

2025-05-06

Ajustes en los aranceles en Estados Unidos: menor proteccionismo comercial respecto a México

Autor: Metro World News

Género: Nota Informativa

<https://www.notimx.mx/2025/05/ajustes-en-los-aranceles-en-estados.html>

El 29 de abril, el presidente Trump firmó una orden ejecutiva y una proclamación ajustando el funcionamiento de los aranceles vigentes en materia de seguridad, migración, industria automotriz, acero y aluminio. Las disposiciones eliminan la acumulación de aranceles y permiten aplicar descuentos para la industria automotriz, reduciendo el impacto para las exportaciones mexicanas hacia los Estados Unidos de América (EUA).

Ahora los aranceles no serán acumulativos. Por lo tanto, México ya no enfrentará aranceles del 50%, y se reembolsará a quienes fueron afectados por aranceles de esta magnitud desde México.

Con los cambios, las autopartes que México y Canadá exporten a Estados Unidos bajo el marco del T-MEC no estarán sujetas a aranceles, lo que representa una ventaja relativa frente al resto de los países.

La proclamación busca reducir el impacto a la industria automotriz estadounidense, permitiendo a las empresas con fábricas en EUA acceder a descuentos en aranceles sobre piezas extranjeras durante dos años en función de la cantidad y precio de los automóviles ensamblados y vendidos en los EUA.

No hay modificaciones en las fracciones arancelarias consideradas ni en el arancel individual del 25%, pero la eliminación de la acumulación reduce el arancel promedio ponderado del 18.2% al 13.9%.

Estas acciones refuerzan nuestra hipótesis de que se alcanzará un equilibrio en el que el nivel de proteccionismo hacia México será menor que el aplicado al resto del mundo, debido a las complementariedades e integración en las cadenas de valor que contribuyen a una mayor competitividad de Estados Unidos.

De esta forma, se consolida la ventaja para la IED en México, dado el menor arancel promedio y la ventaja comparativa revelada particularmente en la industria automotriz. En cualquier caso, se debe buscar fomentar una mayor productividad en los sectores exportadores por parte de autoridades, empresarios y academia.

La política industrial debe mantener como uno de sus principales objetivos aumentar el porcentaje de exportaciones que se realicen a través del T-MEC. Para ello, es necesario crear un padrón nacional de

proveedores de industrias exportadoras y potenciar el programa de garantías de NAFIN para proveer crédito a estos proveedores.

Antecedentes

Revisión sobre anuncios sobre aranceles previos que puedan generar un impacto para la economía mexicana por orden cronológico:

3 febrero 2025: Aranceles de 25% a México: poca probabilidad de que sean de larga duración

14 febrero: EUA impone aranceles al acero, aluminio y derivados

2 abril: México, enfrentará un menor proteccionismo relativo, lo que podría revitalizar el nearshoring

Resumen de la situación arancelaria de México al 21 de abril de 2025: El rompecabezas arancelario de México: más complejo de lo que parece

La orden ejecutiva tiene como ámbito de aplicación las siguientes órdenes ejecutivas:

a)

Proclamación 10908 del 26 de marzo de 2025 (Adjusting Imports of Automobiles and Automobile Parts Into the United States) en vigor desde 3 de abril identificada en adelante como "Sección 232 Automotriz". Esta proclamación también se ve modificada; los cambios se describen en la siguiente sección del documento.

b)

Orden Ejecutiva 14193 del 1 de febrero de 2025 (Imposing Duties To Address the Flow of Illicit Drugs Across Our Northern Border) y sus modificaciones subsecuentes en vigor desde el 6 de marzo. Esta orden aplica exclusivamente para Canadá y es análoga a la siguiente.

c)

Orden Ejecutiva 14194 del 1 de febrero de 2025 (Imposing Duties To Address the Flow of Illicit Drugs Across Our Southern Border) y sus modificaciones subsecuentes en vigor desde el 6 de marzo identificada en adelante como "IEEPA Drogas & Inmigración".

d)

Proclamaciones 9704, 9980, 10895 (Adjusting Imports of Aluminum Into the United States) en vigor desde el 12 de marzo identificada en adelante como "Sección 232 Acero & Aluminio"[1]

e)

Proclamaciones 9705, 9980, 10896 (Adjusting Imports of Steel Into the United States) en vigor desde el 12 de

marzo identificada también en adelante como "Sección 232 Acero & Aluminio"

Considerando únicamente las órdenes enunciadas, se define el siguiente criterio a la acumulación de aranceles:

Las fracciones consideradas en la orden a) Sección 232 Automotriz, no estarán sujetas a aranceles adicionales de conformidad con las acciones en el resto de las órdenes (b) a (e).

Las fracciones consideradas en la orden b) y c) IEEPA Drogas & Inmigración, no estarán sujetas a aranceles adicionales de conformidad con las acciones enumeradas en las secciones (d) o (e).

Las fracciones consideradas en la orden d) y e) Sección 232 Acero & Aluminio están sujetos a cualquier arancel adicional considerado en estas dos órdenes (es decir, el contenido de aluminio en artículos derivados del acero y el contenido de acero en artículos derivados del aluminio).

En el Anexo se presentan las fracciones arancelarias consideradas en cada una de las órdenes citadas. En resumen, cada una de las acciones enumeradas en el ámbito de aplicación siguen siendo válidas y ejecutables de forma independiente, excepto que los aranceles no serán acumulativos, lo que reduce significativamente la carga impositiva.

Reducción y descuentos en aranceles a la industria automotriz

La disposición tiene como objetivo brindar apoyos a las empresas estadounidenses durante dos años, mientras reestructuran sus cadenas de suministro teniendo como objetivo incentivar la fabricación y ensamblaje final dentro del territorio estadounidense. Se modifica el esquema de la Proclamación 10908 "Sección 232 Automotriz" enfocándose en las autopartes importadas, recordando que cuentan con un arancel general del 25% a entrar en vigor a partir del 3 de mayo.

Se implementa un esquema de "compensación arancelaria" (import adjustment offset) reduciendo los aranceles aplicados a las autopartes que representen el 15% del valor de un automóvil ensamblado en EUA durante un año (hasta abril 2026) y el 10% de ese valor durante un año adicional (hasta abril 2027). La compensación funciona de la siguiente manera:

El valor total del automóvil se define por el precio de venta minorista sugerido por el fabricante (MSRP,[2] por sus siglas en inglés) de vehículos ensamblados en EUA.

Al multiplicar el límite del 15% del MSRP por el arancel del 25% aplicable a las autopartes, se obtiene un monto equivalente al 3.75% que los fabricantes podrán solicitar en reembolso durante un año. El segundo año este máximo posible se reduce al 2.5%

Esto supondría una "compensación" para los productores que terminen el ensamblado en territorio estadounidense. Los fabricantes deben presentar documentación y certificaciones detalladas para ser elegibles y la oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) será responsable de aplicar las compensaciones y podrá imponer sanciones si se abusa del sistema.

Valoración: menor proteccionismo para las exportaciones mexicanas

Las disposiciones analizadas no modifican las fracciones arancelarias consideradas en las órdenes ejecutivas ni en el arancel individual del 25% (ver Anexo). Sin embargo, tomando como referencia la composición de importaciones desde México que hizo EUA en 2024 (con datos del Census Bureau) podemos ver que, dado que los aranceles ya no serán acumulativos, el 19.1% de las exportaciones que enfrentaba un arancel acumulado del 50% ahora sólo enfrenta un arancel del 25% de la orden ejecutiva específica.[3]

Lo más factible es que la composición y el volumen de los 505.9 mil millones de dólares (mdd) de bienes mexicanos importados por EUA en 2024 cambie. Muchos exportadores que previamente evitaban utilizar el T-MEC por los costos administrativos de demostrar cumplimiento con las reglas de origen estarían reevaluando su decisión ante el nuevo entorno arancelario. Aunque no se puede determinar con precisión cuántas empresas adoptarán el tratado, se anticipa un uso más intensivo del acuerdo.

En el caso del sector automotriz, se espera que en el corto plazo se documente de manera sistemática el contenido estadounidense de las exportaciones, lo que permitirá aplicar deducciones arancelarias y reducir significativamente la carga arancelaria. Recordando que la Sección 232 Automotriz da la oportunidad a los importadores bajo el T-MEC de certificar su contenido estadounidense (18.3% de acuerdo a nuestras estimaciones[4]) para que el arancel se aplique únicamente al valor del contenido no estadounidense.

La tabla a continuación compara los distintos escenarios arancelarios antes y después de las presentes órdenes ejecutivas dependiendo del comportamiento de los agentes y del porcentaje de exportaciones que se canalicen a través del T-MEC. El arancel ponderado máximo se reduce del 23.4% al 18.6%. Al considerar el contenido estadounidense en las exportaciones automotrices mexicanas, el nuevo arancel general promedio pronto baja a 13.1%. Si además se alcanza el máximo histórico de exportaciones que se exportan vía T-MEC (64.2%), el arancel podría reducirse aún más. Y si la administración Trump accede a disminuir los aranceles por migración y fentanilo al 12%, el promedio caería hasta 6.8%. Lo anterior respalda nuestro argumento que el nuevo equilibrio coloca a México entre los países con menores niveles de proteccionismo relativo por parte de Estados Unidos a nivel global.

[1] Esta orden incluye el Implementation of Duties on Aluminum Derivatives Beer and Empty Aluminum Cans que grava con arancel a las fracciones 2203.00.00 Cerveza de malta y 7612.90.10. Latas de aluminio vacías con capacidad < 20 l [2] Manufacturer's Suggested Retail Price. El precio de venta minorista sugerido por el fabricante (MSRP) o precio de venta minorista recomendado (RRP) es el precio que un fabricante de un producto sugiere al minorista del producto.[3] Para un resumen de la situación arancelaria previa a las órdenes ejecutivas más recientes ver México | El rompecabezas arancelario de México: más complejo de lo que parece (BBVA Research, 2025) Disponible aquí.[4] Utilizando las OECD WTO Inter-Country Input-Output tables (ICIO) y siguiendo la metodología de Borin and Mancini (2019) podemos desagregar el contenido en las exportaciones mexicanas en términos de contenido doméstico y extranjero. En el caso de la industria automotriz, en promedio 18.3 son de contenido estadounidense, que se podría deducir previo a aplicar el arancel.