológica forzada.

La ausencia de Lighthizer le quitará días a un calendario de negociación que ya estaba muy apretado, de ahí que la agenda de reuniones entre los socios del TLC 2.0 fuera tan intensa la semana pasada, aunque tampoco haya servido para producir resultados definitivos.

El sector automotriz ha sido la manzana de la discordia desde el principio de las negociaciones. Genera cientos de miles de empleos bien pagados y es el mejor símbolo de la integración económica regional. Es tan importante que ninguno de los tres países quiere, ni puede ceder.

Tal vez ceder a medias, que cada parte se mueva un poco y gane menos respecto de sus expectativas iniciales, contribuiría a lograr un acuerdo final en un tiempo razonable. ¿Estarán dispuestas las partes? Al tiempo.

\* Economista.  
@acanovelez

