




↓ **Cuenta corriente**
Alicia Salgado
contacto@aliciasalgado.me

Aranceles: espacio para negociar

- Se modificaron 544 fracciones arancelarias para países sin tratado y el resultado fue positivo.

Sólo por el efecto de cambio en las más de 1,400 fracciones arancelarias que incluye la propuesta de Ley de Ingresos del gobierno para 2026, se elevaría de 160 mil a poco más de 254 mil 756.8 millones de pesos el ingreso tributario proveniente de los impuestos generales a la importación (IGI).

En este año se modificaron 544 fracciones arancelarias para países sin tratado de libre comercio y el resultado fue positivo. En México, hay más de 11,507 fracciones arancelarias, de manera que se han modificado el 22% de las fracciones y, aunque se ha subrayado en algunos sectores que no se consultó a la industria, particularmente la instalada en México con inversión asiática, en realidad no fue ni tan sorpresivo ni una concesión al gobierno de **Trump**, como se subraya.

Uno de los reclamos de algunas industrias (como la textil, confección y calzado) fue trato parejo frente a importaciones masivas procedentes de China o trianguladas a través de Malasia y Vietnam aprovechando el cero arancel del TIPAT, lo mismo ocurrió con el planchón y algunos productos de acero, que han sido parte de la gran controversia con Estados Unidos, no de hoy, sino de los últimos 12 años.

La nueva propuesta de modificación arancelaria es la más extensa y, de hecho, por la impresionante capacidad de producción y el fuerte subsidio fiscal se dedica a la producción para la exportación en la segunda economía del mundo (el FMI estima que se destina el 4.4% del PIB) se ha tornado muy difícil sostener, por el desplazamiento de industrias completas y el aumento de la economía informal, donde hace 15 años había empleo de manufactura.

De hecho, la investigación que ha dado a conocer el FMI muestra el impresionante monto de recursos gubernamentales que dedica el gobierno chino a la producción industrial, no igualable por ningún país, monto que incluso supera lo que destina a investigación y desarrollo.

Se destina, argumenta, el 2.0% del PIB en subsidios directos, 1.5% en facilidades fiscales, 0.5% en subsidio para adquisición de tierra industrial y 0.4% del PIB en subsidios crediticios. El debate está ahí. En el caso de los autos chinos, estos ingresaron al mercado mexicano

sin pago de aranceles aprovechando el llamado "decreto **Sheinbaum**" que concretaron la entonces jefa de Gobierno con el entonces canciller, **Marcelo Ebrard**, para importar los autobuses eléctricos del parque de movilidad de la ciudad. Pero de autobuses a autos eléctricos pasó de todo, menos producción y transferencia tecnológica acordada entonces.

El 30% de los vehículos que se importaron en 2024 provinieron de China, según la AMDA, y hoy los modelos chinos representan 14% de las ventas totales del sector, sólo que su bajo precio no es igualable por el alto contenido de subsidio que supone su producción. El problema también ha sido cómo la importación masiva de estos autos ha saturado los patios e infraestructura de los puertos de Manzanillo, al grado de que, hoy, la preocupación central de importadores y exportadores es que, al no haberse emitido un decreto como el anterior y llevarse a una iniciativa, se está dejando abierto el tiempo para que se "inventarien", lo que provocará un cuello de botella en los puertos.

Por lo pronto, al no ser decreto, se abre la posibilidad de que todas las industrias afectadas vayan al Congreso o entren en un proceso de revisión a fondo de su presencia en México con las secretarías de Economía, Hacienda y Relaciones Exteriores para alcanzar compromisos formales de inversión insertos en el Plan México.

En materia automotriz, la AMIA, que encabeza **Rogelio Garza**, como la Concamin, que preside **Alejandro Malagón**, se manifestaron en favor de la iniciativa de modificación arancelaria presentada por el Ejecutivo, pero también están conscientes de que, en materia de autopartes, la Cámara China de Comercio tiene razón.

De acuerdo con **Amapola Grijalva**, vocal presidente de la Junta de Gobierno de la Cámara de Comercio México-China, al ser la automotriz una industria global, cuenta con procesos de manufactura en China, y no únicamente las marcas de origen chino. Un ejemplo de ello son General Motors, Kia, Ford Motor y Chrysler, empresas que, además de tener plantas en México, importan vehículos fabricados en China para complementar su oferta y, particularmente, de autos nuevos para el mercado de entrada.