

EDITORIAL

Salvará la exportación a la industria automotriz

En México, la situación de las armadoras de vehículos dista de la emergencia que registran sus matrices en Estados Unidos, aún cuando han encendido los focos rojos, frente a la caída en sus ventas en el mercado interno.

En autos, por ejemplo, las exportaciones mexicanas registraron un incremento de 5.3%, con un total de un millón 413 mil 716 unidades, mientras la producción hizo lo propio con un 5.8% de crecimiento con un millón 808 mil 298 vehículos ligeros.

Según cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), Estados Unidos representa 70.8% del total exportado por México y la caída de 14.6% en ese mercado en lo que va del año no impactó de manera significativa a nuestro país, debido a que otras regiones como la Unión Europea y Latinoamérica se han convertido en destinos de automóviles ensamblados con mano de obra local.

Así, las exportaciones a Europa crecieron en 21.7%, mientras que a países de Latinoamérica se incrementaron en 24.6%. Esos destinos en conjunto alcanzan ya una participación de poco más de 20% de las ventas fuera del país.

En camiones, aunque se ha visto una caída de 10% en el acumulado a octubre de este año, para el siguiente se espera que aumenten las cifras por la llegada en la producción de nuevos modelos para mercado estadounidense que, de igual manera, es el principal destino de la exportación, con 54% del volumen.

Navistar, por ejemplo, se decidió por la mano de obra mexicana de su planta ubicada en Escobedo, Nuevo León, para la fabricación del camión ProStar, que se venía haciendo en otra de sus plantas, pero ésta ubicada en Canadá, donde incluso recortaron 500 empleos. También lograron el *joint venture* con la brasileña Neobus para fabricar los camiones que vendrán a sustituir a los obsoletos microbuses que transportan pasajeros en la capital del país.

Daimler ya construye y planea abrir el próximo año una planta para fabricar camiones de la marca Freightliner, también para enviar la producción al vecino país del norte.

Mientras que Kenworth, otras de las grandes firmas del país, mantiene la supremacía en calidad de fabricación de todo el consorcio Paccar, por lo que mantiene su *target* de producción entre los niveles más altos para el segmento de exportación.

Estas tres empresas, aún cuando la mayor parte de su producción la destinan a Estados Unidos, han abierto nuevos mercados, sobre todo en Sudamérica. Países como Colombia, Ecuador, Venezuela en su momento, pero ahora con amplias posibilidades de enviar a Chile, si es que se suma al G-3, y Perú, nación que tiene un alto índice de vehículos viejos.

Aunque hay como siempre el pretito en el arroz, ya que para ampliar la diversificación de mercados, se requiere de una mayor infraestructura logística que permita reducir los costos de transporte que actualmente los deja fuera de la competencia.



BITÁCORA COMERCIAL

POR OSIEL CRUZ

¿Y los camiones chatarras apá?

Aunque en el discurso la autoridad ha manifestado su preocupación por los efectos negativos que a la economía y al medio ambiente ocasionará la apertura en 2009 a la importación de autobuses, camiones y tractocamiones usados con más de diez años de antigüedad desde Estados Unidos, en los hechos ni la Secretaría de Economía, ni la de Comunicaciones y Transportes, ni la de Medio Ambiente y Recursos Naturales o Hacienda, han hecho algo efectivo que ataje la avalancha de estas unidades que se puede producir a partir de enero próximo.

El asunto es que más allá de la voluntad expresada, en los hechos, no se han visto acciones o tareas concretas que estén orientadas a poner un freno a la amenaza que representa el abrir nuestras fronteras a la importación de "chatarra" rodante, que no sólo dañará a la industria productora de camiones asentada en México y que es la sexta más importante que existe en el mundo; sino que también lesionará a las compañías autotransportistas formales, contaminará el medio ambiente y se convertirá en un grave riesgo de seguridad en nuestras carreteras y ciudades.

Lo preocupante es que este tema no está al cuarto para las doce. Está a dos minutos para las doce —como diría Juan José Guerra Abud, presidente ejecutivo de la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones—; y más allá de los discursos que desde el año pasado han venido dando las autoridades respo-

bles del tema, no se han tomado acciones reales.

Apenas el pasado 12 de noviembre, el titular de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (SEMARNAT), Juan Rafael Elvira Quesada, propuso que mediante la aplicación de la NOM-044 en materia ambiental, se pueda exigir a los importadores las mismas condiciones que se exigen a los fabricantes nacionales en materia de emisiones a la atmósfera que pueden expulsar los motores y la cual entró en vigor en julio pasado.

Sin embargo, esta medida no satisface a los productores de camiones, dado que el gobierno federal no tiene la infraestructura de instalaciones y de personal para hacer posible esta verificación en campo o en el cruce de las fronteras. En otras palabras, esto y nada es exactamente lo mismo.

Los productores nacionales, son de la idea de impulsar el cumplimiento de una normatividad mecánica que debería impulsar la Secretaría de Economía, y la cual sería requisito que cumplieran todas las nuevas unidades a circular en México, lo que sería más efectivo para bloquear la entrada de camiones "chatarra" sin incumplir con los términos firmados en el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), porque las especificaciones mecánicas de los camiones que circulan en Estados Unidos son diferentes a las de México dada la orografía del territorio, la calidad de las carreteras y de los combustibles, entre otras variables.

Pero en la Secretaría de Economía, esta idea no ha sido comprada y en la Secretaría de Hacienda todo parece indicar que la dependencia a cargo de Agustín Carstens, está más interesada en obtener un ingreso adicional por la importación de estos vehículos que por las consecuencias que reportará al país su importación.

Como muchas otras ocasiones, lo más seguro es que no se hará nada y a partir de enero estaremos recibiendo en nuestras carreteras muchos de estos camiones, con toda la estela de problemas tras de sí. Por ello, algunas compañías transportistas y productoras han comenzado a gestar una serie de amparos para buscar parar la importación, ante la indolencia e inacción de las autoridades. No queda de otra.

OAXACA EXPORTA POR SALINA CRUZ

El puerto de Salina Cruz, que encabezaba Raúl Beristain Espinosa, ya alcanzó los tres mil contenedores exportados antes de cumplirse el primer año de haber iniciado la escala catorcenal que la naviera Mediterranean Shipping Company (MSC) realiza a dicho puerto. Entre las industrias beneficiadas destacan la de la cerveza, el mezcaval, la petroquímica, mineral, madera, cacao y partes para bicicleta que han encontrado una vía más económica y directa para salir a los mercados internacionales. Enhorabuena.

ocruz@t21.com.mx

Así Lo dijo...

"Cuando esos precios se igualen, tendremos que revisar la política y yo me reservaría la opinión de qué haríamos en este caso",

Agustín Carstens, secretario de Hacienda y Crédito Público, al advertir que la gasolina debe costar igual en México que en Estados Unidos.

"Debemos tener el ambiente de negocios adecuado para poder crecer",

Eduardo Solís, presidente de la AMIA, sobre la falta de apoyo gubernamental hacia la industria automotriz.

CARTAS

redaccion@t21.com.mx

Aprovecha este espacio, solo tienes que mandar un correo a la dirección: redaccion@t21.com.mx o bien comunicarte al 85 00 57 87 de la Ciudad de México.

ComercioT21

ITINERARIOS MÉXICO SHIPPER

Director General Osiel I. Cruz Pacheco	Editor Enrique Torres Rojas	Gerente de Publicidad y Marketing Carlos J. Guerra Cruz		Coeditor Gráfico Jorge Humberto de la Rosa Salazar		
Consejo Editorial						
Eduardo Asperó Zanella Pacer Stacktrain	Francisco Cruz González Translog	Francisco Uribe Calleja Autotransportes Astros	Gustavo Llamas Galaz Logyt	Simón García Rubio Consultor aéreo	Fernando Ramos Casas IMECE	Fernando Juárez FEDEX

Redactores: Miguel Ángel Castillo Ortiz, Didier Ramírez Torres, Purificación Lucena Pineda

Diseño Benito Suárez Loza **Fotografía** Adán Gutiérrez **Infografía e Ilustración** Diseño T21

Administración Claudia Ramos Sánchez **Contabilidad** Norma Galindo Juárez, María del Socorro Mondragón Hernández **Ventas** Felipe Ramírez Arroyo, Leticia Lavara Castillo, Sonia Girón Salas, Verónica Herrera Apango **Sistemas e Informática** Aender Vargas García **Logística** Araceli Nieto Hernández **Logística** Jesús Romero Contreras

Circulación certificada por Lloyd International, S. de R.L. de C.V.

Comercio T21 es una publicación de Grupo Comunicación y Medios S.A. de C.V. Editada en Luz Saviñón 1707 Col. Navarte, Deleg. Benito Juárez, C.P. 03020, México, D.F. Tels. 5682-7079 y 5682-4178
Editor responsable: Osiel Cruz. Registrada ante la Dirección General de Derechos de Autor de la Secretaría de Educación Pública con el Certificado de Reserva de Derechos al uso exclusivo del título número:04-2006-060614562400-101, Registro ISSN 1870-5677 Certificado de Licitud de Título N° 13494 y Certificado de Licitud de Contenido N°11067. Difesa, con domicilio en Amado Paniagua N°43 Col. Moctezuma 1a. Sección C.P. 15500, México, D.F. Prohíbe la reproducción total o parcial sin el permiso expreso de los editores. Los artículos publicados son responsabilidad absoluta de los autores y no reflejan la posición de los editores. Prensa e Impresión: Milenio Diario S.A. de C.V., Avena 17 Col. Granjas Esmeralda, C.P. 09810 Del. Iztapalapa, México, D.F. fecha de impresión: 16 de noviembre del 2008.



COMERCIO Y ECONOMÍA

POR JOSÉ MANUEL VARGAS MENCHACA

Incrementos arancelarios en textiles

El pasado 24 de octubre de publicó en el DOF un Decreto presidencial mediante el cual se incrementaron los aranceles de 10 a 24% para mercancías clasificadas en 612 fracciones arancelarias, referidas a una gran cantidad de hilados, tejidos y productos textiles. El Decreto permite la obtención de un arancel cupo para 606 de las 612 fracciones arancelarias, esto es, quedan excluidas del referido cupo las fracciones siguientes 2712.90.04 (ceras), 2712.90.99 (los demás) en las cuales se exenta del pago del arancel; y otras cuatro fracciones en las cuales se incrementa el arancel a 35% sin oportunidad para solicitar el cupo: 3005.10.01 (tafetán), 3005.90.02 (vendas elásticas), 3005.90.99 (los demás) y 3406.00.01 (velas, cirios y artículos similares). Ahora bien, el cupo se otorga para efecto de que los solicitantes del mismo puedan obtener la exención en el incremento del arancel y éste se mantenga en 10% como estaba hasta antes de la publicación del Decreto presidencial, esquema que más adelante comentaremos.

El incremento arancelario en comento se aplica indiscriminadamente a las importaciones de cualquier origen. Los márgenes establecidos de ningún modo superan el arancel consolidado establecido por México ante la Organización Mundial del Comercio. El incremento arancelario deriva en una medida de protección adicional para la industria nacional de textiles y prendas de vestir que se viene a sumar a la medida de transición temporal establecida para la importación de mercancías chinas, y dicho arancel de algún modo intenta sustituir la protección que brindaba a la industria nacional las cuotas compensatorias eliminadas este octubre de 2008. Precisando lo anterior, los beneficios que otorga la Secretaría de Economía se hacen patentes exclusivamente para los productores nacionales de textiles y prendas de vestir, con el establecimiento de un arancel cupo para 606 fracciones arancelarias.

En el mismo DOF del 24 de octubre de 2008 se publica el Acuerdo por el que se da a conocer el cupo para importar bienes textiles, mediante el cual los fabricantes de textiles y prendas durante el período comprendido del 25 de octubre pasado y hasta el 11 de diciembre de 2011 podrán verse favorecidos con el otorgamiento de cupos, a través del mecanismo de asignación directa. El cupo se otorgará por la cantidad en dólares que resulte mayor entre el valor del consumo de materias primas utilizadas en la fabricación, de los 12 meses anteriores, clasificadas en las fracciones señaladas o comprendidas en las subpartidas

mencionadas, y la capacidad productiva instalada, más un 30%, medida en términos de trabajadores y el factor de productividad laboral. El Acuerdo además señala que el certificado de cupo es nominativo e intransferible y que su vigencia será de un año con excepción del último año, en cuyo caso el vencimiento será el 11 de diciembre de 2011; dichos cupos serán improrrogables. Asimismo se señala que para dar certeza y con ello garantizar la equidad en la asignación del cupo, la Secretaría dará a conocer semestralmente las empresas que recibieron los cupos, así como el monto asignado y su vigencia.

Adicionalmente el Decreto presidencial en comento dispone un arancel cupo para la importación de artículos para bebé, clasificados en cinco fracciones arancelarias 3924.90.99, 3926.90.99, 7013.37.99, 8715.00.01 y 9401.80.01, en las cuales se clasifican mamilas, biberones de plástico y de vidrio, chupones, carriolas, periqueras y sillas portabebés, para aquellos productores nacionales que cumplan con los requisitos que se señalan el Acuerdo publicado para tal efecto el mismo 24 de octubre. El cual en términos generales señala: 1) el cupo abarca el período comprendido de 2008 a 2011, es decir el mismo plazo que estará en vigor la medida de transición temporal para las mercancías que se importan de China; 2) el cupo se otorgará por asignación directa y comprenderá la menor cantidad que resulte entre la cantidad solicitada y el monto en dólares equivalente al 70% del promedio de sus ingresos por ventas totales (nacionales y de exportación) de su producción nacional, correspondientes a los dos años anteriores al período que abarcará el cupo, es decir, para el otorgamiento del cupo en 2008 se utilizarán las cifras que deriven de 2006 y 2007; 3) el período de vigencia anual de los cupos comprenderá del 15 de octubre al 14 de octubre del año siguiente, excepto en 2011 que abarcará del 15 de octubre al 11 de diciembre de 2011; 4) el certificado de cupo es nominativo e intransferible.

En términos generales el gobierno federal busca favorecer a los fabricantes de productos para bebé por encima de los importadores y empresas dedicadas a la comercialización de dichas mercancías en México, o sea que los productores nacionales podrán ofertar los productos importados a mejores precios, como resultado de la exención en el pago del impuesto general de importación a que se harán acreedores como resultado del cupo otorgado por la Secretaría de Economía.

josmanuelvargasmenchaca@yahoo.com.mx



DERECHOS RESERVADOS

POR MAURICIO JALIFE DAHER

Llega el sospechismo al comercio exterior

A la enorme incertidumbre que baña el sistema completo de interacción entre derechos de propiedad intelectual e importaciones, es necesario añadir la nueva medida que ha venido implementando la Administración General de Aduanas, consistente en la suspensión del Registro de Importadores a empresas que se considere pueden estar violando derechos de autor o marcas registradas. Para no variar estamos asumiendo en el país medidas improvisadas para tratar de resolver problemas estructurales, generando mayor anarquía y desorden que aquellos que los propios males a combatir podrían provocar. Como vulgarmente se invoca: "peor el remedio que la enfermedad".

El asunto se puede mirar de esta forma. Hasta hace apenas unos meses en que el tema de prevenir la importación de productos que violen derechos de propiedad intelectual fuese foco de atención de las aduanas, eran importados al país toda clase de productos falsificados y dado el estado incompleto de la legislación aduanera no procedía la instrumentación de medidas para detener los cargamentos. A falta de un sistema integral y adecuado, la autoridad ha optado por actuar en base a la duda metódica, esto es, si sospecha que las mercancías de que trate son piratas, además del decomiso y la sujeción a una averiguación previa, de inmediato se ordena la suspensión del Padrón de Importadores del presunto infractor. Esta es una nueva e invertida versión del famoso principio, esto es, somos culpables hasta no demostrar nuestra inocencia; primero aplicamos la sanción y posteriormente investigamos.

Claro que la discrecionalidad imperante en las decisiones de las autoridades se ejerce sobre márgenes muy elásticos. En

primera instancia, por la naturaleza propia de los derechos de autor y marcas, que no obedecen a reglas matemáticas para juzgar la confusión; en segunda instancia, por no existir el llamado padrón de marcas, que permitiría tener un referente organizado de datos para dictaminar la legalidad de la importación.

A este escenario hay que añadir el tema de las importaciones paralelas, punto total de la regulación del comercio internacional, las que se someten a una presión extraordinaria bajo estas nuevas líneas de acción. Como se sabe, bajo la figura de la importación paralela, cualquier producto genuino puede ser libremente importado a México, sin necesidad de que el titular de la marca lo autorice. Bajo la figura del sospechismo, muchos importadores paralelos pagarán la factura derivada de la ausencia de un sistema confiable.

Los daños económicos que la suspensión del Registro de Importador estaría generando a diversas empresas son devastadores, al paralizar sus actividades de importación en clara violación a las garantías constitucionales de trabajo y audiencia. Es claro que las aduanas deben cumplir la función de fiscalización, pero no a costa de traicionar el principio rector del comercio liberalizado, consistente en evitar crear barreras innecesarias e injustificadas al libre tránsito de mercancías.

mjalife@icva.com.mx

Trate de conocer personalmente al Agente Aduanal y verifique que cuente con la patente otorgada por la SHCP.

Acérquese a su Agente Aduanal, pues él compartirá con usted la responsabilidad fiscal de cada uno de los pedimentos por un periodo de 5 años (Artículo 53 de la Ley Aduanera).

Sólo son deducibles del ISR los servicios aduanales emitidos por recibos de honorarios de Agentes Aduanales o las facturas de empresas constituidas por ellos mismos en donde aparezcan como socios (Artículo 32, fracción XXI de la Ley del ISR).

El fraude, la corrupción y el contrabando afectan a todos los mexicanos. Al cumplir con sus obligaciones legales usted contribuye a la transparencia y competitividad del comercio en nuestro país.

Conoce a tu Agente Aduanal

CAAAREM CONFEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE AGENTES ADUANALOS DE LA REPÚBLICA MEXICANA

AMOS PARA LA PAZ Y LA JUSTICIA DE MÉXICO

Código de ética