



↓ Cuenta corriente
Alicia Salgado
contacto@aliciasalgado.mx

El Cuarto Difunto: ¿y ahora qué?

• El impacto de la transformación de la cadena automotriz es incierto.

Ayer por la tarde quedó formalizada, en reunión del sector privado, la terminación del mecanismo de consulta y acompañamiento técnico denominado Cuarto de Junto del Consejo Coordinador Empresarial (CCE), que encabeza **Francisco Cervantes**.

Eso no implica que los representantes del gobierno (Relaciones Exteriores de **Juan Ramón de la Fuente** y Economía de **Marcelo Ebrard**) no consultarán al sector y que podría establecerse un mecanismo de inteligencia comercial que permita ampliar la opinión de quienes conforman sectores y cadenas productivas.

Ebrard abre este martes el XXIII Congreso Internacional de la Industria Automotriz de México (CIIAM), en el que justo se analizará, discutirá, y espero que propongan, cómo se ve el futuro de la integración de cadenas productivas a partir del cambio abrupto y aún con efectos desconocidos, que ha impuesto el presidente **Donald Trump** al esquema de globalización y liberación comercial surgido a mediados de los años 80 y cuya máxima expresión en Norteamérica fue el T-MEC.

No dudo que **Ebrard** hable de la necesidad de tener mejor información sobre las cadenas de suministro, lo que pasa por asimilar que, en los sectores, no siempre la representación empresarial toma en cuenta a todas las partes de la cadena y que en México también hay un cambio de paradigma, donde la planeación industrial debe considerar las capacidades y posibilidades de la 12a economía del mundo, no solo de la primera.

La propuesta planteada por la cúpula automotriz sobre la Revisión del T-MEC y sus implicaciones, expresada por **Rogelio Garza**, presidente ejecutivo de AMIA; **Francisco González**, presidente ejecutivo de INA, **Rogelio Arzate**, presidente ejecutivo de ANPACT y **Guillermo Rosales**, presidente ejecutivo de AMDA, pasa por expresar el impacto que tiene la percepción de que a los negociadores gubernamentales les falta presupuesto para cabildar y hacer valer a los equipos del representante comercial o los secretariales que, por ejemplo, China no

representa 3.5% de las empresas de autopartes establecidas en México, pero se desconoce cuánto de lo que se exporta de México a Estados Unidos, tiene contenido chino, coreano, alemán, francés, etcétera

Es un ejercicio complicado, pero para terminar con el pago del arancel impuesto por la cláusula 232 no se puede esperar sólo a la Suprema Corte de Justicia de Estados Unidos, sino que se debe exigir al gobierno de ese país que compruebe que el contenido de un vehículo no tiene 55% del contenido exigido por el T-MEC para considerarlo exento del arancel, y no al revés. La carga de la prueba debe estar en el CBP, que por algo no ha publicado las guías de importación, ¿o sí?

Ebrard tiene ante sí un desafío porque, al matar al Cuarto de Junto, debe encontrar en la aportación sectorial el recurso suficiente para hacerse de bases de datos reales de inteligencia comercial, bases que no están actualizadas y, que deben competir en granularidad y profundidad, con las que cuenta el gobierno de Estados Unidos y que provee la industria y las empresas a través de universidades o de sus propios centros de investigación.

El impacto de la transformación de la cadena automotriz es incierto, pero la opción de aumentar aranceles para equilibrar terreno en la importación de bienes terminados o intermedios, es una opción que se ha puesto sobre la mesa, con todas las implicaciones que pueda tener.

El mayor volumen de operaciones de comercio exterior está compuesto por bienes intermedios, lo que evidencia que procede del proceso de ensamble y transformación industrial en el país, y hoy no sólo **Trump**, sino la reacción recaudatoria de México debiera revisarse a la luz de lo que representa la industria automotriz, porque sobretasar (aranceles asiáticos) puede generar cuellos de botella en el proceso, tanto como no generar incentivos para que, si quieren vender autos en México, no los armen los chinos en los barcos y los terminen en los puertos, sino que se acojan al decreto automotriz para que mantengan el arancel cero.

