



En 28 días, tres sindicatos paralizaron la economía en 16 entidades y 11 de las industrias eje del desarrollo del país, como la petrolera, ferroviaria, marítima, automotriz, siderúrgica, minera, farmacéutica, ganadera, avícola, de alimentos y el *retail*. El impacto económico sería de tres mil 700 millones de dólares.

Pero fue la industria automotriz la que recibió dos golpes en acciones separadas, pero simultáneas. Por un lado en el sureste, el bloqueo ferroviario y de autopistas por parte de la Coordinadora Nacional de Trabajadores de la Educación (CNTE), que frenó el flujo de todo tipo de insumos desde los puertos de Lázaro Cárdenas, Michoacán, Manzanillo, Colima, y después en el norte del país, desde Tamaulipas, donde trabajadores paralizaron la proveeduría del sector automotor.

Esta parálisis económica afectó el consumo del centro del país y a la industria del Bajío y noreste, estas dos regiones integran estados que aportan 32.0% del PIB nacional y están gobernadas por los partidos de oposición: el PAN en Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro y Tamaulipas; el PRD en Michoacán; el PRI en Coahuila; Movimiento Ciudadano en Jalisco, e independiente en Nuevo León.



El daño provocado, alertó el presidente de la delegación Michoacán de la Cámara Nacional de la Industria de la Madera (Canainma), Roberto Molina Garduño, “alcanza a otros 16 estados en la zona de influencia de la cadena productiva”.

EN 28 DÍAS DE BLOQUEO SE ACUMULARON 414 TRENES SIN MOVER LA CARGA, LO QUE SIGNIFICA MÁS DE 45 MIL 500 VAGONES CON MÁS DE 3.5 MILLONES DE TONELADAS DE MERCANCÍA, DE ACUERDO CON LA AMF.

Es por eso que son un riesgo los “sindicatos o grupos que persiguen fines individuales o políticos”, dicen a una sola voz el Consejo Coordinador Empresarial (CCE), la Confederación de Cámaras Industriales (Concamin), el Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (Index), la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), y la Cámara Nacional de la Industria del Hierro y del Acero (Canacero).



Son muchos focos rojos que están surgiendo al mismo tiempo y podrían agravar el problema de crecimiento, ya de por sí bastante escueto para 2019.

El bloqueo a las vías del tren es algo que más adelante puede repetirse en cualquier parte del país. Esto genera mucho ruido a los inversionistas, justamente para entrar con capital, inversión (privada) de la cual México está muy necesitado”, dice a **ejecentral el director del Centro de Estudios Económicos del Grupo Financiero Citibanamex, Adrián de la Garza.**

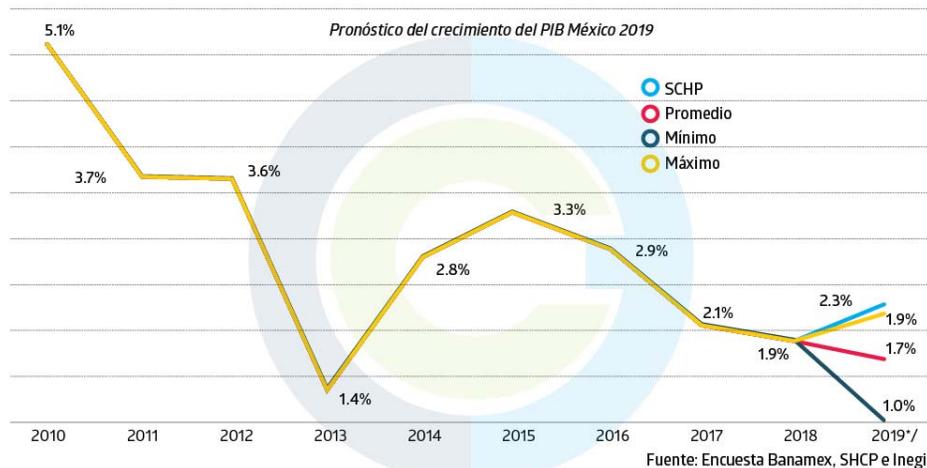
Esta acción se suma a otro golpe, en este caso a la industria del calzado y vestido, que sufrió a partir de este mes, el embate de importaciones asiáticas por la disminución del impuesto a la importación, lo que afecta a todo el Bajío.

El bloqueo a los ferrocarriles, los conflictos laborales y las afectaciones a empresarios, también impactan negativamente el consumo de las familias. Por ejemplo, ante la parálisis del transporte, un vendedor en centros comerciales o tiendas especializadas de productos electrónicos importados de Asia, como teléfonos móviles inteligentes, tabletas o televisores, sólo habría cobrado su sueldo base, sin comisiones de venta, porque el producto en la bodega se agotó, ya que ninguna compañía tiene inventario para más de una semana.

Así, el impacto en concreto será un menor crecimiento de la economía. Organismos como el Centro de Estudios Económicos del Sector Privado (CEESP) considera que será de tres décimas de punto. Aunque otros, estiman que en el transcurso del año la baja sería de hasta 50 puntos base (medio punto porcentual), lo que confirmará la desaceleración que inició desde 2015.

DESACELERACIÓN A LA VISTA

La economía mexicana inició un proceso de desaceleración desde 2015, la cual se confirmará según la expectativa de analistas consultados por Citibanamex, entidad financiera que espera un repunte de 1.7% en 2019. Sin embargo, expertos consideran que el avance del PIB estaría cercano a 1.0 por ciento.



El daño colateral agrava la situación del sector industrial y a toda la economía en general, porque se reportó un menor gasto tanto del gobierno saliente como de la nueva administración.

Para Citibanamex, “la manera en la que la administración ejecuta las políticas y cómo enfrenta los riesgos del día a día representan ‘el quinto riesgo’”.

El banco señala que “en efecto, estamos preocupados por las implicaciones de mediano plazo de una inadecuada distribución de recursos, por ejemplo, la cancelación del proyecto del nuevo aeropuerto en Texcoco, la construcción de una nueva refinería por parte de Pemex”.

Aunque en el corto plazo, una “fuente de inquietud” para el grupo financiero “desde un punto de vista más pragmático es la administración día con día de los proyectos de política pública”.

En una encuesta aplicada a 23 administradores de fondos con más de 86 mil millones de dólares, del 7 de febrero, cerca de 7% del PIB mexicano, equivalente a la mitad de los entrevistados, considera que México podría perder el grado de inversión entre 2020 y 2021, lo que implicaría un mayor pago de impuestos por servicios de la deuda y mayores intereses para las empresas privadas.

Complican el menor crecimiento económico para México derivada del cambio de administración sexenal y ralentización de las dos mayores economías del mundo: Estados Unidos y China, naciones que son 16 y 10 veces más grandes, respectivamente, que el PIB de México en 2017, según los datos del Banco Mundial.

Según la dimensión de la desaceleración global y local, la tasa de desempleo aumentará en México. La recaudación de impuestos caería. Por ejemplo, en la crisis de 2008 a 2009, la contribución fiscal disminuyó más de 204 mil millones de pesos tan sólo de los Impuestos Sobre la Renta (ISR) y al Valor Agregado (IVA). Esto tuvo una afectación en el gasto del gobierno federal y ahora podría repercutir en los programas sociales del gobierno federal.

La menor actividad económica global, en particular la de Estados Unidos, se traduciría en un menor envío de remesas de los mexicanos que laboran en la Unión Americana y envían dólares a sus familiares en el país. En 2008, por la crisis, el envío de remesas al territorio disminuyó más de 900 millones de dólares y en 2009 se desplomaron en más de tres mil 800 millones. Además, la industria turística local sería lesionada, como en el pasado, por el menor ingreso de divisas por la reducción de viajeros internacionales al país.

Costosas decisiones



Durante 28 días los buques quedaron varados en las costas de Michoacán con mercancía valuada en más de 5 mil millones de dólares. Para reducir las pérdidas en una de las industrias más importantes del país, la automotriz, algunas de esas embarcaciones de gran calado debieron recorrer más de seis mil kilómetros adicionales para transitar por el Canal de Panamá y desembarcar en Veracruz, y así librar el bloqueo ferroviario y carretero de profesores de la CNTE. Todos esos días tardaron los oficios políticos en ser efectivos y para lograr sentar a los maestros a negociar sus demandas.

El desabasto provocado por la falta de estrategia en el combate al robo de combustible, la cancelación de dos licitaciones de transmisión de energía, y el bloqueo a la inversión privada con la cancelación de la cuarta subasta de energía renovable de largo plazo para la Comisión Federal de Electricidad (CFE), que, según Moody's Investor, en las subastas pasadas se obtuvo uno de los precios más bajos del mundo, ha generado

incertidumbre en los inversionistas en la toma de decisiones de gobierno, de acuerdo a los análisis de calificadoras y bancos.

La encuesta sobre México y Brasil de Bank of America Merrill Lynch muestra que 54% de los participantes ve como uno de los mayores riesgos para el país “las decisiones del gobierno federal”.

› **Otra muestra** fue el malestar del empresariado porque bajo el argumento de combatir la corrupción, el presidente Andrés Manuel López Obrador acusó a Ienova, Carso Energy y TransCanada de tener contratos “leoninos” en detrimento de la CFE que debe pagarles 16 mil millones de pesos. Después de la acusación pública, el precio de las acciones de Ienova (bajo control de Sempra Energy) se desplomaron 6.8% en dos días.



Durante 14 días, la CNTE bloqueó carreteras y vías férreas en Michoacán. Fotos: Cuartoscuro.

Para el director de Análisis Económico y Bursátil de **CIBanco**, Jorge Gordillo, el gobierno federal debe recordar que “si bien ofreció muchas cosas, también ofreció incentivos para tener las condiciones suficientes para tener un crecimiento económico arriba del 4% en el PIB”. En algún momento, añadió, “debe voltear para dar un poco más de importancia a los empresarios y a la industria, pero no creo que sea en el corto plazo”.

El primer reporte que soporta la preocupación del sector empresarial, es que en diciembre la actividad industrial, integrada por el sector manufacturero, construcción, minería y las empresas de servicios públicos (electricidad, agua y gas), en diciembre disminuyó 2.5% respecto al mismo mes de 2017.

Por subsector, de las 29 grandes ramas que integran la industria manufacturera, 18 cerraron el año con caídas en su producción, en un rango de 0.8% a 22.6%, y 11 tuvieron comportamientos positivos con crecimientos de entre 1.1% y 15.6 por ciento.

Según la subdirectora de Análisis Económico en el Grupo Financiero Monex, Janneth Quiroz, después de que el Inegi reportó la actividad industrial negativa, el peso se debilitó 0.20% al venderse en 19.13 pesos por dólar.

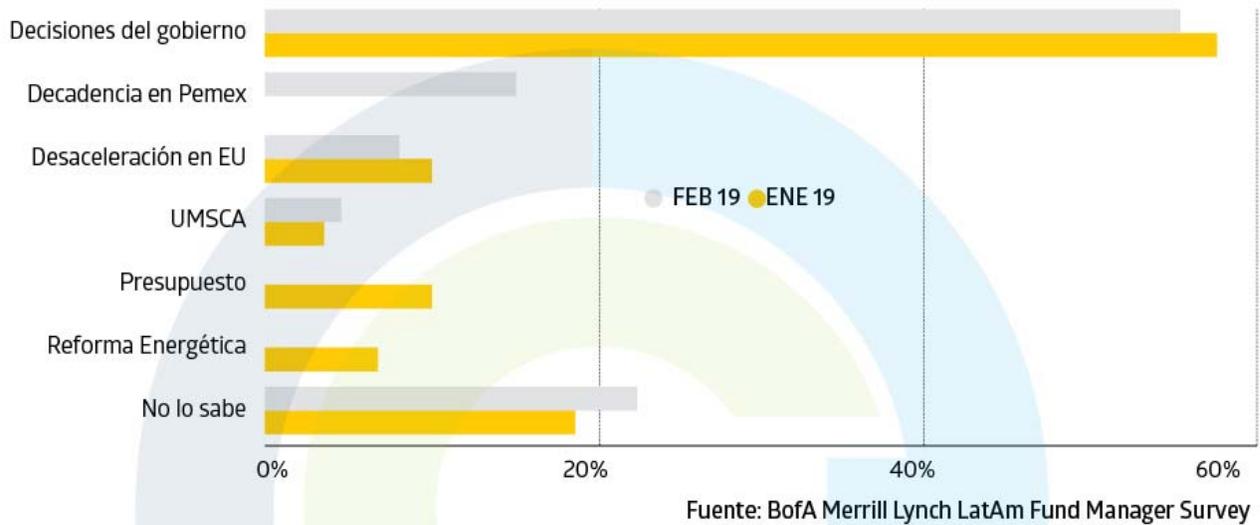
Una decisión del gobierno federal que golpeó a otra de las industrias, en este caso la del vestido y el calzado — que es vital por la generación de fuentes de empleo—, ocurrió el 31 de enero pasado, cuando decidió disminuir los impuestos máximos de importación de zapatos provenientes de Asia.

Estos sectores, del vestido y calzado, contribuyen con el 2.0% y 0.6% al PIB manufacturero, respectivamente. Según Manuel Nieblas, líder de productos industriales y manufactura en la consultora Deloitte, la diversificación de mercado de esos negocios son “complicadas” ante los bajos márgenes de maniobra que tienen en sus ganancias, lo que impediría sufragar los costos para desplazar su mercancía a través de la exportación.

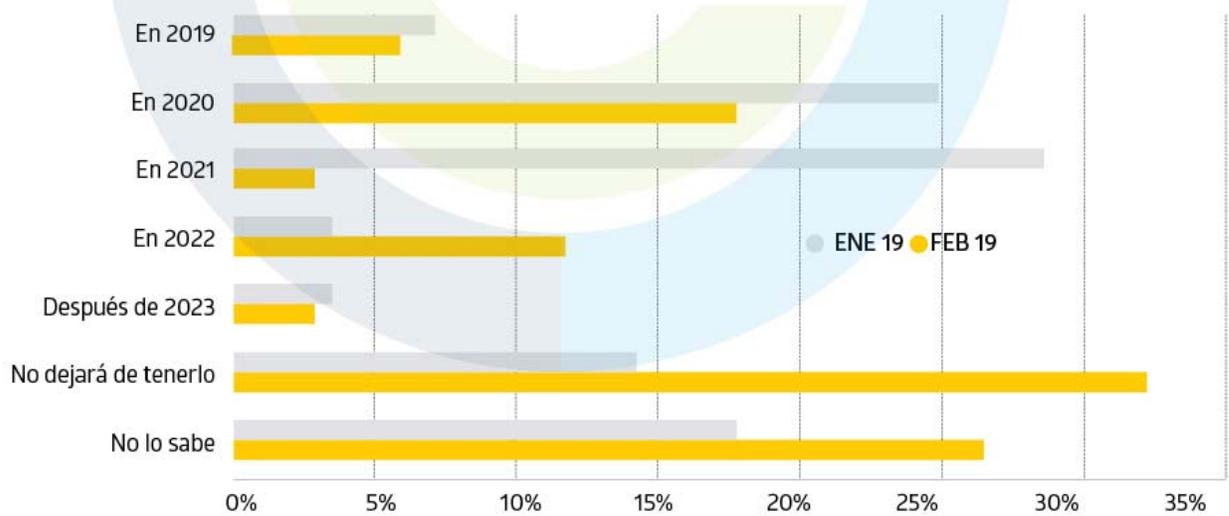
CRECE PESIMISMO DE INVERSIONISTAS

Más de la mitad de inversionistas estiman que en 2020 o 2021, México podría perder el grado de inversión. Además, 54% considera que las "decisiones del gobierno" son el mayor riesgo.

¿CUÁL ES EL MÁS ALTO RIESGO EN MÉXICO?



¿CUÁNDO CREE QUE MÉXICO DEJARÁ DE TENER RIESGO DE INVERSIÓN?



Asfixia automotriz

Matamoros es el segundo mayor centro maquilador de Tamaulipas, que está orientado principalmente para proveer de insumos a la industria automotriz en México, Estados Unidos y Canadá.

Esta ciudad fronteriza es estratégica para el sector automotor. Para tener una idea, desde este punto se envía 80% de la producción a ensambladores de vehículos en Estados Unidos y Canadá. Incluso está instalada la mayor productora de volantes para autos del mundo.

El 25 de enero, los trabajadores de unas 70 empresas maquiladoras se fueron a huelga para exigir el incremento de 100% al salario mínimo que anunció el gobierno federal para la zona fronteriza norte. Este paro laboral puso en riesgo el abasto para todos los fabricantes de automóviles, reconoció el presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), Javier Solís.

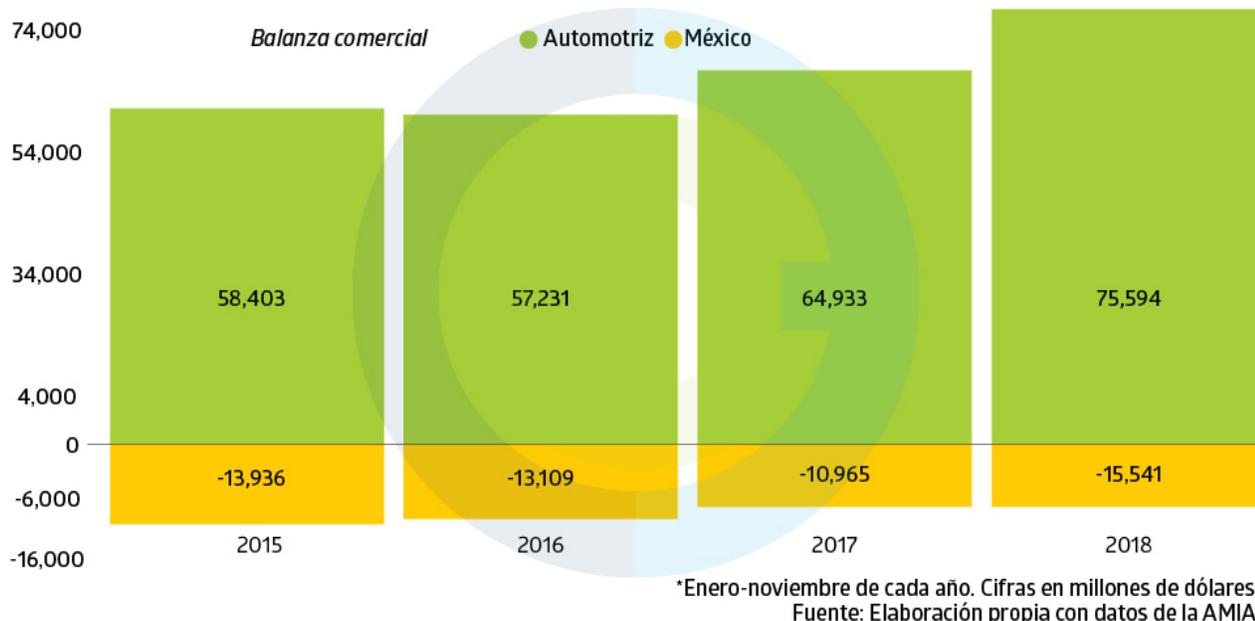
Si consideramos que durante toda la administración pasada sólo se reportó una huelga en la entidad, el que se hubiera articulado un paro de labores con esa cantidad de compañías no sólo fue atípico sino que por la magnitud se puede considerar como uno de los más grandes en la historia sindical de los últimos años en todo el país.

Desde los años 60 para trabajar en una maquiladora en Matamoros se necesitaba ser sindicalizado de la Central de Trabajadores de México (CTM), y en forma automática afiliado al PRI. Sin embargo, a partir de estas huelgas, en las que la CTM quedó rebasado y líderes vinculados a Napoleón Gómez Urrutia, líder del sindicato minero, incentivaron la disolución de esa central obrera para dar paso a la creación de la Confederación Sindical Internacional Democrática (CSID), encabezada por el también senador de Morena.

Tan sólo en Matamoros buena parte de su fuerza laboral, casi 60 mil obreros se manifestaron desde hace tres semanas. Al paro de labores se sumaron unos 30 mil obreros de 45 maquiladoras, que exigieron un incremento de 20% al salario, además de un bono anual de 32 mil pesos.

MOTOR DE DIVISAS

La industria automotriz en México es la sexta mayor productora de vehículos en el mundo y la mayor fuente de divisas del país. De enero a noviembre de 2018 tuvo un superávit de casi 75 mil 600 millones de dólares, cifra que alcanzaría a cubrir cinco veces el déficit de la balanza comercial del país.



El presidente de la AMIA, Javier Solís, en una conferencia de prensa calificó esas demandas como “leoninas”. La mayoría de las maquiladoras de Matamoros, explicó, pagan dos salarios mínimos, lo que equivale a unos 353 pesos diarios, cifra que en dólares equivale a 18.5 dólares por una jornada laboral de ocho horas; es decir, 2.3 dólares en promedio por hora.

Ese salario contrasta con los 16 dólares que se deben de pagar en México a los trabajadores de la industria automotriz, como lo exige el Acuerdo Comercial entre México, Estados Unidos y Canadá.

El bono anual que exigen los trabajadores equivale a poco menos de mil 700 dólares anuales o lo que es lo mismo, 4.6 dólares diarios.

La parálisis laboral en la zona fronteriza ha generado hasta ahora una pérdida por más mil millones de pesos (más de 52 millones de dólares). Pero a esto se debe agregar el impacto que provocó que a esta huelga se sumara una filial de Promotora Ambiental (PASA), empresa concesionada para recolectar basura; trabajadores de la industria de bebidas, entre ellas una filial de Arca Continental, uno de los embotelladores más grandes del mundo de Coca-Cola Company; obreros de la planta de purificación de agua Blanquita y de una productora de lácteos La Vaquita; así como trabajadores de cadenas comerciales como Smart, Soriana, Wal-Mart y Chedraui.

Solís reconoció que la movilización obrera “estuvo a nada de que siete plantas cerrarán (paro técnico), (y sí) llevó a tres cierres de planta en Estados Unidos y México” por carecer de la capacidad para surtir los pedidos.

EL DATO. Después de que en el sexenio de Enrique Peña Nieto se registraron 52 huelgas en promedio al año, Tamaulipas sólo tuvo una, según el Inegi.

Contenedores amontonados

Días antes a la huelga en Matamoros, la CNTE comenzó los bloqueos a carreteras y las vías férreas, que son las venas económicas para conectar los puertos de Manzanillo y Lázaro Cárdenas con el norte, el Bajío y el centro del país. Estas acciones separadas por mil 300 kilómetros de distancia, las consumaron tan sólo tres sindicatos, el de Jornaleros y Obreros Industriales de la Industria Maquiladora (Sjoiim), el Industrial de Trabajadores en Plantas Maquiladoras y Ensambladoras de Matamoros (STIME) y la CNTE.

La industria automotriz establecida en México es la sexta mayor productora de vehículos mundial, superando a España, Francia, Canadá, Rusia y Reino Unido, según datos de 2017 de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA). México está a punto de alcanzar a Corea del Sur, el quinto mayor productor global.

Por ello, los bloqueos y huelgas impactaron a la industria más dinámica del comercio internacional mexicano, el sector automotor que aporta casi 33 dólares de cada 100 que exporta e importa 13 de cada 100. Ese diferencial positivo (superávit) significa siete mil 260 millones de dólares en divisas para la economía mexicana de enero a noviembre de 2018.

Para tener una comparación del superávit de la balanza comercial automotriz, es preciso señalar que las importaciones mexicanas superan (déficit) en dos mil 382 millones de dólares a las exportaciones y la industria manufacturera también fue deficitaria en 283 millones, según datos de la AMIA.

Una buena parte del comercio internacional automotriz se realiza por Lázaro Cárdenas, puerto marítimo que recibe 38 de cada 100 vehículos importados al país y por ahí se exportan 14 de cada 100 automóviles. En total, por ese recinto portuario se mueve el 23% del comercio internacional. Es el más importante en todo el litoral del Pacífico, solo superado por Veracruz, que recibe y despacha 50 de cada 100 automotores, según datos de la gubernamental Coordinación General de Puertos y Marina Mercante (CGPMM).

“Sé que empresas como General Motors, Fiat-Chrysler, Ford Motor, Honda, entre otras empresas, están afectadas”, dijo Solís en conferencia de prensa.

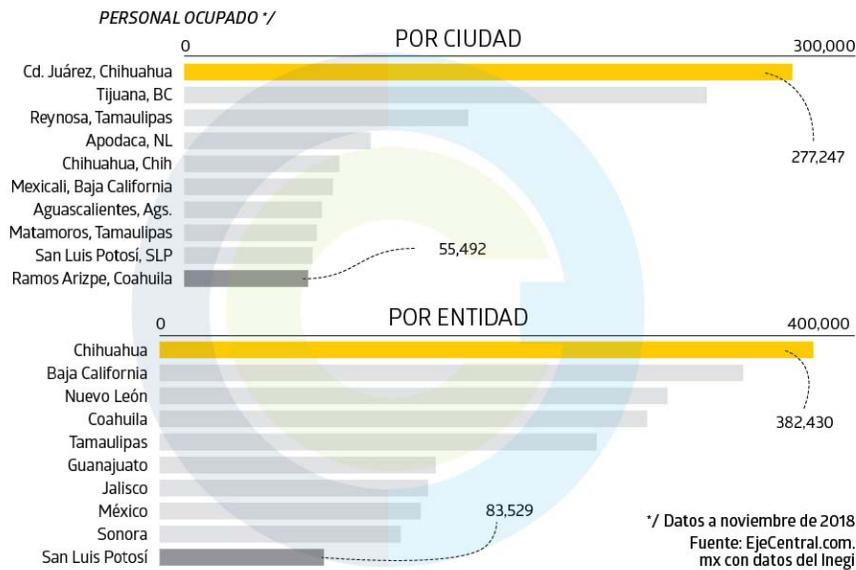
Según la Asociación Mexicana de Ferrocarriles (AMF), en 28 días de bloqueo se acumularon 414 trenes sin mover la carga, lo que significaría más de 45 mil 500 vagones con más de 3.5 millones de toneladas de mercancía. Y fue hasta las 14:35 horas del lunes 11 de febrero cuando se liberó el bloqueo y horas más tarde salió del puerto de Lázaro Cárdenas el primer tren cargado.

No sólo fue el costo de la parálisis productiva, sino sobrecostos por transportar su mercancía por vías alternas. Algunos, comentó Solís, gastaron alrededor de un millón de pesos diarios para usar autotransporte carretero.

El dilema era “esperar ahí y con todo y sus sobrecostos, más el riesgo del incumplimiento de contratos (por la demora de entrega). Entonces, por eso algunos tomaron la decisión de dar la vuelta por el Canal de Panamá para evitar el riesgo de las penalizaciones”, dijo el presidente de la Comisión de Transporte de la Concamin, Felipe de Javier Peña Dueñas.

¿QUIÉN ES QUIÉN EN LAS MAQUILADORAS?

La industria maquiladora en México emplea a 2.7 millones de personas, de los cuales Ciudad Juárez es la localidad con mayor participación en el país. Esa localidad, por el número de trabajadores se podría ubicar en el quinto lugar por entidad.



Me lleva el tren

A decir del director general de Kansas City Southern, José Zozaya –la ferroviaria que tiene la concesión de la red que entra a Lázaro Cárdenas–, con los bloqueos de la CNTE la Industria del acero y automotriz entraron en paros técnicos.

En la costa de Michoacán y de Colima hay importantes yacimientos de mineral de hierro y el ferrocarril transporta el mineral en bruto o como acero. De hecho, en las inmediaciones del puerto está la mayor siderúrgica del país, ArcelorMittal (antes SICARTSA) que moviliza placas de acero.

En Guadalajara hay grandes centros importantes de acopio de chatarra, mineral de hierro, placa y planchón, que también fueron afectados estos 28 días. Nuevo León y Coahuila fueron los que recibieron el mayor impacto por el acero y en segundo término Puebla, Chihuahua, Hidalgo, Estado de México y la Ciudad de México.

La industria panificadora, comentó Peña Dueñas, resultó con “una gran afectación (por) la importación trigo panificable, del cual se importan cinco millones de toneladas de Polonia, Alemania, Rusia, Ucrania, pero principalmente de Estados Unidos y Canadá”.

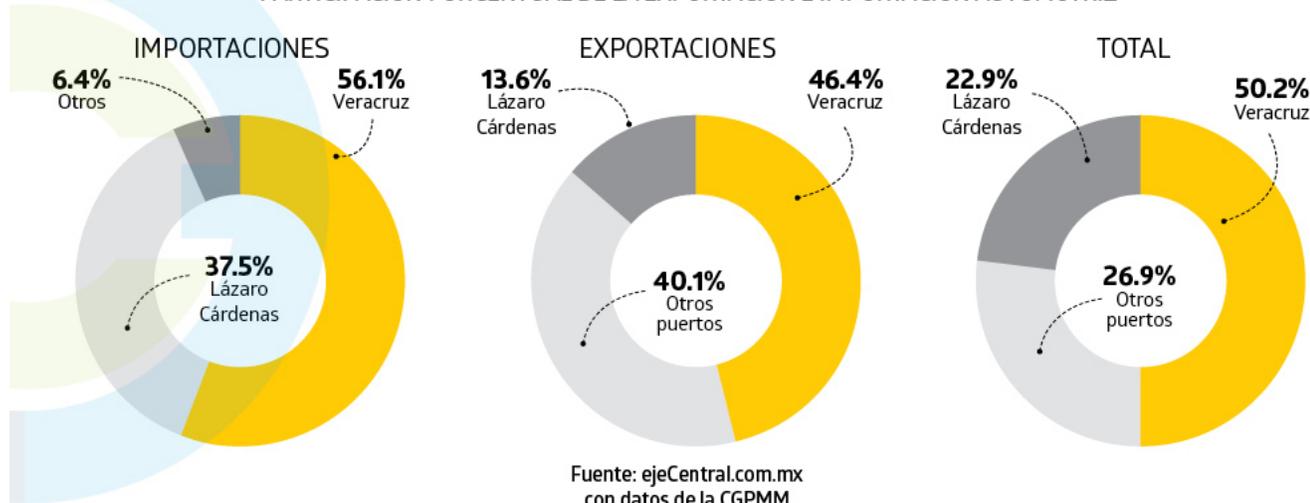
Iker de Luisa, director general de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles, sostuvo que Pemex también fue afectada, porque el ferrocarril transporta el combustible de las refinerías de Salamanca, Guanajuato y de Tula, Hidalgo, para llevarlo a Lázaro Cárdenas y al puerto de Manzanillo, para consumo de la CFE. Sin poder desalojar ese producto, la capacidad de refinación se entorpece porque los tanques de almacenamiento son limitados.

Las vías de Guadalajara, añadió, tiene el ramal a Manzanillo por donde se movilizan las cosechas del noroeste, que son maíz, trigo y otros granos y oleaginosas que se producen en esa región y que no se llevaron al Bajío y Valle de México. Es por ello que el abasto de estos productos y forrajes, la producción de huevo, pollo y leche también resultaron afectados.

LÁZARO CÁRDENAS, AUTOPISTA EN EL MAR

Este puerto marítimo de Michoacán es el principal puerto del comercio internacional de la industria automotriz por el lado del Pacífico.

PARTICIPACIÓN PORCENTUAL DE LA EXPORTACIÓN E IMPORTACIÓN AUTOMOTRIZ



SEGÚN EL INSTITUTO NACIONAL DE GEOGRAFÍA Y ESTADÍSTICA, EN DICIEMBRE LOS SERVICIOS RELACIONADOS CON LA MINERÍA SE DESPLOMARON 22.6% Y LA EXTRACCIÓN DE PETRÓLEO Y GAS DISMINUYÓ 8.43 POR CIENTO.

Focos rojos

La preocupación de los economistas se refleja a partir de la rapidez con la que se están ajustando las perspectivas económicas. El 1 de febrero, el Banco de México (Banxico) publicó la “encuesta sobre las expectativas de los especialistas en economía del sector privado” para enero, donde los pronósticos de crecimiento del PIB en 2019 disminuyó a 1.8% respecto del 1.89% esperando en diciembre.

Cuatro días después, Citibanamex publicó su encuesta de expectativas, en la que 24 economistas de varias instituciones ubican el crecimiento del PIB para 2019 en 1.7%, inferior al 1.8% considerado dos semanas antes.

“Hoy por hoy tenemos una perspectiva más pesimista de lo que teníamos hasta hace unas semanas, la cual ya de por sí era relativamente pesimista”, señaló De la Garza.

En ese mismo sentido, el director para América Latina en Moody’s Analytics (la empresa hermana de la calificadora Moody’s Investors Service), Alfredo Coutiño, publicó al cierre de enero el artículo: México se desacelera durante la transición política, en el que sostuvo que su expectativa de crecimiento del PIB para 2019 se ubicaba en el rango de 1.2% y 1.5 por ciento.

Sin embargo, el propio Coutiño, en entrevista, consideró que esa estimación “puede aún verse disminuida si el efecto de los eventos de enero y febrero causan un impacto mayor en la actividad económica. Podemos decir que existe la posibilidad de un sesgo a la baja en el estimado de crecimiento para 2019. Podría acercarse a 1.0% para todo el año”.

Ese pronóstico sería similar al anunciado en la primera quincena de enero por Bank of America Merrill Lynch, el cual molestó al presidente López Obrador y en su conferencia matutina, después de mencionar que “yo tengo otros datos”, aseguró que la economía mexicana crecería 2.0 por ciento.

El incremento esperado por el mandatario va en línea con el contemplado en los Criterios Generales de Política Económica (CGPE) para 2019, que espera un incremento de 2.3 por ciento.

Sin embargo, la directora de análisis de Intercam Banco, Alejandra Marcos, considera que las huelgas en el norte del país, el desabasto de gasolinas y el bloqueo a las vías férreas tuvieron un “impacto bastante limitado” en la economía.

➤ Aunado a estas expectativas, están las ramas ya afectadas por la desaceleración. Alejandro Stewens, especialista del área de Estudios Económicos en Scotiabank, consideró que “sí sigue sumamente débil la minería, sobre todo por lo relacionado a la extracción de petróleo”. Además, con el downgrade de Fitch Ratings a Pemex, el “panorama no pinta muy favorable”.

Datos del Inegi muestran que en diciembre, los servicios relacionados con la minería se desplomaron 22.6% y la extracción de petróleo y gas bajó 8.43 por ciento.

Para Janneth Quiroz, de Monex, la atribulada industria de la construcción podría crecer hasta el segundo semestre de 2019, una vez que arranque la inversión pública, la cual se mantiene estancada desde el sexenio anterior. En el último mes del año pasado, las obras de ingeniería civil y el rubro llamado “trabajos especializados para la construcción” se desplomaron 10.86% y 3.67%, respectivamente.

En suma, todo ese escenario complicaría la desaceleración inherente a los factores exógenos de la menor actividad económica en Estados Unidos y China, las complicaciones de Brexit, la recesión de Italia, las tasas de interés de la Fed, entre otros factores que detonarían el desempleo y menores niveles de consumo en México.

“Hay una probabilidad considerable de que Estados Unidos entre en una aceleración en uno o dos años. Eso dificultará los planes (económicos) del presidente (López Obrador)”, explicó el economista Jorge Gordillo. Es por ello, añadió, que sería hasta finales de su sexenio cuando se pueda alcanzar el crecimiento prometido del 4.0

por ciento, si las decisiones de gobierno no continúan generando incertidumbre a los inversionistas, como mostró la encuesta sobre México y Brasil de Bank of America Merrill Lynch.

Publicado por Tomás de la Rosa y Julio Pérez de León