

# Llega 'Día D' para controversias comerciales con EU

● Hoy la OMC da el fallo a la apelación que hizo el gobierno mexicano contra tres medidas impuestas por ese país

IVETTE SALDAÑA

—maria.saldana@eluniversal.com.mx

Tras meses, y en algunos casos años, de costosas pérdidas, tres conflictos comerciales entre México y Estados Unidos llegaron al "día D". Las controversias podrían sumar daños por más de 813 millones de dólares anuales de pérdidas solamente por dos temas: el caso de las reglas de etiquetado de carne y los daños anuales que se sumarán a las exportaciones de varilla.

Ello sin contar las afectaciones por el incumplimiento de Estados Unidos de abrir las fronteras y permitir el libre paso de los transportistas de México como se acordó en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Además, no incluye las pérdidas por el bloqueo al atún ni por la cuota compensatoria que determinaron los estadounidenses para el azúcar, casos que están también próximos a resolverse.

Las resoluciones están a unas horas de conocerse. La Organización Mundial del Comercio (OMC) dará el fallo a la apelación que hizo el gobierno mexicano porque Estados Unidos no eliminó las reglas discriminatorias para el etiquetado de carne, conocido como Cool, por sus siglas en inglés.

En EU, las autoridades comerciales determinarán si quedan en firme las cuotas compensatorias contra la varilla de acero mexicana, que van del 20.58% al 66.77%.

Además, terminan los tres años de prueba piloto del transporte transfronterizo de carga por el cual EU acordó con el gobierno de México re-

glas de seguridad y de control que tendrían que cumplir los transportistas mexicanos para poder entrar libremente a territorio estadounidense.

**Etiquetado de carne.** Aunque todo indica que será favorable a México y a Canadá la resolución de la Organización Mundial del Comercio, en el caso de las reglas que impone Estados Unidos para la venta final de carne de res, ese país tendrá hasta diciembre para adoptar la decisión, porque de no hacerlo en 2015 los países afectados lo sancionarían con represalias comerciales.

Esas reglas provocaron daños que solamente en 2013 se tradujeron en 563 millones de dólares de pérdidas para los ganaderos mexicanos, afirmaron los funcionarios que realizan la defensa ante la OMC, el secretario de Economía, Ildefonso Guajardo, y el subsecretario de Comercio Exterior de dicha dependencia, Francisco de Rosenzweig.

La controversia comercial se interpuso ante la OMC el 17 de diciembre de 2008, porque EU tenía reglas para etiquetar la carne de res que se vende en anaqueles que discriminan el ganado bovino nacido en México y Canadá, ya que las etiquetas dicen dónde nació, creció y se sacrificó la res, y cuando se describe que el animal es de origen mexicano o canadiense el producto pierde valor.

Aproximadamente, se dejan de percibir entre 60 y 100 dólares por res, de acuerdo con la Confederación Nacional de Organizaciones Ganaderas, aunque el gobierno federal aseguró que son de 30 a 80 dólares. En todo

caso, son pérdidas económicas porque las exportaciones mexicanas de ganado en 2013 fueron de 1.2 millones de cabezas de ganado.

Si el fallo es a favor de México y Canadá, EU tendrá 60 días para cambiar sus leyes, aproximadamente hasta el 20 de diciembre, aunque si apela el tema se iría hasta el primer trimestre de 2015. Sin embargo, si las leyes no se cambian entonces México podría pedir que se le autoricen, a partir de 2015, represalias comerciales por el monto equivalente a la afectación.

**Varilla de acero.** La decisión estadounidense de aplicar cuotas compensatorias a la varilla de acero mexicana, de 20.58% a 66.77%, provocó el encarecimiento del producto y, en consecuencia, las empresas del país ya dejaron de exportar; ello a pesar de que este martes se dará a conocer si quedan en firme las cuotas, de comprobarse que sí hubo daño a las industrias de Estados Unidos.

De ratificarse la aplicación de cuotas compensatorias contra el producto siderúrgico de México se podrá presentar una denuncia ante la Organización Mundial del Comercio, porque en la investigación que hizo el Departamento de Comercio y la Corte de Comercio de Estados Unidos (USITC) contra la varilla mexicana y turca utilizaron un mecanismo de acumulación para probar el daño que operó de manera distinta para cada país, explicó el director general de Grupo DeAcero, Raúl Gutiérrez Mugerza.

El directivo de DeAcero, una de las empresas más afectadas por la cuota compensatoria al imponerle



Fecha <b>14.10.2014</b>	Sección <b>Cartera / Falla de origen</b>	Página <b>7</b>
----------------------------	---	--------------------

EU 20.58%, dijo que en una industria tan competitiva como la del acero, de reiterarse este martes la sanción, las empresas mexicanas dejarían de exportar cerca de 250 millones de dólares, aproximadamente 300 mil toneladas, porque la varilla quedaría fuera de competencia.

Desde abril, DeAcero dejó de exportar y ello significará pérdidas por 200 millones de dólares al año para la empresa, dijo Gutiérrez Mugerza.

Pero los daños serían también para Simec, Grupo Acerero y Ternium, entre otras firmas acereras exportadoras de varilla, de acuerdo con información oficial.

El 4 de septiembre de 2013 los aceros estadounidenses denunciaron que las importaciones de varilla mexicana entraban a precio *dumping* y con subsidio. El 22 de abril de 2014 el gobierno estadounidense confirmó que existía *dumping*, acusación que se ratificó en septiembre pasado, aunque todavía falta la validación del daño para que quede en firme.

**Transporte transfronterizo.** México logró cumplir con los requisitos para demostrar que son confiables las unidades y los conductores mexicanos, con lo que se espera que se vuelva permanente el programa piloto, que duró tres años, con el que se permitió a los transportistas nacionales transitar libremente por territorio estadounidense.

“Con esos números dimos cabal cumplimiento a las metas establecidas del acuerdo demostrativo”, con lo que solamente el programa será per-

manente para todos aquellos que cuenten con permiso, aseguró la Secretaría de Economía.

Pero si EU no honra su palabra se impondrán nuevamente represalias comerciales que en 2009 y 2010 le significaron pagos por 2 mil millones de dólares, advirtió el subsecretario de Comercio Exterior, Francisco de Rosenzweig.

“El programa demostrativo se convertirá en permanente, porque en términos de seguridad de los operadores, unidades y el número de cruces demostraron que no somos un peligro para las carreteras de Estados Unidos”, afirmó la directora de la firma consultora LMM Consulting, Luz María de la Mora.

De acuerdo con el TLCAN, debe existir apertura de las fronteras estadounidenses al transporte de carga mexicana, así que al concluir el programa piloto se deben de analizar los resultados que, al 3 de agosto de 2014, fueron: 13 empresas de México con permiso, además de 55 tractocamiones y 58 conductores, 23 mil 962 cruces y 5 mil 274 inspecciones, de acuerdo con información oficial.

Pero para el vicepresidente nacional de la Cámara Nacional de Auto-transporte de Carga, Manuel Sotelo Suárez, quienes entraron al programa piloto son mayoritariamente empresas que mueven su propio producto, porque para la mayor parte de las compañías transportistas es mejor pagar por un *transfer* que someterse a revisiones exhaustivas que solamente se aplican a los mexicanos y no

a los estadounidenses. ●

**“De ratificarse la aplicación de cuotas compensatorias contra el producto siderúrgico de México se podrá presentar una denuncia ante la OMC”**

**RAÚL GUTIÉRREZ MUGUERZA**  
director general de Grupo DeAcero

**“El programa (de transporte) demostrativo se convertirá en permanente, porque [...] no somos un peligro para las carreteras de EU”**

**LUZ MARÍA DE LA MORA**  
directora de LMM Consulting

**SOLUCIONES**

Avances de los tres años del programa piloto de transporte transfronterizo de carga México-EU

Rubro	Unidades
<b>Empresas con permiso</b>	13
<b>Conductores</b>	53
<b>Vehículos</b>	55
<b>Inspecciones</b>	5522
<b>Cruces</b>	27,837

Fuente: Autoridad de Autotransporte en Estados Unidos (FMCSA)

Fecha <b>14.10.2014</b>	Sección <b>Cartera / Falla de origen</b>	Página <b>7</b>
----------------------------	---	--------------------



Los transportistas de carga mexicanos esperan que el programa piloto de internación a Estados Unidos, que ha durado ya tres años, se vuelva permanente.