

T21

México, 18 de Septiembre de 2019

Datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) indican que el 80% de los artículos que se consumen en México están vinculados al comercio exterior, “y todo tiene que ver con la logística y termina aterrizando en los diferentes medios de transporte que utilizamos para que los productos lleguen a las cadenas de abasto”, dijo Octavio de la Torre, Vicepresidente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo (Concanaco - Servytur), en el Encuentro de Transporte y Logística (ETYL) 2019, organizado por Grupo T21. Durante el Panel 6, denominado Transporte Fronterizo. La logística entre EU y México en la actual coyuntura, el también especialista en aduanas y comercio exterior explicó que con base en las perspectivas de la OMC, para 2019 se espera que el crecimiento del comercio de mercancías descienda a 2.6% frente al 3.0% que alcanzó en 2018, además de que el organismo pronosticó “fuertes vientos” para el comercio global debido al lento crecimiento que registró el año pasado a nivel internacional. “Lo que va a transformar la manera en que se hace comercio mundial”, agregó. En ese contexto, Octavio de la Torre comentó que existe cierta preocupación por parte de los empresarios mexicanos ya que además del debilitamiento del intercambio comercial a nivel global, hay cambios en la productividad de los mercados financieros, nuevos aranceles y mayor rigor en las reformas de los procesos comerciales de México y de países más desarrollados. Recordó que aunque México cayó ocho posiciones en el Índice de Confianza de Inversión Extranjera Directa, continúa entre los 25 primeros países de los 194 que evalúa la OMC y sostiene al menos 13 tratados comerciales con alrededor de 50 naciones, de los cuales su mayor socio es Estados Unidos (EU), con quien modernizó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), lo que representa oportunidades para la participación del transporte terrestre de mercancías. Al respecto mencionó la importancia de desarrollar centros logísticos al norte del país, como el caso del hub logístico en Tijuana, donde los productos pueden considerarse como originarios y llegar a otros mercados internacionales; el impulso de plataformas logísticas para un mejor desempeño como la ventanilla única, y la evolución del comercio electrónico. Guillermo Malpica, especialista en Comercio Exterior y representante de México en Washington durante las negociaciones del TLCAN (ahora Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá o T-MEC), recordó en dicho panel que en este tratado continúa la prohibición del cabotaje terrestre, tanto de México en EU y viceversa; se prohibió la posibilidad de que los países sean más restrictivos de lo que dice la ley actual, así como un control en la apertura del mercado internacional. Además, dijo, sigue la posibilidad de realizar el movimiento de mercancías en la frontera de corto y largo recorrido, pese a la reserva que sostiene el T-MEC para el autotransporte mexicano de no ser amenaza para el sector estadounidense y se tuvo la oportunidad de crear un comité de seguimiento para el transporte transfronterizo. En ese sentido, José Antonio Sánchez, Director del Comité de Logística del Consejo Nacional de la Industria Maquiladora y Manufacturera de Exportación (index), mencionó que es importante mantener los compromisos comerciales que tiene México con el exterior, ya que la industria de exportación representa el 55% de las ventas totales del país, de las cuales la mayoría son para EU. Comentó que el uso del transporte transfronterizo, mejor conocido como transfer, es un mecanismo que parte de una imposición local y que hasta la fecha sigue siendo una práctica “limitante y monopólica”, pero persiste porque facilita el cruce de mercancías entre ambos países, sin embargo, lo que se requiere es una mejor infraestructura y agilizar los procesos en

las aduanas por lo que destacó la implementación de un modelo de Despacho Conjunto, un esquema que evita que se dupliquen los procesos de revisión entre ambas naciones.

Para Eduardo Asperó, Vicepresidente de Hub Group, la imposición de aranceles a productos mexicanos por parte de Estados Unidos como control del flujo migratorio, es un factor nuevo que impacta al intercambio comercial y por consecuencia al transporte, una "fórmula explosiva" que México debe contemplar en futuras negociaciones.

Respecto al "autoritarismo" en las políticas de comercio exterior entre el Presidente de Estados Unidos, Donald Trump, y el de México, Andrés Manuel López Obrador, escenario en que muchos pensaron podría ser "un choque de trenes, como si fuera Ferromex y Ferrovial, que nadie va a poder parar", es un riesgo poco probable debido a que persiste una postura de evitar la confrontación por parte del gobierno mexicano. Lo que sí debe cuidar México en su relación comercial con el país vecino del norte es la posible recesión de Estados Unidos que prevén algunos analistas económicos en esa nación, la cual afectaría a México en términos de inversión y consumo, destacó.