

Alerta Ansley ...

Audiencia de USTR sobre el comercio automotriz bajo el T-MEC.

Parte 1 de 2

El hecho: El 7 de febrero la Representación Comercial de EE.UU. (USTR, por sus siglas en inglés) y el Comité Intersecretarial para el Comercio de Bienes Automotrices de ese país, llevaron a cabo una audiencia pública para que los interesados expresaran su opinión respecto a la operación e implementación del Tratado entre México, EE.UU. y Canadá (T-MEC) en el sector automotriz. Esta audiencia se dio en el marco de la revisión estatutaria del funcionamiento del T-MEC con respecto al comercio de bienes automotrices. Previamente, la USTR solicitó comentarios públicos para recibir aportes de las partes interesadas.



Los conferencistas en la audiencia fueron: Matt Blunt, Presidente del Consejo Estadounidense de Política Automotriz (AAPC); Ann Wilson, Vicepresidente Ejecutivo de Asuntos Gubernamentales de la Asociación de Manufactureros de Motores y Equipo (MEMA); Ken Carmon, Presidente de *Bay Brokerage* y Vicepresidente de la Asociación Internacional de Comercio de Vehículos Motorizados (IMVTA); y Jason Wade, Representante Internacional en United Auto Workers (UAW). La audiencia igualmente contó con la presencia de diversas agencias estadounidenses, entre ellas: el Departamento de Comercio, Departamento del Trabajo, Departamento de Estado, Departamento del Tesoro, la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza, la Comisión de Comercio Internacional, y la Representación Comercial de EE.UU.

Lo importante: La AAPC mencionó que las disposiciones del Tratado tienen un gran impacto en la fabricación de automóviles estadounidenses y buscan facilitar la integración en América del Norte; que hay cerca de 41 mil millones de dólares en inversión para la producción de vehículos eléctricos, y que el 90% de estas inversiones irán a EE.UU., con lo cual se espera generar 180 mil empleos. Enfatizó en la oportunidad de competir con la ventaja que brindan las nuevas tecnologías en la producción de vehículos eléctricos, asegurando que el tratado está funcionando según lo previsto.



La MEMA se centró en los desafíos que enfrenta la industria desde la implementación del T-MEC, como son la administración y transparencia del tratado con respecto a las reglas automotrices; la flexibilidad en los procesos de certificación para el suministro de vehículos; la preocupación sobre la comercialización y suministro de partes y componentes; la incertidumbre de las reglas de origen, que no reflejan la cadena global de suministro actual, especialmente en vehículos eléctricos; y la desviación del comercio a través de México.

Alerta Ansley ...

Audiencia del USTR sobre el comercio automotriz bajo el T-MEC.

Parte 2 de 2

Lo importante: La **UAW** manifestó la ineficiencia del tratado ante el cierre de empresas y pérdida de empleo en EE.UU., dado que productores se han trasladado a México por la reducción de costos; la necesidad de aumentar la lista de autopartes con alto valor de contenido regional, establecer acciones para los productores que utilizan a México para evadir las sanciones de la 232 y 301, e incluso aumentar el arancel de nación más favorecida (NMF) de 2.5%; y mantener lineamientos en la ley laboral para asegurar el empleo en EE.UU.



La **IMVTA** se refirió a la evolución del comercio automotriz desde el TLCAN hasta la actual vigencia del T-MEC, y que con ambos acuerdos se obtuvieron beneficios regionales como: facilidad de comercio transfronterizo en automóviles, principalmente entre EE.UU. y Canadá, la exención de aranceles para la comercialización de vehículos, así como un notorio crecimiento económico en el sector y una disminución de precios que beneficia a los consumidores.

Los ponentes concluyeron que El T-MEC ha contribuido a mantener la competitividad en el mercado global; ha promovido la disminución de importaciones de materiales desde China, orientándose al suministro proveniente de México), el cual continuará a largo plazo con el fin de lograr un crecimiento en la cadena de suministro. También se reiteró la necesidad de flexibilidad para que las automotrices realicen eficientemente el proceso de transición a nuevas tecnologías, específicamente a la capacidad de producción de baterías; de forma importante, si bien para EE.UU. es importante el *reshoring*, el *nearshoring* también será necesario para mantener competitividad en costos de transición.



A tener en cuenta: Los argumentos expresados en esta audiencia contribuirán en el análisis de información que está realizando la **USTR** para elaborar el reporte al Congreso de EE.UU. sobre la operación del T-MEC dentro del comercio de la industria automotriz, el cual se planea entregar al congreso antes del 1º de julio de 2024. Sus resultados serán clave ante la inminente primera revisión sexenal del Tratado, así como posibles propuestas de modificación al acuerdo que podrían impactar de manera significativa a la industria automotriz en México y América del Norte.