

Economíahoy.mx

Santander y Fiat Chrysler, paradigma del nuevo 'boom' de crédito subprime que vive Estados Unidos

Es un clásico del subprime: préstamos apresurados, defaults veloces y, en ocasiones, fraude abierto. Solo que este no es el mercado inmobiliario estadounidense allá por 2007. Es la industria automotriz de Estados Unidos en 2017.

Una década después de la debacle de las hipotecas, la industria financiera adoptó otro tipo de deuda subprime, o de alto riesgo: los préstamos automotrices. Y tal como la vez anterior, los riesgos se están propagando ya que están atados a valores para inversores de todo el mundo.

Los préstamos subprime para automóviles existen hace mucho tiempo y nadie sugiere que desencadenarán la próxima crisis. Pero desde la Gran Recesión, el negocio se disparó. En 2009, se vendieron 2,500 millones de dólares en bonos automotores subprime nuevos. En 2016, la cifra ascendió a 26,000 millones, por encima de los niveles promedio previos a la crisis, según Wells Fargo & Co.

Pocas cosas retratan este fenómeno mejor que la sociedad entre Fiat Chrysler Automobiles y Banco Santander. Desde 2013, gracias a que se dispararon las ventas de coches en Estados Unidos, ambas empresas crearon una de las máquinas subprime más poderosas de la industria.

Detalles sobre esa relación, obtenidos a partir de documentos judiciales, presentaciones ante entes reguladores y entrevistas con miembros de la industria, exponen algunos de los excesos del actual auge del subprime automotor. Wall Street ha recompensado los criterios de concesión de créditos menos estrictos que permitieron a las personas obtener préstamos sin que nadie verificara ingresos o historiales laborales. Por ejemplo, recientemente Santander investigó los ingresos de menos de uno de cada 10 préstamos empaquetados en 1,000 millones de dólares en bonos, según **Moody's Investors Service**. La porción más grande era para comprar vehículos de Chrysler.

Por su parte, algunos concesionarios manipularon el proceso de solicitudes de préstamo para que prestatarios de bajos ingresos pudieran adquirir coches nuevos, dijeron fiscales estatales en documentos judiciales.

En todo el proceso, el apetito de Wall Street por inversiones de alto rendimiento mantuvo en marcha los préstamos (y los bonos). Santander afirma que cortó lazos con cientos de concesionarias que promovían préstamos insensatos, de los cuales algunos entraron en default ya en el primer pago. Al mismo tiempo, Santander planea aumentar el control sobre su unidad subprime para automóviles en Estados Unidos, Santander Consumer Holdings, dijeron personas al tanto del tema.

Prácticas cuestionadas

Santander, que fue citado o interrogado por aproximadamente 30 estados sobre sus actividades de colocación y titulación de préstamos para coches, no quiso comentar sobre "asuntos legales activos". En mayo, el banco acordó pagar 26 millones de dólares para poner fin a acusaciones presentadas por Delaware y Massachusetts como parte de investigaciones en curso sobre las prácticas crediticias de la industria automotriz. Santander, cuya sociedad con Chrysler lleva el nombre de la marca Chrysler Capital, no admitió ni negó haber obrado mal.

Estos últimos años, las prácticas crediticias en la industria automotriz subprime han quedado bajo la lupa. Entes reguladores y defensores de los consumidores dicen que se aprovechan de gente sin opciones.

Para los inversores, el atractivo de los préstamos subprime para coches es claro: los valores con esa deuda pueden ofrecer rendimientos de hasta el 5%. Podrá no parecer gran cosa, pero en un mundo de tasas ultrabajas, es más del triple del rendimiento comparable para los bonos del Tesoro estadounidense. Es cierto que el mercado aún es mucho más pequeño que el de hipotecas subprime que desencadenó la crisis crediticia, lo cual vuelve improbable que eso se repita. Pero ahora la pregunta es si esa prima, que disminuyó a medida que se disparó la demanda, vale la pena.

"Los inversores parecen ignorar los riesgos subyacentes", dijo Peter Kaplan, gerente de fondos de Merganser Capital Management.