



Nuevos aranceles reducirán las ganancias en mil millones de dólares: En el sector automotor, los que más han perdido en la guerra comercial de Trump hasta ahora: las marcas de lujo

El sedán Serie 3 de BMW está entre cerca de una docena de modelos atrapados en los nuevos aranceles.

WSJ

CONTENIDO LICENCIADO POR THE WALL STREET JOURNAL

RYAN FELTON Y CHRISTOPHER OTTS
 The Wall Street Journal

El BMW Serie 3 alguna vez encabezó la lista de los autos premium más vendidos del mundo. Actualmente, el sedán deportivo se encuentra en una lista no tan deseable: víctima de los aranceles.

Alrededor de una docena de modelos fabricados en el extranjero, entre ellos el deportivo y relativamente asequible BMW 3, están atrapados en la guerra comercial del Presidente Trump. Esto es porque los sedanes alemanes que se fabrican en una planta mexicana no cumplen con las normas del acuerdo de libre comercio de EE.UU., México y Canadá (T-MEC) que permitieron a muchas empresas automotrices tener un breve respiro de los nuevos aranceles del 25% que entrarán en vigor a principios de este mes.

Hasta hace poco, el Serie 3 solo estaba sujeto a un impuesto del 2,5% cuando se importaba a EE.UU. BMW comunicó a sus concesionarias que el auto, con un precio minorista de US\$ 47 mil, aproximadamente, ahora está sujeto a un arancel de 27,5%, lo que potencialmente agrega más de US\$ 10 mil al precio.

Por ahora, BMW no cargará a los clientes con el costo adicional. El fabricante absorberá por completo el impuesto extra del 25% hasta el 1 de mayo, informó la división para América del Norte de BMW a las concesionarias.

Tom DeFelice III, copropietario de Circle BMW en Eatontown, Nueva Jersey, señaló que la promesa de la compañía de

absorber los aranceles es un alivio; al menos por un tiempo.

“Nos da una tremenda certeza para los próximos dos meses”, expresó. “Quién sabe lo que suceda después de eso”.

Una fábrica de mil millones de dólares

Una versión deportiva del Serie 3 se utilizó en una escena de persecución de una película “Misión Imposible”. El modelo era tan popular que respondía por más del 40% de las ventas totales de BMW antes de que los SUV superaran en preferencia a los sedanes en los últimos años.

En 2019, BMW abrió su nueva planta mexicana donde se arma el Serie 3, y gastó más de mil millones de dólares en la fábrica. Un año más tarde, el T-MEC que negoció Trump entró en vigor, el que requería que un cierto porcentaje de las piezas de un

vehículo proviniera de América del Norte, entre otras normas.

Un vocero de BMW declinó entregar algún comentario sobre algunos posibles ajustes a la producción o a las importaciones.

La compañía tiene una planta de montaje en Spartanburg, Carolina del Sur, donde fabrica los SUV, pero probablemente no tiene el espacio para trasladar ahí la producción del Serie 3, observó Stephen Reitman, analista de Bernstein. El envío de automóviles desde Europa podría ser otra opción, indicó.

En 2024, el fabricante automotor importó alrededor de 150 mil vehículos de la Unión Europea a EE.UU., lo que incluyó algunos Serie 3 fabricados en Alemania. Pero el fabricante corre el riesgo de una mayor exposición a los aranceles adicionales que Trump ha amenazado imponer a los bienes que se envían desde la Unión Europea.

DeFelice, el concesionario de BMW de Nueva Jersey, mencionó que anteriormente ponía atención a los países en los que se producían sus vehículos solo porque afectaba los plazos de



Por ahora, BMW no cargará a los clientes con el costo adicional. El fabricante absorberá por completo el impuesto extra del 25% hasta el 1 de mayo.

entrega a los clientes. Eso ha cambiado últimamente.

“Las complejidades de la cadena de suministro de BMW; nunca he estado más consciente de esto que ahora”, aseguró.

Las ganancias se ven afectadas

BMW informó la semana pasada que los nuevos aranceles reducirán las ganancias en mil millones de dólares aproximadamente este año. La compañía también afirmó que tal vez trate de instalar más de su trabajo de fábrica en América del Norte, en parte, para cumplir las exigencias del acuerdo de libre comercio.

Otra de las primeras víctimas del arancel del 25% es el Audi Q5 SUV, que se fabrica en la planta de la empresa alemana en México. Con un precio inicial en el rango de los US\$ 40 mil promedio, el Q5 es el modelo más vendido en EE.UU. de Audi; respondió por casi un tercio de sus ventas totales de vehículos en EE.UU. el año pasado.

La empresa está evaluando cuáles deberían ser sus siguientes pasos en una compleja situación, manifestó un vocero de Audi, que es la marca de lujo de Volkswagen. En forma separada, Audi comunicó el lunes que recortaría 7.500 empleos du-

rante varios años en un esfuerzo por reducir costos y mejorar la productividad.

Cuando el gobierno de Trump postergó los nuevos aranceles para muchos fabricantes automotores hasta el 2 de abril, dejó expuesta a cerca de una docena de modelos, que responden por cerca de 300 mil vehículos que se vendieron en EE.UU. el año pasado. Eso es alrededor del 2% de las ventas totales de automóviles en EE.UU., según datos de la industria.

El enigma de China

Hasta ahora, los fabricantes de automóviles de lujo están soportando lo más arduo del régimen arancelario de Trump.

Aparte de los impuestos a las importaciones aplicados a México y Canadá, hay un gravamen del 20% a las importaciones chinas que entró en vigor por etapas. Esto atrapó a Volvo, la marca sueca que ahora es propiedad de Geely Automobile de China, que ha estado importando de China el sedán S90 y el auto eléctrico EX30.

El EX30 ya había estado sujeto a un arancel del 100% a los vehículos eléctricos fabricados en China que fue impuesto por el gobierno de Biden el año pasado, precisó un vocero de Volvo, y ahora se ve afectado con el 20% adicional.

El vocero de Volvo agregó que la compañía planea empezar a importar modelos de una planta en Bélgica a fines de este año. Eso evitaría los aranceles a China, aunque el gobierno de Trump ha señalado que están en perspectiva impuestos de importación a los automóviles europeos.

Lotus Technology, con sede en China, que vende un “hiper-SUB eléctrico” de US\$ 230 mil bajo la antigua marca de autos deportivos Lotus, ya ha cargado el arancel en el precio, indicó un vocero.

Ford Motor y General Motors dependieron ambos de las importaciones de China para apoyar las ventas de sus marcas premium el año pasado, según muestran datos de la industria. El Lincoln Nautilus SUV de Ford, fabricado en China, ha respondido por cerca de un tercio de las ventas de la marca en los últimos meses. La marca Buick de GM dependió del Envision SUV fabricado en China para una cuarta parte aproximadamente de sus ventas.

Ford declinó entregar algún comentario. Un vocero de GM afirmó que los aranceles a China no implican un “impacto financiero significativo” para su negocio en general.

Artículo traducido del inglés por “El Mercurio”.