

ALICIA SALGADO

CUENTA CORRIENTE



alicia.salgado@nuevoexcelsior.com.mx

Resolver la complejidad arancelaria, el desafío

Es mentira que la Secretaría de Economía, que encabeza **Gerardo Ruiz Mateos**, haya roto el diálogo con el sector industrial por el tema de la reducción arancelaria. El tema avanza, pero será gradual.

El martes, la subsecretaria de Industria y Comercio, **Lorenza Martínez**, se reunió con la Concamin y representantes de ocho de los sectores industriales que han manifestado su preocupación por la intención gubernamental de desgravación arancelaria.

Derivado de la reunión, ambas partes conocieron el proyecto y la contrapropuesta, y se incluyeron planteamientos del sector industrial relacionados con la agenda de competitividad, como los relativos a costos de energía, costos laborales, costos de transporte e infraestructura.

Las dos partes consideran que fue una buena reunión, pues al sector industrial le quedó claro que más que una reducción *per se* o la intentona de realizar una apertura indiscriminada, lo que pretende el programa de revisión arancelaria es resolver la complejidad del sistema de comercio exterior.

Este se sustenta en 12 mil

fracciones arancelarias derivadas de los 12 tratados de libre comercio o acuerdos que incluyen a 44 países y en cada uno hay definiciones distintas de reglas de origen. Súmele más de 140 mil fracciones arancelarias sobre insumos o productos que se cobran a 150 países con los que México no tiene tratados. Si a eso agregan 26 programas especiales que se fueron construyendo de finales de los noventa a la fecha, además de un programa cada vez que se agotaba el plazo de apertura incluido en los tratados y sin fechas de vencimiento, puede imaginar que no sólo la administración aduanera es un tormento para la propia aduana, sino para el industrial que tiene que pagar una altísima "gestión" privada para realizar la importación de materia prima, insumos intermedios o productos. El costo de logística en México llega a subir entre 20 y 40%.

El acuerdo de **Lorenza Martínez** con los industriales presentes (estuvieron **José Abugaber**, de la Cámara de Calzado de Guanajuato; **Miguel Ángel Martín González**, de la del juguete; **Simón Feldman**, del vestido; **Eduardo Ruiz**, de Canitec; **Javier Alamillo**, de los fabricantes de bicicletas; **José Luis Zepeda**, de la química; y **Régulo Salinas**, del acero, entre los más repre-

sentativos) fue que además de que se revisaría la propuesta, no habría un proceso de reducción arancelaria que se aplicara de la noche a la mañana sino que, atendiendo la realidad de cada sector, se definiría una estrategia de gradualidad. No hay una intención de realizar reducciones abruptas.

Si el compromiso de unos y otros es de revisar a fondo cada sector, puede imaginar el borregazo de ayer de que **Ruiz Mateos** se había reunido con el presidente **Felipe Calderón** para dar un madrugue al sector industrial. Sí hubo reunión del gabinete de competitividad, pero se trataron temas varios y no la intención del susodicho madrugue.

Le adelanto algunos temas que dejarán tranquilos a más de cinco. En el caso del sector automotor, que se está viendo en el gabinete en cuestión, hay preocupación sobre la desgravación total a vehículos de diez años o más que se convino en el TLC y entraría en vigor en 2009, no sólo por el potencial impacto ambiental sino por las condiciones mecánicas que pueden tener los autos. La revisión considera que si tienen exactamente diez años y demuestran que el vehículo completo cumple con reglas de origen (nada de que le pusieron una puerta china o un motor



| | | |
|----------------------------|--------------------------|--------------------|
| Fecha 05.12.2008 | Sección Dinero | Página 5 |
|----------------------------|--------------------------|--------------------|

de Brasil aunque lo manden de Long Beach para suponer que viene de EU o Canadá), tendría un arancel de 10%, pero si pasa de diez años pagaría 50% más 15% de IVA.

Esto le daría tiempo a la autoridad mexicana de establecer reglas ambientales y de seguridad, como la exigencia de la verificación vehicular a escala nacional para que la chatarrización no se convierta en un dolor de cabeza ambiental, sobre todo, no desplace la industria en México. El otro ejemplo es el de la industria del juguete, que ya tuvo una reducción de 5% en su arancel partiendo de 20%, por lo que el proceso de consolida-

ción de aranceles con países no tratado y tratado tendría que realizarse con mayor gradualidad y de eso hay conciencia.

Hay industrias como la maquiladora y varias del sector de manufactura que imploran la revisión arancelaria, pero sectores como el de la vivienda la llora, pues, por ejemplo, 50% de sus requerimientos de acero se importan y de ese total, 80% entra por TLC o acuerdo. ¿Por 20% que no viene de esas regiones hay que mantener la complejidad arancelaria para pagarle al agente cuando en realidad el arancel mayoritario es cero? Esos son los temas en juego, y a la industria parece que le está cayendo el veinte.

De fondos a fondo

Telcel, que dirige **Daniel Hajj**, responderá el jueves 11 a la resolución de mercado relevante que emitió la Comisión Federal de Competencia, que preside **Eduardo Pérez Motta**. Si el objetivo es demostrar que el tamaño en suscriptores y cobertura de Telcel le dan capacidad para fijar precios y desplazar a competidores, todo esto para aplicarle regulación asimétrica que se exprese en obligación de bajar precios, de mejorar calidad o aumentar la información disponible de la empresa como lo establece la LFT, ¿eso no provocaría que bajará más el precio de los servicios de Telcel y por ende aumentara la suscripción?