

{ OPINIÓN }

¿Una nueva guerra (comercial) en el horizonte?

HERALDO MUÑOZ



HACE ALGUNOS DÍAS, EE.UU., bajo la administración del Presidente Joe Biden, decidió imponer aranceles extraordinarios a las importaciones provenientes de China. Algunos analistas creen que esta decisión podría escalar hacia una confrontación comercial bilateral extendida, con efectos más allá de ambos países.

El gobierno de Biden, en medio del clima electoral del presente año, decidió imponer aranceles de un 100% a los vehículos eléctricos, un 50% a los semiconductores y paneles solares, y un 25% al acero y aluminio provenientes de China, y anunció nuevos impuestos a los minerales críticos y a las baterías de litio. Según Biden, la superpotencia asiática “no compete, sino que hace trampas”. La preocupación del Presidente es que su apoyo a las industrias tecnológicas en EE.UU. —incluyendo subvenciones a los fabricantes de chips— sea anulado por el ingreso de productos chinos subsidiados.

DESDE LA ÓPTICA ESTADOUNIDENSE, debido a que la economía china se ha desacelerado, el gobierno del Presidente Xi Jinping se ha empeñado en reactivar el crecimiento subsidiando la producción de vehículos eléctricos y otros productos que no tienen suficientes compradores en su territorio. La sobreproducción obliga a China a exportar los productos subsidiados. El déficit comercial de EE.UU. resulta cuando China, que estimula un alto nivel de ahorro, comercia con un país de alto nivel de consumo como EE.UU.

La secretaria del Tesoro, Janet Yellen, sostuvo en una reunión del G7, la semana pasada, que el exceso de capacidad industrial de



LOS AUTOS ELÉCTRICOS chinos están sujetos a un arancel del 100% en Estados Unidos.

China “amenaza la viabilidad de las empresas en todo el mundo”, y que, por tanto, el problema no es solamente de EE.UU. vs. China. Para Washington resulta esencial un frente unido con la Unión Europea (UE) para competir con China, y que este expanda su consumo interno.

BEIJING acusó motivaciones políticas en el alza de los aranceles y ha expresado que podría adoptar represalias comerciales contra productos estadounidenses. La Casa Blanca, evidentemente, está preocupada del impacto de las importaciones chinas en el empleo local, especialmente en sectores tecnológicos de punta y en las industrias verdes de estados clave para la elección de noviembre como Michigan, Wisconsin y Pennsylvania.

Donald Trump criticó a Biden por actuar muy lentamente contra las importaciones chinas y no adoptar medidas aún más duras. Trump propuso un arancel parejo

del 10% a todas las importaciones, y un 60% o más a las importaciones chinas.

WASHINGTON argumentó que los nuevos impuestos representan un “enfoque inteligente”, con aranceles dirigidos, y no como lo obrado durante la administración Trump que apuntó a una guerra comercial extendida con China. Y se explicó que Biden, a diferencia de Trump, no intenta que vuelvan a EE.UU. empresas y puestos de trabajo que emigraron a territorio chino, sino que potenciar la creación y mantención de empleos en industrias emergentes de alta tecnología.

Más al norte, Canadá está experimentando una oleada de importaciones de vehículos eléctricos chinos, especialmente los modelos de Tesla, fabricados en Shanghái, quintuplicando los 44.000 autos recibidos el año pasado. Por lo mismo, la industria automotriz local demanda que el gobierno del Primer Ministro, Justin Trudeau,

adopte medidas arancelarias de protección similares a las de Biden. Entretanto, la UE evalúa la imposición de aranceles a los vehículos eléctricos y al acero chinos.

LOS ECONOMISTAS Gernot Wagner y Conor Walsh de la Universidad de Columbia argumentan que es errado imponer aranceles a los vehículos eléctricos chinos de bajo costo, pues estos impuestos harán que estos autos sigan siendo un artículo de lujo para los ricos, de un valor por sobre los 55.000 dólares en promedio, a diferencia de los modelos chinos, como el BYD Seagull, que cuesta menos de 10.000 dólares.

El punto es que cada auto eléctrico producido por empresas como General Motors o Ford reduce las ganancias de los vehículos a gasolina y, por eso, ambas compañías automotoras sumadas vendieron menos de 150.000 vehículos eléctricos, una fracción ínfima de los 15 millones de autos nuevos vendidos en EE.UU. el año pasado.

LOS ECONOMISTAS mencionados argumentan que usar aranceles hace que las compañías automotrices estadounidenses tengan menos incentivos para invertir en nuevas tecnologías y competir, y, más aún, que los autos eléctricos chinos podrían eventualmente entrar a EE.UU. si compañías, como BYD, instalan plantas manufactureras en México, por ejemplo.

Conuerdo que una mejor estrategia sería imponer aranceles a las importaciones intensivas en carbono, para estimular a los productores de otros países a descarbonizar sus productos, como aplicará la UE a partir de 2026. En una perspectiva de freno al cambio climático, sería más razonable poner impuestos a la alta emisión de carbono y no a los vehículos eléctricos o a los paneles solares chinos.

Heraldo Muñoz fue canciller de Chile entre 2014 y 2018.