





**Cuenta corriente**  
Alicia Salgado  
[correo@aliciasalgado.mx](mailto:correo@aliciasalgado.mx)

## México pide fortalecer RO en TIPAT

• CMéxico y Canadá están en un proceso de revisar las condiciones de operación del T-MEC.

La polémica no se hizo esperar tras la aprobación de la reforma a la Ley de Impuestos a la Exportación e Importación, ésta fue causada por la posible elevación de costos en partes automotrices importadas de China, incluso por empresas estadounidenses, que mantienen arancel de 50 por ciento.

El impacto en costos, por lo que entiendes del análisis de mercado que se realizó de cada una de las fracciones arancelarias, requiere una reconfiguración de la cadena de costos que pueden reducirse en la medida en que se realice una sustitución de importaciones chinas por las producidas sobre todo en EU, México o Canadá, incluso Europa o Japón.

Pero tampoco podrán triangular importaciones de productos o partes procedentes de China a través de empresas radicadas en países integrantes del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico, conocido como CPTPP, pues el equipo de Economía ha demandado en el seno de sus órganos de gobierno con Australia, Japón, Nueva Zelanda y recientemente con el primer ministro de Singapur, la necesidad de fortalecer el cumplimiento de las reglas de origen. Esto para evitar la triangulación y la evasión del pago del arancel fijado para países asiáticos con los que no tiene tratado.

La decisión tiene mensaje claro para Vietnam, Indonesia o Malasia, pues se ha documentado la triangulación de productos de acero y vidrio, latería, cuero y calzado y muchos bienes, producidos en China, pero introducida como mercancía elaborada o transformada en esos países. Justo uno de los cuestionamientos, no sólo a México, sino además a Canadá, es que esos países y hasta Brunéi, están facilitando la triangulación para evadir aranceles y, en el caso de automóviles y autopartes, le antípico que todos los importadores de vehículos ligeros o pesados chinos, han sido invitados a que acojan al Decreto Automotriz de 2017 y actualizado en 2022, y se conviertan en empresas automotrices fabricantes de vehículos ligeros, con instalaciones productivas para vender más de 50 mil vehículos al año y, utilicen al menos 50% de componentes de México y EU para gozar del

arancel cero. Y si piensa que es muy alto el precio: los aranceles impuestos por EU a China se mantienen en 47.5% y mientras que para los bienes estadounidenses exportados a China se fueron a 37.5% y, aunque las negociaciones continúan ni Canadá ni México pueden ignorar el cambio en la política comercial global que está ocurriendo, más cuando el superávit comercial chino se deriva de un subsidio industrial y productivo muy elevado.

China dedica además 4.4% de su PIB anual en subsidios a la producción industrial, no sólo a la industria automotriz, electrónica, energética... y a diferencia de la forma en que impulsaron la industrialización en su país, México nunca incorporó en su relación comercial con el país asiático una política arancelaria que considerara el subsidio gubernamental chino en los productos importados de ese país, lo que dejó al descubierto a muchas industrias y sectores productivos que se convirtieron en compradores, pero no generadores de empleo y producción.

México y Canadá están en un proceso de revisar las condiciones de operación del T-MEC, en el que las reglas del juego dependan de la aplicación firme de reglas de origen, para determinar el arancel, y de esto último platicaremos la semana entrante.

#### DE FONDOS A FONDO

**#Momento Seguros...** Esta insurtech registró en 2025 un crecimiento promedio mensual de doble dígito, resultado notable en un país donde sólo tres de cada 10 autos y apenas una décima parte de las motocicletas cuentan con seguro vigente. ¡Dramático! Su Serie A de 10.25 millones de dólares confirma que modernizar el seguro no es una aspiración, es un imperativo competitivo y un factor de desarrollo económico. La industria necesita modelos ágiles, métricas avanzadas de riesgo basadas en IA y productos flexibles alineados con la realidad del conductor mexicano. Identificó esa brecha y la capitalizó. En el mercado de motos, históricamente desatendido, su producto creció más del doble mes a mes en el segundo semestre, y en polos económicos como Querétaro triplicó sus pólizas vigentes frente a 2024.