



J
JAIME
NÚÑEZ

#OPINIÓN

**AL
MANDO**

JAIME_NP@YAHOO.COM
/ @JANUPI

Piso parejo, apuesta mayor

Subir aranceles a importaciones provenientes de países sin tratado comercial, se explica por corregir un mercado que dejó de ser equitativo en México



La decisión del gobierno federal de subir aranceles a importaciones provenientes de países sin tratado comercial, con topes de hasta 50 por ciento en algunas fracciones a partir de 2026, se explica con una idea simple: corregir un mercado que, por precios por debajo de referencias internacionales, dejó de ser parejo para quien produce e invierte en México. **Marcelo Ebrard** lo dijo con crudeza: entre 2022 y 2025 las importaciones automotrices crecieron más de 34 por ciento y, si la tendencia siguiera, el golpe al empleo sería de dimensiones mayores.

Al respecto conversé en mi espacio de *Radio Fórmula* con **Rogelio Garza Garza**, presidente ejecutivo de la AMIA, quien ve la medida como un mensaje de certidumbre para la inversión instalada: competencia equilibrada para quienes generan empleo, producción y divisas. El punto no es menor, ya que la industria automotriz mexicana produjo cuatro millones de vehículos en 2024 y exportó 3.5 millones a más de 30 países; el tamaño del sector vuelve delicado cualquier desajuste en costos, reglas o aduanas. Garza subraya el "siguiente paso": la implementación. Pues un arancel, en papel, no corrige distorsiones si la operación aduanera se vuelve porosa o discrecional.

Y aquí hay un riesgo real: cuando el mercado formal se encarece y la vigilancia falla, aparece el incentivo para la triangulación, el subregistro y el contrabando técnico. No basta con anunciar *piso parejo*; hay que sostenerlo con trazabilidad. El debate también toca la revisión del T-MEC.

Para la AMIA, el tratado debe seguir tri-lateral por una razón práctica: el automóvil norteamericano no se fabrica en un solo país. Hay componentes

que cruzan fronteras varias veces antes de convertirse en vehículo terminado. Si el comercio regional se fragmenta, el costo lo paga la competitividad completa de América del Norte, no sólo México.

Y aun con el consenso de que habrá tratado, 2026 se perfila "retador": por la revisión misma y por medidas de EU que ya impactan al sector, como los aranceles vinculados a la Sección 232. La otra arista es diplomática. China ya calificó el movimiento como proteccionista y pidió corregirlo, mientras analistas lo leen como un ajuste de política industrial que busca mejorar la posición de México de cara a la discusión comercial regional.

En paralelo, el Congreso avanzó con una reforma a la LIGIE que eleva aranceles a más de mil 400 productos de países asiáticos sin TLC. La industria automotriz entiende el objetivo y respalda la lógica, pero sabe dónde está la prueba: que la medida no se convierta en un *parche* recaudatorio, ni en una puerta a discrecionalidad, ni en un *boomerang* para las cadenas de suministro. *Piso parejo*, sí. Pero *piso parejo* de verdad: aduanas que funcionen, reglas claras y una revisión del T-MEC que cuide la integración regional que hizo de México una potencia exportadora.

**Un arancel,
en el papel, no
corrige
por si sólo las
distorsiones**

