

■ Acuerdo de Asociación Transpacífica

PIDEN REGLA DE ORIGEN DE 50 POR CIENTO

México y Canadá arman frente automotriz común en el TPP

El bloque busca contrarrestar la posición de EU y Japón, que intentan bajar el contenido local porque se surten mucho de componentes fuera de la región TPP

Roberto Morales

rmorales@eleconomista.com.mx

México y Canadá han establecido un frente común en las negociaciones para liberalizar el sector automotriz en el Acuerdo de Asociación Transpacífica (TPP, por su sigla en inglés), en contra de un convenio bilateral entre Japón y Estados Unidos en ese mismo marco.

Las industrias de México y Canadá buscan que la regla de origen en autopartes sea de al menos 50%, usando el método de costo neto, consistente en el costo total menos los costos de promoción de ventas, comercialización, servicios posteriores a la venta, regalías, embarque y reempaque, entre otros.

Ambos países rechazaron una propuesta de EU y Japón sobre reglas de origen para permitir exportaciones de automóviles japoneses con menos de 65% de partes y componentes producidos en la región del TPP.

México negocia el TPP, junto con Estados Unidos, Canadá, Japón, Chile y Perú (con los que tiene tratados de libre comercio), además de Singapur, Malasia, Nueva Zelanda, Australia, Brunei y Viet-

nam (con los que no ha pactado acuerdos comerciales).

“Una regla de origen más baja permitiría más insumos de fuera de la región, nosotros no estamos de acuerdo en que sea más bajo”, dijo Eduardo Solís, presidente de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), de acuerdo con la agencia Reuters.

Según medios de Japón, ese país y EU han firmado un plan para eliminar inmediatamente los aranceles a 50% de las categorías de automóviles y autopartes, lo cual ha sido objetado por México y Canadá.

Las exportaciones japonesas de automóviles se verían beneficiadas con el TPP porque reduciría el arancel de 10% que pagan en las aduanas estadounidenses.

En la industria del transporte, el TPP podría impulsar las importaciones estadounidenses en unos 30,800 millones de dólares adicionales para el 2025, comparados con alzas en las exportaciones de 7,800 millones de dólares, de acuerdo con un estudio co-redactado por Peter

Petri, profesor de Finanzas Internacionales en la Universidad de Brandeis, de Massachusetts.

El automotriz fue uno de los temas sensibles, junto con la extensión de patentes de medicamentos biológicos, ciertos cupos textiles y la apertura de productos agrícolas, entre ellos los lácteos, por los cuales no pudo cerrarse la negociación global del TPP en una ronda celebrada en julio en Hawaii. Ahora se prevé otra ronda posiblemente en septiembre.

“Estoy luchando por los intereses de mi país”, dijo Ildefonso Guajardo, secretario de Economía, tras filtrarse su posición en reacción a un acuerdo entre Japón y Estados Uni-

dos sobre las reglas de origen para los coches, que determinan los insumos regionales que se incorporan al producto final para gozar de ventajas arancelarias.

Guajardo planteó que México es el cuarto exportador mundial de automóviles y adujo que los autos japoneses podrían beneficiarse de países no miembros del TPP, afectando las cadenas de suministro de América del Norte.

En el 2014, las exportaciones automotrices de México sumaron 85,956 millones de dólares y sólo fueron superadas por las de Alemania, Japón y Estados Unidos. Por debajo, se colocaron las de Corea del Sur, China y Canadá.

JAPÓN, A LOS MÍNIMOS

Óscar Albin, director de la Industria Nacional de Autopartes (INA), dijo que Japón propone una regla de 30% en la producción de partes automotrices porque la mayoría de las autopartistas y automotrices japonesas utilizan materias primas de países fuera del TPP.

“El 30% definitivamente no es algo con lo que podemos vivir”, dijo Albin a Reuters, quien estuvo presente en la negociación en Hawaii.

“En México, el único caso exitoso fue el de la industria automotriz porque el TLCAN previó que los productos, para ser originarios, deberían tener un incremento del valor de contenido regional, pasando de 50% en 1994 a 62.5% en el 2004”, opinó Arnulfo Gómez, investigador de la Universidad Anáhuac.

El vicepresidente de relaciones corporativas de Volkswagen de México, Thomas Karig, dijo que las reglas de origen establecidas en los acuerdos comerciales han impulsado el nivel de contenido nacional



en la industria automotriz, porque obligan a incorporar partes y componentes mexicanos para exportar un mismo tipo de auto a Japón, Estados Unidos o Alemania.

62.5%

es el contenido regional que se logró en el 2004 en el comercio automotriz

dentro del TLC para la región con EU y Canadá.

85,956

millones de dólares sumaron las exportaciones automotrices mexicanas al cierre del 2014.

30,800

millones de dólares se estima que será el monto en el que crecerán las importaciones automotrices de Estados Unidos en el 2025, a raíz del TPP; sus exportaciones sólo crecerían en 7,800 millones de dólares.

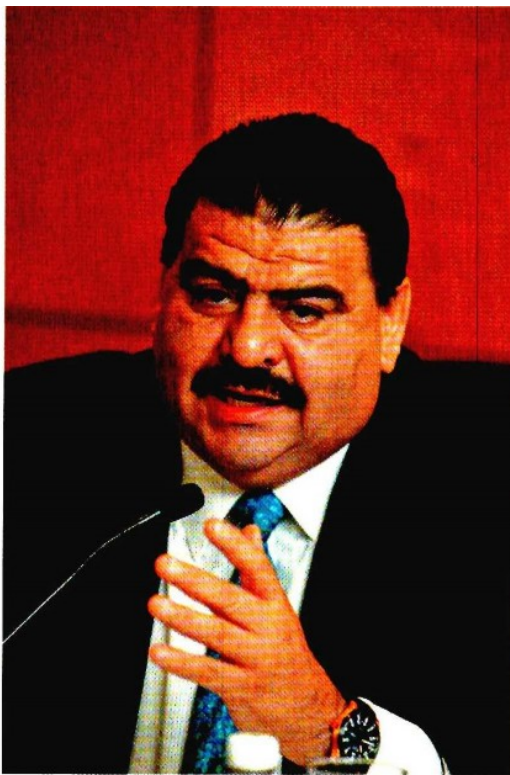


FOTO: NATALIA GAIA

Una regla de origen más baja (de 50%) permitiría traer más insumos de fuera; no estamos de acuerdo con eso”.

Eduardo Solís,
presidente de la AMIA.

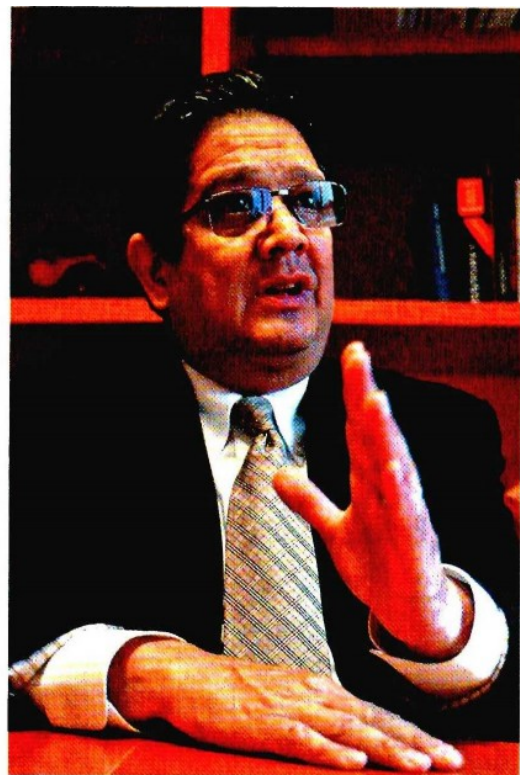


FOTO: HUGO SALAZAR

Japón propone una regla de 30% en la producción de partes automotrices; no es algo con lo que podamos vivir”.

Óscar Albin,
director de la INA.