



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE ECONOMÍA

CENTRO DE EDUCACIÓN CONTINUA Y VINCULACIÓN
SEMINARIO DE TITULACIÓN EN
ECONOMÍA INTERNACIONAL

**TRATADO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO (TPP) Y
SU EFECTO EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
MÉXICO 2000-2015**

ENSAYO

Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN ECONOMÍA

P R E S E N T A:
ABRAHAM CASTAÑEDA FERMAN

ASESOR: LIC. LUIS ENRIQUE RODRÍGUEZ DÍAZ

Ciudad Universitaria, Cd. Mx., 2016





Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

AGRADECIMIENTOS.

Gracias a mis padres, **Justiniano Abraham y Guadalupe**, las dos personas que más he amado en mi vida, siempre me dieron lo mejor de ellos mismos sin pedir nada a cambio, su única exigencia fue que me esforzara por ser mejor cada día.

Esto se los debía no solo a ustedes si no a mí mismo, por el ejemplo que siempre me dieron de cumplir lo que uno se propone.

Papá, Mamá es cierto, nunca es tarde para finalizar una meta, siempre serán mi mejor ejemplo y mayor fortaleza, los amo mis besos y plegarias hasta donde se encuentren.

A mis hijas **Karla y Daniela**, a ti **Gabriela** mi esposa por siempre estar ahí y darme el mejor regalo que me dio la vida.

A mis hermanitas **Carmela y Lucía** que creyeron en mí y que siempre me han dado su apoyo incondicional, las quiero mucho.

Mi agradecimiento al **Profesor Luis Enrique Rodríguez Díaz**, por su excelente disponibilidad, por su apoyo e impulso para cumplir nuestra meta, dedicarnos su tiempo y compartir sus enseñanzas.

Por último y no menos importante a mi querida **Universidad Nacional Autónoma de México**, por forjar mi carrera, siempre llevo conmigo con mucho orgullo, su escudo, sus colores, el recuerdo de profesores sus enseñanzas y mis mejores momentos de la vida.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	1
JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN	2
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	3
HIPÓTESIS	4
OBJETIVO GENERAL	4
OBJETIVO PARTICULAR	4
METODOLOGÍA	5
CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO	6
1.1 Adam Smith	6
1.1.1 Ventaja Absoluta	6
1.1.2 Teoría de las Ventajas Absolutas.	7
1.2 David Ricardo	7
1.2.1 Ventajas Comparativas.....	8
1.3 Heckscher-Ohlin	9
1.3.1 Teoría de la Proporción de Factores.....	9
1.4 Consideraciones Generales	10
CAPÍTULO II. MARCO HISTÓRICO	12
2.1 Tratado de Libre Comercio De América del Norte (TLCAN)	12
2.2 Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica	13
CAPÍTULO III. TRATADO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO (TPP)	15
3.1 Características principales	15
3.2 Alcance	16
3.3 Establecimiento de Reglas Comerciales Regionales	17
1 Disposiciones Iniciales y Definiciones Generales.....	17
2 Comercio de Bienes.....	17
3 Textiles y Prendas de Vestir.....	18
4 Reglas de Origen.....	19
5 Administración Aduanera y Facilitación del Comercio.....	19
6 Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).....	20

7	Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC).....	20
8	Medidas Comerciales Correctivas.....	21
9	Inversión.....	22
10	Comercio Transfronterizo de Servicios.....	23
11	Servicios Financieros.....	23
12	Entrada Temporal para Personas de Negocios.....	24
13	Telecomunicaciones.....	25
14	Comercio Electrónico.....	25
15	Compras de Gobierno.....	26
16	Política de Competencia.....	26
17	Empresas Propiedad del Estado (EPEs) y Monopolios Designados. ...	27
18	Propiedad Intelectual.....	28
19	Comercio y trabajo.....	29
20	Comercio y Medio Ambiente.....	30
21	Cooperación y Fomento de Capacidades.....	31
22	Competitividad y Facilitación de Negocios.....	32
23	Desarrollo.....	32
24	Pequeña y Mediana Empresa.....	33
25	Coherencia Regulatoria.....	33
26	Transparencia y Anticorrupción.....	34
27	Disposiciones Administrativas e Institucionales.....	35
28	Solución de Controversias.....	35
29	Excepciones.....	36
30	Disposiciones Finales.....	37
	3.4 Análisis del TPP.....	45
	3.4.1 Oportunidades que brinda el TPP a México.....	46
	3.4.2 Riesgos que representa el TPP a México.....	47
	 CAPÍTULO IV. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.....	50
	4.1 Evolución del Mercado Global.....	50
	4.1.1 Alianzas estratégicas.....	50
	4.1.2 Mayor participación de países emergentes.....	51
	4.1.3 Expansión de las armadoras a nivel internacional.....	53
	4.2 Evolución del Mercado Nacional.....	53

CAPÍTULO V. ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.....	56
5.1 Inversión Extranjera Directa (IED)	56
5.2 Producción Histórica.....	58
5.3 Importancia de México a Nivel Mundial.....	60
5.4 Mayor Producción para Exportación.....	61
5.5 Incremento de Consumo Interno.	63
CAPÍTULO VI.	65
VENTAJAS COMPARATIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO	65
6.1 Ubicación Geográfica.	65
6.2 Disponibilidad de mano de obra calificada y competitiva.	66
6.2.1 Centros de Ingeniería y Diseño Automotriz.	68
6.2.2 Otras iniciativas de Ingeniería y Diseño Automotriz.	69
6.3 Amplia Proveeduría / Cadenas Globales de Valor.	71
6.4 Tratados de libre comercio, acuerdos comerciales y desgravación arancelaria.....	74
CAPÍTULO VII. MARCO LEGAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO	78
.....	78
7.1 Programas de Apoyo:.....	78
7.1.1 PROSEC (Programas de Promoción Sectorial).	78
7.1.2 Decreto Automotriz (DOF).	78
7.1.3 Regla Octava.....	79
7.1.4 IMMEX (Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación).	79
7.1.5 DRAWBACK (Devolución de Impuestos de Importación a los exportadores).	80
7.2 Normas y Certificaciones Internacionales.	81
7.2.1 Caso Unión Europea.	81
7.2.2 Caso Estados Unidos.	81
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.	83
BIBLIOGRAFÍA	86
REFERENCIAS ELECTRÓNICAS.	87

ANEXO ESTADÍSTICO

ÍNDICE DE TABLAS.

Tabla No. 1. TRATADO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES.....	16
Tabla No. 2. TPP. REGLAS COMERCIALES REGIONALES CUADRO RESUMEN.....	38
Tabla No. 3. VENTA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN EUA POR MARCA (PARTICIPACIÓN % DEL MERCADO).....	52
Tabla No. 4. PORCENTAJE DE UNIDADES DE AUTOMÓVILES EXPORTADOS POR MÉXICO (2014)	62
Tabla No. 5. DÍAS MARÍTIMOS DE DISTANCIA A PRINCIPALES CENTROS DE CONSUMO	66
Tabla No. 6. EGRESADOS DE LICENCIATURAS EN ÁREAS DE INGENIERÍA, MANUFACTURA Y CONSTRUCCIÓN EN MÉXICO (2012-2013).....	67
Tabla No. 7. PRINCIPALES ESPECIALIDADES POR REGIÓN EN PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN MÉXICO.....	72
Tabla No. 8. RANKING DE LAS EMPRESAS MEXICANAS DE ACUERDO A SUS VENTAS.....	73
Tabla No. 9. REGLAS DE ORIGEN AUTOMOTRIZ.....	75

ÍNDICE DE GRÁFICAS.

Gráfica No. 1. INTEGRACION DE PAISES A NEGOCIACIÓN DEL TPP.....	13
Gráfica No. 2. INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA POR ARMADORA (2011-2015).....	56
Gráfica No. 3. PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVILES EN MÉXICO (2000-2015).....	59
Gráfica No. 4. PRINCIPALES PAISES PRODUCTORES DE AUTOMÓVILES (COMPARATIVO 2000 y 2015).....	60
Gráfica No. 5. PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ DE MÉXICO -PORCENTAJE DE LA PRODUCCIÓN MUNDIAL- (2000-2014).....	61
Gráfica No. 6. VENTAS DE AUTOMÓVILES EN MÉXICO (2000-2014)	63
Gráfica No. 7. CLASIFICACIÓN TIERS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.....	70
Gráfica No. 8. PARTICIPACIÓN DE MERCADO DE AUTOPARTES DE MÉXICO EN EL MUNDO (2014).....	74

ÍNDICE DE MAPAS.

Mapa No. 1. LOCALIZACIÓN DE LAS PLANTAS DE VEHÍCULOS LIGEROS.....	58
Mapa No. 2. UNIDADES DE AUTOMÓVILES MEXICANOS EXPORTADOS (2014).....	62
Mapa No. 3. LOCALIZACIÓN Y ESPECIALIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES.....	72

INTRODUCCIÓN

En términos generales el **Tratado de Asociación Transpacífico** o **Acuerdo de Asociación Transpacífico** (TPP por sus siglas en inglés Trans Pacific Partnership), es un Tratado de Libre Comercio integrado por 12 países de la cuenca del Pacífico: Brunéi, Chile, Nueva Zelanda, Singapur, Australia, Canadá, Estados Unidos, Japón, Malasia, México, Perú y Vietnam.

El 5 de octubre del 2015 concluyeron las negociaciones del Tratado de Asociación Transpacífico. Las autoridades en nuestro país argumentan que México obtendrá beneficios del Acuerdo.

Los especialistas mexicanos y extranjeros que intervinieron en las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), no han mencionado cuál es el saldo esperado para México: pérdidas se temen algunas (empleo, entrada desmedida de productos de importación, cierre de empresas por mencionar algunas); ventajas, muy pocas y relativas —todas dependen de que México pueda construir, con políticas adecuadas, capacidades competitivas para exportar y defender sus mercados en México y el exterior.

Hasta principios de octubre de 2015, la información disponible sobre los resultados de casi 10 años de negociaciones era casi nula. A principios de noviembre del 2015 se pudo consultar el TPP que consta de 2 mil páginas sobre el acuerdo, sus antecedentes y los anexos de los 20 capítulos que lo integran, los cuales comienzan a ser analizados.

El Congreso mexicano y el Senado, en particular, deberán analizar detenidamente el Acuerdo y los resultados en su favor argumentados por los otros países firmantes y defender los intereses nacionales frente a los de las grandes empresas transnacionales de países avanzados de la región, que son las verdaderas beneficiarias del TPP.

Hoy en día todavía se mantiene en México la controversia de los beneficios del TLCAN —un acuerdo entre desiguales. Si bien México se benefició con inversiones y empleos en algunos sectores como el automotriz, la maquila de exportación y las hortalizas, no hay duda de que los productores pobres de maíz y otros granos básicos fueron grandes perdedores frente a los productores de Estados Unidos que han seguido recibiendo grandes subsidios.

Lo más cuestionable, sin duda, ha sido la decisión de los diversos Gobiernos mexicanos desde los años noventa de mantener abiertos nuestros mercados a las importaciones y a las licitaciones internacionales, a pesar de que nuestros productores no cuentan con financiamiento, insumos y servicios e infraestructura competitivos —mucho menos con políticas de fomento a la inversión y el empleo— comparables a las de países avanzados y, sobre todo, de países emergentes

asiáticos que compiten con nuestro país: China, Corea del Sur, la India, Malasia y Vietnam.

En este ensayo solo analizaré la industria automotriz mexicana (Autos ligeros¹ y autopartes), mostraré una visión general de la evolución del mercado global y nacional, para tener una idea clara de cómo la propia dinámica del comercio internacional posiciona a México dentro de los 10 principales productores del mundo, veremos los principales indicadores que nos dan una idea más clara de cómo se ha dado este crecimiento: Inversión Extranjera Directa (IED) por armadora; producción de automóviles en México; principales países productores de automóviles; producción automotriz de México como porcentaje de la producción mundial; venta de automóviles en México, las ventajas competitivas que brinda nuestro país, así como su marco legal vigente.

JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN

El TPP es sin duda uno de los tratados más importantes y completos en los últimos años, el intercambio comercial entre los 12 países que lo conforman, representa el 36% del PIB equivalente a 27,977 mdd; 25% del comercio mundial de mercancías equivalente a 9,623 mdd; 11% de la población mundial equivalente a 806 millones de personas; 28% de la IED que equivale a 345 mdd.²

Sin embargo este tratado solo entrara en vigor una vez que las cámaras de cada uno de los 12 países lo discutan y lo ratifiquen en su totalidad o bien con un mínimo de 6 miembros siempre y cuando represente el 85% del PIB del TPP. Será hasta el año 2017 cuando entre en vigor el TPP y será a partir de esa fecha que veremos realmente que ventajas traerá a México.

Este ensayo solo toma como parte del análisis a la industria automotriz (autos ligeros y autopartes), ya que resulta un caso interesante por su desarrollo y crecimiento como industria, no ofrece una visión general de la economía mexicana pero si nos da una pauta de estudio sobre aquellos aspectos que la han hecho competitiva, además nos ofrece un parámetro y punto de partida para al análisis de otros sectores que también han presentado interesantes niveles de crecimiento como la industria aeronáutica entre otros.

El periodo de estudio es del año 2000 al 2015, donde vemos la tendencia de crecimiento de este sector con indicadores clave que nos indican claramente cuál ha sido su evolución. Sin duda el TLCAN parece ser el parte aguas donde el

¹ De acuerdo a la clasificación de la Industria mexicana son aquellos Automóviles para pasajeros; vehículos de motor utilizados para el transporte de pasajeros, siempre y cuando no contengan más de ocho asientos (incluido el conductor). Vehículos comerciales ligeros: Son los vehículos de motor, utilizados para el transporte de productos y personas; en esta categoría se encuentran las pick ups, SUV, minivan y camiones panel.

² Fuentes: PIB y Población: FMI / IED: UNCTAD / Comercio de países TPP: OMC / Comercio de México: BANXICO, datos oficiales para México.2014

crecimiento fue más dinámico, y la relación con EUA y Canadá se hizo más estrecha, sin duda, el TPP fortalecerá aún más la relación y creará un bloque hegemónico más fuerte junto con los demás países de la cuenca del pacífico, lo que traerá beneficios a la región.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Para centrarnos en el análisis de la inserción de México en el TPP, y en concreto los efectos en la Industria Automotriz nacional, nos planteamos los siguientes cuestionamientos:

¿Qué gana México al incorporarse al TPP, si ya tiene acuerdos de libre comercio con Estados Unidos, Canadá, Japón, Perú y Chile? ¿Por qué agregar mercados difíciles y lejanos (Malasia, Singapur, Vietnam, Australia, Nueva Zelanda), con los que tenemos déficits comerciales crecientes y cinco de ellos con capacidad y competitividad para exportar a México mayores volúmenes de productos agropecuarios y manufacturas?, y en particular ¿Qué beneficios podría obtener la Industria Automotriz en nuestro país? ¿Por qué acompañar a Estados Unidos en su polémica estrategia frente a China?

Las expectativas de crecimiento como resultado de la puesta en marcha del TPP, por ahora son solo especulaciones, solo conoceremos la fuerza de este tratado y sus beneficios o consecuencias una vez que sea puesto en marcha, no olvidemos que la negociación duró poco más de 10 años y algunas de las negociaciones fueron a puerta cerrada, donde un grupo muy reducido de funcionarios tomaron decisiones importantes por lo que su impacto se reflejará hasta que entre en vigor en un periodo de mediano y corto plazo.

HIPÓTESIS.

Con el Tratado de Asociación Transpacífico (TPP), el sector automotriz de México, se verá beneficiado en el incremento de sus exportaciones y logrará una diversificación aun mayor de sus cadenas productivas como efecto de las nuevas oportunidades de negocio en seis mercados de la región Asia-Pacífico: Australia, Brunei, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Vietnam.

OBJETIVO GENERAL.

El objetivo general de este ensayo es hacer un análisis para evaluar el efecto del TPP, específicamente en la Industria Automotriz.

OBJETIVO PARTICULAR.

Para México se abre una amplia gama de posibilidades en sectores como: Agropecuario, textil-vestido, productos cárnicos, sector lácteo, Industria Aeroespacial e Industria Automotriz entre otros.

Por su importancia, centraré el análisis en la Industria Automotriz principalmente en la producción de vehículos ligeros y autopartes, por la dinámica de crecimiento que se ha dado desde la puesta en marcha del TLCAN en 1995 hasta nuestros días.

México debe aprovechar las ventajas competitivas Su cercanía con los Estados Unidos paso indispensable de las mercancías y lugar estratégico para el establecimiento de nuevas plantas en territorio nacional, mano de obra barata y la cada vez mayor especialización de la mano de obra.

En particular sin duda el éxito futuro dependerá de la innovación de las cadenas productivas, y de mayor integración de insumos nacionales.

No hay que dejar de lado que el gobierno federal, también deberá de hacer su parte con políticas que apoyen no solo a este sector, sino a todos aquellos que puedan beneficiarse con el TPP., para este fin deberá de trabajar en conjunto con gobiernos estatales y municipales para fomentar la inversión extranjera directa en sus entidades respectivas.

METODOLOGÍA.

Para entender la dinámica del comercio internacional sin duda es importante identificar las principales teorías que expliquen el comportamiento de los mercados y la cada vez mayor integración de los países en el entorno mundial. La inserción de México en esta dinámica se debe a factores tales como su ubicación geográfica privilegiada y su cercanía con el mayor socio comercial que representa Estados Unidos, así como la cada vez mayor integración de cadenas productivas y la disponibilidad de materias primas y productos terminados, para comercializar con otros países del mundo.

Cabe mencionar que resulta difícil elegir al autor o teoría del Comercio Internacional que se adapte completamente al tema de estudio, ya que cada teoría se adecua con el entorno que en esa época se vivía y a las condiciones y avances tecnológicos que en su momento se podían ofrecer.

Cada una tiene factores que se deben de tomar en cuenta para poder realizar un correcto estudio, ventajas comparativas, factores de producción (tierra, trabajo y capital), competencia, exportaciones e importaciones, proteccionismo, en fin, de todos los conceptos que engloban el comercio internacional y que no se pueden dejar fuera, de otra forma, no resulta idóneo para el estudio del tema. Desde mi punto de vista una teoría no debe excluir a otra sino más bien deben complementarse entre sí para un mejor entendimiento.

El presente ensayo está conformado por siete capítulos. En el Capítulo 1 se analiza el marco teórico que da fundamento al estudio del comercio internacional y explica como los factores de la producción juegan un papel importante en esta dinámica. El Capítulo 2 nos da una visión histórica del TLCAN y el Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica, cuna de lo que hoy conocemos como TPP. El Capítulo 3 se incluye un resumen ejecutivo del TPP, elaborado por la Secretaría de Economía, además de un cuadro resumen para tener una visión general de su contenido e importancia. El Capítulo 4 está dedicado a la Industria Automotriz, analizando la evolución del mercado global y mercado nacional. El Capítulo 5 consiste en un análisis de la Industria Automotriz Mexicana basado en algunos indicadores que a mi juicio nos dan un panorama más a detalle del sector. El Capítulo 6 veremos las ventajas competitivas de la industria automotriz. El Capítulo 7 veremos en general cual es el marco legal de la Industria Automotriz en México. Por último se presentan las conclusiones y recomendaciones derivadas del análisis de la información de todos los capítulos.

CAPÍTULO I. MARCO TEÓRICO.

La teoría es indispensable para explicar y entender cómo funciona el comercio internacional, así como los fenómenos económicos propios del intercambio entre naciones.

Se busca ante todo, una descripción clara y sencilla que explique cómo ha sido la evolución, como es que se da la relación con el desarrollo económico y la política comercial, por lo que resulta indispensable hacer una revisión de teóricos como Adam Smith, David Ricardo y Heckscher-Ohlin.

Desde mi punto de vista ninguna teoría excluye a otra sino más bien se complementan ya que cada una fue concebida en un momento histórico específico con las condiciones que se daban en ese momento en el entorno económico, por lo tanto tomo aquellas teorías que a mi juicio son las que mejor explican la dinámica del comercio internacional.

1.1 Adam Smith

1.1.1 Ventaja Absoluta

En su obra de “La Riqueza de las Naciones”, estableció que la verdadera riqueza de los países no radicaba en tener grandes cantidades de oro y plata en la tesorería, sino en un constante incremento en la calidad de vida de sus ciudadanos. Observó que algunos países podían producir los mismos productos que otros en menos horas de trabajo, eficiencia a la que denominó Ventaja Absoluta.

La teoría de la ventaja absoluta planteada por Adam Smith destaca la importancia del libre comercio para que la riqueza de las naciones se incremente, basándose en el ejemplo de que ningún jefe de familia trataría de producir en casa un bien que incurriera en un costo mayor que comprarlo³. De esta manera se puede definir a la ventaja absoluta como la capacidad de producir un bien a un costo absolutamente menor medido en términos de unidades de trabajo.

De esta manera Adam Smith afirma que el comercio internacional entre ambos países es rentable, ya que una ventaja absoluta implica necesariamente una especialización en aquel bien en el que se tenga mayor eficiencia, dando como resultado un aumento en la producción mundial de todos los bienes⁴

³ Chacholiades, Miltiades. Economía Internacional. Edit. Mc Graw-Hill. México 1980. p.17

⁴ Chacholiades. op. cit.p.17

Posteriormente postuló su tesis que denominó “Teoría de la División Internacional del trabajo”, la cual consistía en que los Estados deben especializarse en la producción de aquellos artículos de exportación en los cuales tengan mayor ventaja comparativa, calidad y precio bajo, propiciará la riqueza y prosperidad de cada Estado. Aunque Smith fue fundamental, sus teorías dependían de que un país tuviera ventajas pero no explica que la generaba o si un país no tenía ventaja absoluta en ningún producto que podría comerciar.

1.1.2 Teoría de las Ventajas Absolutas.

Es una de los pilares de la Teoría clásica del comercio internacional. Su fundamento es que al ampliar la dimensión de los mercados, aumenta la posibilidad de producir más y con ello se favorece el grado de especialización que, a su vez, incrementa la productividad del trabajo.

“Cuando un país extranjero nos puede ofrecer una mercancía más barata de lo que nos cuesta a nosotros, será mejor comprarla que producirla, dando por ella parte del producto de nuestra propia actividad económica, empleada en aquellos sectores en que saquemos ventaja al extranjero”.⁵

“La especialización permite ventajas absolutas en la producción de ciertos artículos y con ello exportarlos e importar lo que producen ventajosamente otros países, el beneficio es general. Esta teoría está en contra del proteccionismo comercial porque impide los beneficios de la especialización y, por tanto, es la precursora del liberalismo comercial”.⁶

La Teoría Clásica del Comercio Internacional, nos dice que en un mundo sin comercio, una nación tendría que producir todos los bienes ella misma para satisfacer sus necesidades. Sus decisiones de producción serían al mismo tiempo sus decisiones de consumo basadas en los recursos y tecnología disponibles.

Al principio del siglo XIX David Ricardo demostraron que el comercio es mutuamente beneficioso sí y sólo sí existe una ventaja comparativa.

1.2 David Ricardo

Originalmente a Adam Smith se le atribuye la noción de ventaja absoluta, en la que explica y plantea que una nación exportará un artículo si es el productor de más bajo costo del mundo, pero David Ricardo llega a refinar esta teoría, hasta llegar a

⁵ Smith, Adam, Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las Naciones. FCE, México-Buenos Aires 1958.p. 344

⁶ Smith. op. cit. p.366

plantear lo que conocemos como la *teoría de la ventaja comparativa*, por medio de la cual reconoce que las fuerzas del mercado asignarán los recursos de una nación a aquellos sectores donde sea relativamente más productivo. Es decir que una nación puede importar un bien que podría ser el producto de más bajo costo, si todavía es más productiva en la producción de otros bienes.

1.2.1 Ventajas Comparativas

David Ricardo da mayor precisión al análisis de Smith, al demostrar que el comercio mutuamente beneficioso es posible aun cuando solamente existen *ventajas comparativas*, llegando a la conclusión de que las ventajas absolutas son un caso especial de un principio más general que es el de las ventajas comparativas.

Según David Ricardo⁷, es el costo (del trabajo) relativo o comparativo de las mercancías en cada país, en lugar de los costos absolutos, lo que determina el valor en los intercambios internacionales.

Demuestra que a partir de la noción de costo comparativo se pueden definir los patrones de especialización, tomando en cuenta dos elementos: los costos laborales y de las relaciones de intercambio entre países.

El análisis de David Ricardo, plantea que un país gana con el comercio, incluso si se tiene menor productividad que sus socios comerciales en todas las industrias. Pero probablemente esta creencia no es tan falsa si pensamos que han existido países (como Japón por ejemplo) que en un principio no contaban con los suficientes recursos naturales para tener una productividad superior en todas las industrias a comparación de sus socios comerciales, sin embargo sí han obtenido ganancias del comercio exterior. Y estas ganancias han sido obtenidas más por el ingenio para producir que por tener una mayor productividad ante los países con los que comercia.

De esta manera podemos ver que más que ser falsa en muchos casos ha sido verdadera. Si decimos que es falso que se obtengan ganancias aun con una menor productividad, estaríamos ignorando a países que empezaron teniendo una baja productividad y que hoy en día son considerados como potencias mundiales a nivel comercial como lo es Japón. Comenzó por preocuparse en tener una alta competitividad y no una alta productividad esto trajo como resultado, tener hoy en día una alta productividad y por lo tanto una alta competitividad.

También se plantea que el comercio es benéfico si las industrias extranjeras son competitivas debido a los bajos salarios. En el caso de Alemania podemos decir que efectivamente es cierto, ya que sus ensambladoras como la VW (Volkswagen) se

⁷ Ricardo, David, 1772-1823, autor Principios de economía política y tributación. (selección). Barcelona : Orbis, 1985

encuentran en México, en donde la mano de obra es mucho más barata que en otros países, incluso que en Alemania provocando menores costos y mayores ganancias.

1.3 Heckscher-Ohlin

1.3.1 Teoría de la Proporción de Factores.

Esta teoría revolucionó este campo al basarse en un concepto más moderno de producción que elevaba al capital al mismo grado de importancia que el trabajo. Elaboraron la teoría de proporción de factores, la cual se basaba en dos factores de producción: el trabajo y el capital. La tecnología determinaba la manera en que estos elementos se combinaban para formar el producto. Un país debía especializarse en la producción y exportación de aquellos productos que utilizan intensamente su factor relativamente abundante. En el caso de México sin duda el factor abundante es la mano de obra no solo por su bajo costo sino también por su excelente calidad.

Heckscher y Ohlin⁸ tratan de explicar el comercio inter-industrial, aceptando que la diferencia de productividad de los factores de capital y trabajo, es la diferencia de costos pero, ¿cómo se explica la diferencia de productividad en los diferentes países? Lo que explica el comercio internacional es la diferente dotación de factores en cada país o escasez relativa de factores (tierra, trabajo y capital), que origina distintos precios relativos de los mismos.

Habrán países con abundancia de los recursos naturales y mano de obra (factores relativamente más baratos), pero con escasez de capital (factor relativamente caro); habrá otros con abundancia de capital y mano de obra (factores relativamente más baratos), pero con escasez de recursos naturales (factor relativamente caro), etc.

De acuerdo con estas situaciones, cada país puede tener ventajas comparativas derivadas de la abundancia de alguno de los factores de la producción o de dos de ellos y, por tanto, deberá exportar aquellos bienes cuyos costos relativos son más bajos estén determinados por el uso del factor o factores abundantes. Según esta teoría, el comercio internacional contribuiría a la reducción de la escasez y abundancia de factores y, por consiguiente, conducirá a la eliminación de sus costos relativos diferentes.

En el caso de México, el factor abundante sin duda son dos: mano de obra y recursos naturales, sin embargo el factor escaso es el capital por lo que la inversión viene del exterior a través de la Inversión extranjera directa (IED), tal es en caso de la industria automotriz donde cada empresa productora de automóviles realiza sus inversiones en territorio mexicano tomando en cuenta las ventajas competitivas

⁸ Bajo Rubio, Oscar. Teorías del Comercio Internacional. Antoni Bosch, editor, 1991. p.31

(David Ricardo), tal como mano de obra barata, disponibilidad de recurso, cercanía con el principal mercado que representa los EUA; y la relación de los factores de producción, mano de obra y capital (Heckscher y Ohlin), donde la inversión sin duda duplica con creces la inversión.

1.4 Consideraciones Generales.

De las teorías de Adam Smith, David Ricardo y Heckscher Ohlin, podemos resumir las siguientes conclusiones que nos ayudan sin duda a entender el comercio internacional, y la relación de intercambio que tiene al día de hoy México, con el resto del mundo:

La especialización internacional, es conveniente cuando cada país se dedica a producir aquellos bienes que puede obtener a costo bajo o menor. Cuando hay diferencia de costos, resulta más barato importar a cambio de exportar lo que cada país produce a menor costo, en consecuencia el beneficio será mayor cuando más grande sea la diferencia de costos.

Cada país encontrará más conveniente reasignar recursos a aquellas actividades menos eficientes a aquellas actividades de mayor rendimiento neto.

Con la especialización y el intercambio se obtienen más mercancías a menor costo, por lo que el comercio y la especialización se vuelven complementarios.

“En definitiva las ventajas principales del comercio internacional consisten en el mejor empleo de los recursos productivos con la finalidad de que mediante el comercio, cada país: a) se provea de mercancías que no puede producir; b) obtenga aquellas que se producen en cantidad suficiente; c) adquiera mercancías que, no obstante poder producir las, las importa a un costo relativo menor”.⁹

En este ensayo revisaremos de manera general el Tratado de Asociación Transpacífico (TPP), y analizaremos el desarrollo y perspectivas de la industria Automotriz mexicana, y como es que estas ventajas absolutas que maneja Adam Smith o las ventajas comparativas que hace mención David Ricardo, así como la proporción de los factores de producción (tierra, trabajo y capital), que mencionan Heckscher y Ohlin, explican la dinámica que se da en el comercio mundial.

En el siguiente párrafo se resumen estas tres teorías aplicando a la estrategia global de operaciones de las empresas automotrices adoptaron en los años 90's.

⁹ Torres Gaytán, Ricardo. Teoría del Comercio Internacional. Siglo Veintiuno Editores. Vigésimoquinta edición, 2005. p. 100

“El surgimiento de este tipo de plataformas¹⁰ se debe principalmente a la búsqueda de economías de escala en el diseño y la manufactura, a través de reducir los costos de preparación, con la finalidad de enfrentar las condiciones de competencia de un mercado, que cada vez exigen productos de mayor calidad, con ciclos de vida más cortos, y que presentan una demanda muy diversificada.”¹¹

“En definitiva, existen diferentes alternativas de cooperación entre sectores de una misma rama productiva hacia el interior de un proceso de integración. El desmantelamiento de las barreras al comercio recíproco favorece el intercambio de bienes o servicios finales de un mismo complejo productivo. El caso de vehículos automotores es un ejemplo en este sentido, donde cada país participante se especializa en determinados modelos que vende en el mercado interno y regional, y eventualmente al resto del mundo; e importa otras unidades terminadas desde el país socio. De esta manera se aprovechan las economías de escala que devienen de la especialización.”¹²

¹⁰ Se define plataforma a la base común o fábrica para la producción de un vehículo automotor.

¹¹ Jiménez Sánchez, José Elías. UN ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU MODELO DE GESTIÓN EN EL SUMINISTRO DE LAS AUTOPARTES. Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Instituto Mexicano del Transporte. p. 10

¹² Jiménez. Op cit. p.10

CAPÍTULO II. MARCO HISTÓRICO

2.1 Tratado de Libre Comercio De América del Norte (TLCAN)

Sin duda el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), firmado en 1994 integrado por Estados Unidos, México y Canadá, fue pionero en el continente en los esfuerzos en favor de la integración regional, la apuesta actual es el Acuerdo de Asociación Transpacífico, a través del cual se pretende modernizar y cubrir los huecos que tiene el TLCAN, tales como los mecanismos para la solución de disputas sobre la protección medioambiental y los derechos laborales, entre otros.

El TLCAN ha representado un incremento positivo para la economía mexicana. Quizá a Estados Unidos o a Canadá este crecimiento no haya sido tan exponencial. En 1993, por ejemplo, el intercambio comercial que tenían los tres países alcanzaba 90,944 millones de dólares, según datos del Banco de México. En 2012, en cambio, la cifra alcanzó los 493,781 millones de dólares, es decir, cinco veces más.

El TPP será sin duda un acuerdo de alto estándar con 12 países que representan el 40% del PIB mundial y cerca de un tercio del comercio mundial.

A veinte años de la aprobación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte el TLCAN fue concebido como un instrumento para incrementar el comercio y la inversión entre Canadá, Estados Unidos y México.

El impacto del Tratado trasciende el ámbito meramente comercial y ha sido mucho más profundo de lo que generalmente se piensa. Desde el punto de vista geopolítico, el TLCAN impulsó el Foro de Cooperación Económica Asia Pacífico (APEC), hizo posible la Ronda de Uruguay que estableció la Organización Mundial de Comercio, generó una serie de negociaciones en América Latina, fue antecedente del Acuerdo de Libre Comercio de las Américas y ahora de la Alianza Pacífico, así como el punto de comparación para otros esfuerzos, como el Mercosur.

El tratado en América del Norte volvió atractivo el negociar con México para los países de América Latina, la Unión Europea, Israel y Japón. Quizá el síntoma más representativo del éxito del acuerdo es el número de países que han buscado negociar pactos similares con Estados Unidos en los últimos 20 años: Chile, Colombia, Perú, los países de América Central, República Dominicana, Australia, Singapur, Corea del Sur, Panamá y ahora el resto de los participantes en el acuerdo transpacífico conocido como TPP: Nueva Zelandia, Brunei, Malasia, Vietnam y Japón.

Desde el punto de vista económico, las industrias de manufactura de Canadá, Estados Unidos y México están plenamente integradas. Ninguna de las tres podría funcionar sin las partes e insumos de las otras dos. Más aún, crecientemente las exportaciones hacia el resto del mundo son norteamericanas.

En 2013, por ejemplo, México exportó por primera vez más de 1,000 millones de dólares de automóviles a China. Claramente estos vehículos representan valor agregado de toda la región y son competitivos gracias a la integración de América del Norte.

No es coincidencia que México sea la elección más competitiva para convertirse en plataforma de exportación de bienes finales de América del Norte.

A 20 años de distancia, el reto ahora es incrementar el nivel de ambición para transitar de un acuerdo que solo tenía como objetivo potenciar el intercambio entre los tres socios, a un arreglo que permita que América del Norte se convierta en una región exportadora neta a todo el mundo, incluida Asia, en productos de alto valor agregado, y que México sea la plataforma para lograrlo.

2.2 Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica.

En sus comienzos, el hoy conocido TPP es la propuesta de expansión del **Acuerdo Estratégico Transpacífico de Asociación Económica**, un tratado de libre comercio firmado inicialmente por Brunéi, Chile, Nueva Zelanda y Singapur el 3 de junio de 2005 y que entró en vigor el 1 de enero de 2006. Otros países se fueron sumando para un acuerdo más amplio: Australia, Estados Unidos, Malasia, Perú, y Vietnam en 2010. Canadá y México en 2012. Por último Japón en 2013 (véase Gráfica 1), con lo el Tratado de Asociación Transpacífico queda conformado por un total de 12 países.

Gráfica No.1



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información.

Después de 10 largos años de negociaciones, el 5 de octubre de 2015 los ministros de los 12 países participantes anunciaron la conclusión de sus negociaciones. Se

pretende que este acuerdo promueva el crecimiento económico; apoye la creación y retención de empleos; mejore la innovación, la productividad y la competitividad; eleve los niveles de vida; reduzca la pobreza en los países menos desarrollados; y amplíe la protección del trabajo y el medio ambiente. Se visualiza la conclusión de este acuerdo como muy pretenciosa, se busca lograr nuevos y altos estándares para el comercio y la inversión en la región de Asia-Pacífico, como un paso importante hacia el objetivo final de lograr la liberalización del comercio y la integración económica de la región.

Estados Unidos busca que los 12 países del Pacífico formen una zona de libre comercio que será la mayor del mundo, con lo que se pretende balancear el crecimiento del comercio chino en el mundo y, particularmente, la cada vez más fuerte influencia del gigante asiático en la cuenca del pacífico.

Por su parte China promueve el Área de Libre Comercio Asia Pacífico (**FTAAP** - por sus siglas en inglés **Free Trade Area of the Area Pacific**), un plan que rivaliza con el TPP.

El TPP y el Acuerdo Transatlántico de Comercio e Inversiones (TTIP por sus siglas en inglés, Transatlantic Trade and Investment Partnership), entre la Union Europea y Estados Unidos, son una oportunidad para avanzar en una agenda común para la competitividad de América del Norte, pero no la única manera de hacerlo. La participación en estas negociaciones es importante ya que muestran la confianza de la región en su propia competitividad al expresar una agenda comercial con respecto a Asia y Europa.

CAPÍTULO III. TRATADO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO (TPP)¹³

El Tratado de Asociación Transpacífico (TTP), está integrado por 12 países participantes – Australia, Brunei Darussalam, Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam – después de 10 años de largas negociaciones por fin se anunció en el mes de octubre de 2015 la conclusión de las negociaciones.

Como resultado se tiene un acuerdo equilibrado, ambicioso, integral, que promoverá el crecimiento económico; apoyará la creación y retención de empleos; mejorará la innovación, la productividad y la competitividad; elevará los niveles de vida; y en consecuencia reducirá la pobreza; promoverá la transparencia el buen gobierno y ampliará la protección del trabajo y el medio ambiente.

Se visualiza la conclusión de este acuerdo, con nuevos y altos estándares para el comercio y la inversión en la región de Asia-Pacífico, como un paso importante hacia el objetivo final de lograr la liberalización del comercio y la integración económica de la región.

3.1 Características principales.

Cinco características definen el Tratado de Asociación Transpacífico, que establece un nuevo estándar para el comercio mundial.

Las características (refiérase a Tabla No. 1), hacen que el TPP, se convierta en un tratado de integración económico, muy amplio para toda la región con reglas de juego claras, se incluye desde un proceso de desgravación gradual de bienes y servicios e inversión, que traerá más beneficios a las empresas, trabajadores y consumidores, además de impulsar y facilitar el desarrollo de cadenas de suministro a nivel regional.

Grandes desafíos comerciales se incluyen en este tratado, se promueve la innovación tecnológica, el comercio y la competitividad, incluyendo la economía digital que sin duda es en estos temas que se deben de orientar los esfuerzos de nuestro país para crear las condiciones de infraestructura y legislación que de seguridad y garantía a los inversionistas. Otro desafío es el relacionado con empresas de propiedad estatal y su función en la economía global.

¹³ Resumen ejecutivo del Acuerdo de Asociación Transpacífico. Comercio Exterior. TPP Secretaria de Economía. Octubre 05, 2015

Tabla No.1

TRATADO DE ASOCIACIÓN TRANSPACÍFICO CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES	
1	<i>Sustancial acceso a mercados.</i> El TPP elimina o reduce barreras arancelarias y no arancelarias de manera sustancial a lo largo del espectro del comercio, incluyendo el comercio de bienes y servicios, y la inversión, de tal manera que se crean nuevas oportunidades y beneficios para empresas, trabajadores y consumidores.
2	<i>Enfoque regional sobre los compromisos.</i> El TPP facilita el desarrollo de la producción y de las cadenas de suministro, y la fluidez del comercio incrementando la eficiencia y contribuye a la meta de apoyar y crear empleos, incrementar los niveles de vida, mejorar los esfuerzos de conservación, y facilitar la integración transfronteriza, así como la apertura de los mercados nacionales.
3	<i>Afrontar los nuevos desafíos comerciales.</i> El TPP promueve la innovación, la productividad y la competitividad al afrontar nuevos temas, incluyendo el desarrollo de la economía digital, y la función de las empresas de propiedad estatal en la economía global.
4	<i>Comercio incluyente.</i> El TPP contiene nuevos elementos que buscan asegurar que las economías de cualquier nivel de desarrollo y empresas de cualquier tamaño puedan beneficiarse del comercio. Incluye compromisos para ayudar a las pequeñas y medianas empresas a entender el acuerdo, aprovechar las oportunidades que ofrece y someter a la atención de los gobiernos del TPP sus retos particulares. También contiene compromisos específicos sobre el desarrollo y la creación de capacidad comercial, para garantizar que todas las partes sean capaces de cumplir con los compromisos establecidos en el Acuerdo y puedan beneficiarse al máximo.
5	<i>Plataforma para la integración regional.</i> El TPP pretende ser una plataforma para la integración económica regional y está diseñado para que se sumen a éste otras economías de la región de Asia – Pacífico.

Fuente: Elaboración propia con datos de Resumen ejecutivo del Acuerdo de Asociación Transpacífico. Comercio Exterior. TPP Secretaría de Economía. Octubre 05, 2015

El TPP ofrece una serie de medidas y elementos que hacen que las economías de cualquier nivel de desarrollo, así como empresa de cualquier tamaño, sean incluidas en este proceso de integración, además de brindar apoyo y asesoría, también contiene compromisos específicos para asegurar que las partes cumplan y puedan obtener el máximo beneficio.

Los beneficios de la integración de los 12 países no solo se limita a sus economías sino que además el TPP pretende ser una Plataforma de Integración Regional, para que otras economías de la región Asia-Pacífico también se sumen.

3.2 Alcance.

El TPP incluye 30 capítulos que abarcan el comercio y cuestiones relacionados con él, comenzando por el comercio de bienes, aduanas y la facilitación comercial; medidas sanitarias y fitosanitarias; obstáculos técnicos al comercio; medidas comerciales correctivas; inversión; servicios; comercio electrónico; compras del sector público; propiedad intelectual; laboral; medio ambiente; capítulos «horizontales» destinados a garantizar que el TPP cumpla con su potencial para el desarrollo, la competitividad y la inclusión; solución de controversias; excepciones y disposiciones institucionales.

Además de actualizar los enfoques tradicionales respecto a temas cubiertos por tratados de libre comercio previos, el TPP incorpora nuevas y emergentes cuestiones comerciales y transversales del comercio. Estas incluyen cuestiones relacionadas con el Internet y la economía digital, la participación de las empresas de propiedad estatal en el comercio internacional y la inversión, la capacidad de las pequeñas empresas para aprovechar las ventajas de los acuerdos comerciales. El TPP abarca un grupo diverso de países – diferentes en cuanto a geografía, lenguaje e historia, tamaño y niveles de desarrollo. Todos los países del TPP reconocen que la diversidad es de un valor excepcional, pero que también requiere una estrecha cooperación, la creación de capacidades para los países del TPP de menor desarrollo y, en algunos casos, períodos especiales de transición y mecanismos que les ofrezcan tiempo adicional, cuando sea indispensable, para desarrollar la capacidad que ponga en práctica las nuevas obligaciones.

3.3 Establecimiento de Reglas Comerciales Regionales.

1 Disposiciones Iniciales y Definiciones Generales.

La mayoría de los países parte del TPP tienen acuerdos existentes entre ellos. El capítulo sobre las Disposiciones Iniciales y Definiciones Generales reconoce que el TPP puede coexistir con otros acuerdos comerciales internacionales entre las partes, incluyendo los Acuerdos de la OMC, acuerdos bilaterales y regionales, para el caso de México el TLCAN (Tratado de Libre Comercio de América del Norte) con Estado Unidos y Canadá.

2 Comercio de Bienes.

Los países integrantes del TPP se comprometen a eliminar y reducir las barreras arancelarias y no arancelarias sobre productos industriales, y a eliminar o reducir los aranceles y otras políticas restrictivas sobre productos agrícolas.

El acceso preferencial dispuesto por el TPP incrementará el comercio entre los países integrantes en este mercado de 800 millones de personas y contribuirá a promover empleos de alta calidad en los 12 países. La mayor parte de la eliminación arancelaria para bienes industriales se implementará de manera inmediata, no obstante los aranceles sobre algunos productos industriales serán eliminados a lo largo de plazos mayores de desgravación, según lo acordado por los países parte del TPP.

Los recortes arancelarios específicos acordados por los países integrantes del TPP se incluyen en calendarios que abarcan a todos los bienes, también se publicarán todos los aranceles e información relacionada con el comercio de bienes a fin de asegurar que las empresas pequeñas y medianas, así como las

grandes empresas, pueden aprovecharse del TPP. También se comprometen a no utilizar requisitos de desempeño, los cuales son condiciones tales como requerimientos de producción local que algunos países imponen a las empresas para que estas puedan obtener beneficios arancelarios.

Adicionalmente, acordaron no imponer restricciones e impuestos a la importación y la exportación incompatibles con la OMC, incluyendo aquellos que se impongan sobre productos re-manufacturados, lo que promoverá el reciclaje de piezas en productos nuevos. Si los países parte del TPP mantienen requerimientos de licencias a la importación o a la exportación, se notificarán unos a otros sobre los procedimientos de manera que se incremente la transparencia y faciliten los flujos de comercio.

Con respecto a los productos agrícolas, los países parte del TPP eliminarán o reducirán los aranceles y otras políticas restrictivas, lo que incrementará el comercio agrícola en la región, y fortalecerá la seguridad alimentaria. Además de la eliminación o reducción de los aranceles, los países parte del TPP están de acuerdo en promover reformas a las políticas públicas, inclusive a través de la eliminación de subsidios a las exportaciones agrícolas, trabajando de manera conjunta en la OMC para desarrollar disciplinas sobre empresas comerciales gubernamentales de exportación, créditos a la exportación, y limitando los plazos permitidos para las restricciones a las exportaciones de alimentos a fin de proporcionar mayor seguridad alimentaria en la región. También han acordado incrementar la transparencia y la cooperación sobre ciertas actividades relacionadas con la biotecnología agrícola.

3 Textiles y Prendas de Vestir.

Los países parte del TPP acuerdan eliminar aranceles en textiles y prendas de vestir, industrias que contribuyen de manera importante al crecimiento económico de varios de los mercados de los países Parte del TPP.

La mayoría de los aranceles serán eliminados de manera inmediata, aunque los aranceles sobre productos sensibles serán eliminados a lo largo de plazos de mayor duración. El capítulo también incluye reglas de origen específicas que requieren el uso de hilos y telas de la región del TPP, lo que promoverá las cadenas de suministro regionales y las inversiones en este sector, con un mecanismo de "lista de escaso abasto" que permitirá el uso de ciertos hilos y telas que no estén disponibles ampliamente en la región.

De manera adicional, el capítulo incluye compromisos de cooperación aduanera y de cumplimiento para prevenir la evasión de impuestos, contrabando y fraude, así como una salvaguardia especial para responder a un daño grave o amenaza de daño grave a la industria nacional en caso de un aumento repentino de las importaciones.

4 Reglas de Origen.

A fin de contar con reglas de origen simples, promover cadenas productivas regionales, y ayudar a asegurar que los países del TPP, en lugar de países no participantes, sean los principales beneficiarios del Acuerdo, los 12 países parte del Acuerdo han convenido un conjunto único de reglas de origen que definen si un bien particular es "originario" y por lo tanto elegible para recibir los beneficios arancelarios preferenciales del TPP.

El TPP brinda la posibilidad de la "acumulación", para que en lo general, los insumos de un país Parte del TPP reciban el mismo trato que los materiales de cualquier otro país Parte, siempre que sean utilizados para producir un producto en cualquier país Parte del TPP. También han establecido reglas que aseguran que las empresas puedan operar fácilmente a lo largo de la región del TPP, al establecer un mecanismo común que demuestre y verifique que los bienes producidos cumplen con las reglas de origen. Los importadores podrán solicitar un trato arancelario preferencial en tanto cuenten con la documentación que respalde su solicitud. De manera adicional, el capítulo provee a las autoridades competentes con procedimientos para verificar eficazmente estas solicitudes.

5 Administración Aduanera y Facilitación del Comercio.

Para complementar sus esfuerzos de facilitación comercial en la OMC, los países parte del TPP han acordado reglas para mejorar la facilitación del comercio, aumentar la transparencia en los procedimientos aduaneros, y garantizar la integridad en la administración aduanera. Estas reglas ayudarán a las empresas del TPP, incluyendo a las pequeñas y medianas empresas, mediante el fomento de tramitaciones ágiles de procesos aduaneros y fronterizos, y la promoción de cadenas de suministro regionales.

Los países Parte del TPP han acordado transparentar las reglas, lo cual incluye la publicación de sus leyes y regulaciones aduaneras, así como disponer el despacho de mercancías sin demoras innecesarias y bajo fianza o "pago bajo protesta", cuando las aduanas no hayan emitido aún una decisión sobre los montos de impuesto o cuotas adeudadas. Acordaron resoluciones anticipadas sobre valoración aduanera y otros asuntos que ayudarán a las empresas, tanto grandes como pequeñas, a comerciar con certidumbre. Asimismo, acordaron disciplinas sobre sanciones aduaneras que ayudarán a asegurar que estas penalizaciones sean administradas de manera imparcial y transparente. Debido a la importancia del servicio de envíos de entrega rápida para los sectores empresariales incluyendo pequeñas y medianas empresas, los países del TPP acordaron disponer de procedimientos aduaneros expeditos para los envíos de entrega rápida. Para ayudar a contrarrestar el contrabando y la evasión de impuestos, los países Parte del TPP acordaron proporcionar información,

cuando se solicite, para ayudarse mutuamente a hacer cumplir sus respectivas leyes aduaneras.

6 Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).

En el desarrollo de normas sobre MFS, las Partes del TPP han fomentado su interés común en asegurar reglas transparentes, no discriminatorias basadas en ciencia, y reafirmaron su derecho a proteger la vida o la salud humana, animal o vegetal en sus países.

El TPP construye sobre las reglas MSF de la OMC para la identificación y administración de riesgos, de manera tal que no resulten más restrictivas de lo necesario. Los países Parte del TPP acordaron permitir al público comentar sobre propuestas de MSF para informar sus procesos de decisión, y asegurar que los comercializadores comprendan las reglas que tendrán que seguir. Acordaron que los programas de importación estén basados en los riesgos asociados a las importaciones, y que las revisiones a las importaciones se realicen sin demoras indebidas.

Los países también acordaron que las medidas de emergencia necesarias para la protección de la vida o salud humana, animal o vegetal, podrían ser adoptadas en tanto se notifique a todas las otras Partes. La Parte que adopte una medida de emergencia revisará las bases científicas de esa medida dentro de un periodo de seis meses y hará públicos los resultados de tales revisiones a cualquier Parte que lo solicite. Adicionalmente, las Partes del TPP se comprometen a mejorar el intercambio de información relacionada con las equivalencias o solicitudes de regionalización, y a promover auditorías basadas en mecanismos que determinen la efectividad de los controles regulatorios de la Parte exportadora. En un esfuerzo por resolver de manera expedita asuntos de MSF que surjan entre ellas, han acordado establecer un mecanismo para consultas entre gobiernos.

7 Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC).

En el desarrollo de disciplinas en materia de OTC, los países Parte del TPP acordaron reglas transparentes y no discriminatorias para el desarrollo de reglamentos técnicos, normas y procedimientos de evaluación de la conformidad, preservando la capacidad de las Partes del TPP para alcanzar objetivos legítimos. Acordaron cooperar para asegurar que las normas y reglamentos técnicos no generen obstáculos innecesarios al comercio. Para reducir los costos a las empresas de los países del TPP, en particular a las pequeñas empresas, se acordaron reglas que facilitarían la aceptación de los resultados de los procedimientos de la evaluación de conformidad, realizados

por organismos de evaluación de la conformidad en otros países del TPP para facilitar el acceso de las empresas a los mercados del TPP.

Conforme al TPP, se le requiere a las Partes que permitan al público comentar sobre propuestas de normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad, informen sobre sus procesos regulatorios y aseguren que los comercializadores comprendan las reglas a las que deberán sujetarse. También asegurarán un intervalo razonable entre la publicación de reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad, y su entrada en vigor, para que las empresas cuenten con tiempo suficiente para cumplir con los nuevos requisitos. Además, el TPP incluye anexos relacionados con la regulación de sectores específicos para promover enfoques regulatorios comunes a lo largo de la región TPP. Dichos sectores son los de cosméticos, dispositivos médicos, productos farmacéuticos, productos de tecnología de información y comunicaciones, vinos y bebidas destiladas, fórmulas para alimentos pre-empacados, aditivos de alimentos, y productos agrícolas orgánicos.

8 Medidas Comerciales Correctivas.

El capítulo de las medidas comerciales correctivas promueve la transparencia y el debido proceso en procedimientos comerciales correctivos a través del reconocimiento de mejores prácticas, sin afectar los derechos y obligaciones de los países parte del TPP en la OMC.

El capítulo proporciona un mecanismo de salvaguardia de transición, el cual permite que una Parte aplique una medida de salvaguardia de transición durante un cierto periodo de tiempo si el incremento de las importaciones como resultado de las reducciones arancelarias implementadas bajo el TPP causan daño serio a una industria nacional.

Estas medidas pueden mantenerse hasta por dos años, con una extensión de un año, pero deben liberalizarse progresivamente si se mantienen por más de un año. Los países Parte que impongan medidas de salvaguardia deben cumplir requisitos de notificación y consulta. El capítulo también establece reglas que requiere que la Parte del TPP que aplique una medida de salvaguardia de transición, proporcione una compensación mutuamente acordada. Los países Parte del TPP no podrán imponer más de una de estas salvaguardias permitidas bajo el TPP sobre un mismo producto al mismo tiempo. Las Partes no podrán imponer una medida de salvaguardia de transición sobre cualquier producto importado bajo un cupo arancelario TPP y podrá excluir productos TPP si tales importaciones no son causa de amenaza o daño serio.

9 Inversión.

Al establecer reglas de inversión, los países parte del TPP acordaron reglas que requieren protecciones y políticas no discriminatorias a la inversión, que aseguren la protección elemental del estado de derecho, y al mismo tiempo protejan la capacidad de los gobiernos de las Partes para alcanzar objetivos legítimos de política pública.

El TPP proporciona las protecciones básicas de inversión incluidas en otros acuerdos relacionados a la inversión, incluyendo trato nacional; trato de nación más favorecida; "nivel mínimo de trato" para las inversiones de acuerdo con los principios del derecho internacional consuetudinario; prohibición de la expropiación que no sea para fines públicos, sin el debido proceso o sin compensación; prohibición de "requisitos de desempeño" tales como contenido nacional o requisitos de localización de la tecnología; libre transferencia de fondos relacionados con una inversión, sujetos a excepciones en el TPP, que aseguran que los gobiernos mantienen la flexibilidad para administrar los flujos volátiles de capital, incluso mediante medidas de salvaguardia temporales no discriminatorias (como controles de capital) que restrinjan las transferencias relacionadas con inversiones en el contexto de una crisis de balanza de pagos o de una amenaza de ello, y algunas otras crisis económicas o para proteger la integridad y estabilidad del sistema financiero; y la libertad para el nombramiento de altos cargos directivos de cualquier nacionalidad.

Los países parte del TPP adoptan un enfoque de "listas-negativas", lo cual quiere decir, que sus mercados están totalmente abiertos a los inversionistas extranjeros, excepto en donde hayan adoptado una excepción (medida disconforme) en uno de los dos anexos específicos por país: (1) medidas vigentes sobre las que una Parte acepta la obligación de no hacer sus medidas más restrictivas en el futuro y de no revocar cualquier liberalización futura y (2) medidas y políticas sobre las que una Parte retiene completa discrecionalidad en el futuro.

El capítulo también incluye un mecanismo de arbitraje internacional neutral y transparente para disputas de inversión, con fuertes medidas de salvaguardia para evitar reclamaciones frívolas y abusivas, y garantizar el derecho de los gobiernos a regular con base en el interés público, incluyendo la protección a la salud, la seguridad y el medio ambiente. Las salvaguardias procesales incluyen: un proceso arbitral transparente, la presentación de escritos de *amicus curiae*, presentación de escritos de Partes no contendientes; revisiones expeditas de demandas frívolas y posible adjudicación de honorarios de los abogados; procedimiento de revisión de un laudo provisional; interpretaciones conjuntas vinculantes de las Partes del TPP; límites de tiempo para presentar una reclamación; y reglas para evitar que un reclamante trámite el mismo reclamo en procedimientos paralelos.

10 Comercio Transfronterizo de Servicios.

Dada la creciente importancia del comercio de servicios para las Partes del TPP, los 12 países comparten un interés en liberar el comercio en este sector. El TPP incluye obligaciones medulares contenidas en la OMC y en otros acuerdos comerciales tales como: trato nacional; trato de nación más favorecida; acceso a mercados, la cual dispone que ningún país del TPP pueda imponer restricciones cuantitativas a la prestación de servicios (por ejemplo, un límite en el número de proveedores o número de transacciones) o que requiera un tipo específico de entidad jurídica o alianza estratégica; y presencia local, la cual significa que ningún país puede requerir a un proveedor de otro país establecer una oficina o filial, o ser un residente en su territorio para poder suministrar un servicio. Los países parte del TPP aceptan estas obligaciones sobre la base de una "lista negativa", es decir, que sus mercados están totalmente abiertos a los proveedores de servicios de los países parte del TPP, excepto donde hayan adoptado alguna excepción (medidas disconformes) en uno de los dos anexos específicos por país adjuntos al acuerdo del TPP: (1) las medidas actuales sobre las que un país acepta la obligación de no hacer sus medidas más restrictivas en el futuro y de no revocar cualquier liberalización futura y (2) sectores y políticas sobre las que un país mantiene completa discreción en el futuro.

Los países parte del TPP también acordaron administrar medidas de aplicación general de una manera razonable, objetiva e imparcial; y aceptar requisitos para transparencia en el desarrollo de nuevas regulaciones de servicios. Los beneficios del capítulo se pueden negar a "empresas fantasma" y a un proveedor de servicios propiedad de países no Parte con el que un país miembro del TPP prohíbe ciertas transacciones. Los países parte del TPP acordaron permitir la libre transferencia de fondos relacionados con el proveedor de un servicio transfronterizo. Además, el capítulo incluye un anexo de servicios profesionales que promueve trabajar en cooperación sobre reconocimiento de licencias y otras cuestiones regulatorias, así como un anexo sobre los servicios de entrega exprés.

11 Servicios Financieros.

El capítulo de Servicios Financieros del TPP otorgará importantes oportunidades transfronterizas de acceso a mercado e inversión, al mismo tiempo asegurará que las Partes mantengan la capacidad de regular mercados e instituciones financieras y puedan adoptar medidas de emergencia en casos de crisis.

El capítulo incluye principios y obligaciones fundamentales de otros acuerdos comerciales, incluyendo: trato nacional; trato de nación más favorecida; acceso a mercados; y algunas disposiciones bajo el capítulo de inversión, incluyendo el nivel mínimo de trato. Contempla la venta de ciertos servicios financieros transfronterizos hacia un país Parte del TPP por un proveedor en otro país Parte

del TPP, en lugar de requerir a los proveedores que establezcan operaciones en el otro país con el fin de vender sus servicios (sujeto a registro o autorización de proveedores de servicios financieros transfronterizos de otro país Parte del TPP a fin de contribuir al aseguramiento de regulaciones y supervisión apropiadas).

Un proveedor de un país parte del TPP puede otorgar un nuevo servicio financiero en el mercado de otro país parte del TPP si las empresas nacionales en ese mercado están autorizadas a hacerlo. Los países parte del TPP cuentan con excepciones específicas por país sobre algunas de estas reglas en dos anexos adjuntos al TPP: (1) las medidas vigentes sobre las cuales un país acepta la obligación de no hacer más restrictivas sus medidas en el futuro y de no revocar cualquier liberalización futura, y (2) medidas y políticas sobre las cuales un país mantiene discreción absoluta en el futuro.

Los países parte del TPP establecen también reglas que de manera formal reconocen la importancia de los procedimientos regulatorios para agilizar la oferta de servicios de seguros por parte de proveedores autorizados y procedimientos para lograr este resultado. Adicionalmente, el TPP incluye compromisos específicos en el manejo de carteras, servicios de tarjetas con pago electrónico, y transferencia de información para procesamiento de datos.

El capítulo de Servicios Financieros adjudica la resolución de disputas relacionadas con ciertas disposiciones a través de un arbitraje neutral y transparente sobre inversiones. Incluye disposiciones específicas sobre disputas de inversión relacionadas con el nivel mínimo de trato así como disposiciones que requieren de árbitros con experiencia en servicios financieros, y un mecanismo especial Estado contra Estado para facilitar la aplicación de la excepción prudencial y otras excepciones contenidas en el capítulo bajo el contexto de disputas de inversión. Finalmente, incluye excepciones para mantener amplia discreción de los reguladores financieros del TPP para tomar medidas que promuevan la estabilidad financiera y la integridad de sus sistemas financieros, incluyendo una excepción prudencial y una excepción de medidas no discriminatorias en la persecución de políticas monetarias o de ciertas otras políticas.

12 Entrada Temporal para Personas de Negocios.

El capítulo de entrada temporal para personas de negocios alienta a las autoridades de los países parte del TPP a proporcionar información en materia de solicitudes de entrada temporal, asegurar que las cuotas por solicitudes sean razonables, tomar decisiones sobre las solicitudes e informar a los solicitantes sobre tales decisiones tan pronto como sea posible.

Los países Parte del TPP acuerdan asegurar que la información sobre los requerimientos para la entrada temporal esté disponible al público, incluyendo la

oportuna publicación de la información y, de ser posible, hacerlo en línea, y proporcionar material explicativo. Las Partes acuerdan cooperar de manera continua sobre temas de entrada temporal tales como el procesamiento de visas. Casi todos los países parte del TPP han hecho compromisos de acceso para sus respectivas personas de negocios.

13 Telecomunicaciones.

Los países parte del TPP comparten interés en garantizar redes de telecomunicaciones confiables y eficientes en sus países. Estas redes son críticas tanto para empresas grandes como pequeñas para proveer servicios. Las reglas pro competitivas de acceso a redes del TPP abarcan a los proveedores de telefonía móvil.

Los países Parte del TPP se comprometen a asegurar que los proveedores de servicios de telecomunicaciones de mayor tamaño en sus territorios proporcionen interconexión, servicios de circuitos privados arrendados, co-ubicación, y acceso a postes y otras instalaciones bajo términos y condiciones razonables y de una manera oportuna. También se comprometen, cuando una licencia sea requerida, a asegurar transparencia en los procesos regulatorios y que las regulaciones no discriminen de manera general en contra de tecnologías específicas. Se comprometen a administrar sus procedimientos para la distribución y uso de escasos recursos de telecomunicaciones, incluyendo frecuencias, números y derechos de paso de manera objetiva, oportuna, transparente y no discriminatoria. Los países Parte del TPP reconocen la importancia de confiar en las fuerzas del mercado y en las negociaciones comerciales en el sector de telecomunicaciones.

Asimismo, acordaron que podrán tomar acciones para promover la competencia en la prestación de servicio de itinerancia móvil internacional (roaming) y facilitar el uso de alternativas al roaming. Los países Parte acuerdan que, si un país Parte elige regular tarifas para la venta al por mayor de servicios de acceso móvil internacional, esa Parte deberá brindar a los operadores de los otros países Parte del TPP que no regulan tales tarifas la oportunidad de beneficiarse de tarifas más bajas.

14 Comercio Electrónico.

Los países Parte del TPP se comprometieron a asegurar el libre flujo de la información global y datos que manejan el Internet y la economía digital, sujeto a objetivos legítimos de política pública tales como la protección a la información personal. Los 12 países Parte también acordaron no requerir que las empresas del TPP construyan centros para el almacenamiento de datos como condición para operar en un mercado TPP, y, adicionalmente, que no se requiera transferir o acceder a los códigos fuente de los programas computacionales (software).

El capítulo prohíbe la imposición de impuestos aduaneros a las transmisiones electrónicas, e impide que las Partes del TPP favorezcan a los productores nacionales o proveedores de tales productos a través de medidas discriminatorias o bloqueos totales. Para proteger a los consumidores, los países Parte del TPP acuerdan adoptar y mantener leyes de protección al consumidor relacionadas con actividades comerciales en línea engañosas y fraudulentas y asegurar que la privacidad y otras protecciones al consumidor sean aplicadas en los mercados del TPP. También se requerirá a las Partes contar con medidas para detener mensajes comerciales electrónicos no solicitados.

Para facilitar el comercio electrónico, el capítulo incluye disposiciones que alientan a las Partes del TPP a promover el comercio sin papeles entre empresas y gobierno, tales como formatos aduaneros electrónicos; y el otorgamiento de autenticación y firmas electrónicas para transacciones comerciales. Un cierto número de obligaciones en el capítulo están sujetas a medidas de no conformidad para algunos miembros del TPP. Los 12 países Parte acuerdan cooperar para ayudar a las empresas pequeñas y medianas a aprovecharse de las ventajas del comercio electrónico, y el capítulo alienta la cooperación sobre políticas relacionadas con la protección de la información personal, la protección del consumidor en línea, las amenazas a la seguridad cibernética y la capacidad de seguridad cibernética.

15 Compras de Gobierno.

Los países parte del TPP comparten el interés de tener acceso a los grandes mercados de compras de gobierno de los demás países Parte a través de reglas transparentes, predecibles y no discriminatorias, se comprometen a disciplinas fundamentales de trato nacional y no discriminatorio. También se comprometen a publicar información relevante de manera oportuna para otorgar tiempo suficiente a los proveedores para obtener la documentación de la licitación y entregar una oferta, tratar a los licitantes de manera justa e imparcial, y a mantener la confidencialidad de los proveedores.

Adicionalmente, las Partes acordaron utilizar especificaciones técnicas justas y objetivas para adjudicar contratos basándose únicamente en la evaluación de los criterios especificados en los avisos y en la documentación de la licitación, y a establecer un debido proceso mediante el cual se impugnen o revisen quejas acerca de una adjudicación. Cada Parte acordó una lista positiva de entidades y actividades que estarán cubiertas por el capítulo.

16 Política de Competencia.

Las Partes del TPP comparten el interés de asegurar un marco de competencia justa en la región mediante reglas que exijan a las Partes del TPP mantener

regímenes jurídicos que prohíban la conducta empresarial anticompetitiva, así como actividades comerciales fraudulentas y engañosas que causen daño a los consumidores. Los países Parte del TPP acuerdan adoptar o mantener leyes nacionales de competencia que prohíban conductas empresariales anticompetitivas y trabajarán en aplicar esas leyes a todas las actividades comerciales en sus territorios. Para asegurar que tales leyes sean efectivamente implementadas, los países parte del TPP acordaron establecer o mantener autoridades responsables para la aplicación de las leyes nacionales de competencia y adoptar o mantener leyes o regulaciones que prohíban las actividades comerciales fraudulentas y engañosas que ocasionen daño o potencialmente dañen a los consumidores.

Las Partes también acordaron cooperar, según convenga, en asuntos de mutuo interés relacionados con las actividades de competencia. Los 12 países Parte acordaron obligaciones sobre el debido proceso y la justicia procedimental, así como derechos privados de acción por daños ocasionados por violaciones a la legislación nacional de competencia de una de las Partes. Adicionalmente, los países Parte acordaron cooperar en el área de política de competencia y aplicación de la legislación de competencia, inclusive a través de notificación, consulta e intercambio de información. El capítulo no está sujeto a las disposiciones de solución de controversias del TPP, pero los países Parte del TPP pueden realizar consultas sobre cuestiones relacionadas con el capítulo.

17 Empresas Propiedad del Estado (EPEs) y Monopolios Designados.

Todos los países Parte del TPP tienen EPEs, que a menudo se ocupan de proveer servicios públicos y otras actividades, pero las Partes del TPP reconocen el beneficio de establecer reglas para las EPEs.

El capítulo de EPEs aplica a las grandes EPEs que estén principalmente involucradas en actividades comerciales. Las Partes acordaron asegurar que sus EPEs realicen compras y ventas comerciales sobre la base de consideraciones comerciales, excepto cuando esto resulte incompatible con cualquier mandato bajo el cual una EPEs esté operando de manera tal que se le exija proporcionar servicios públicos. Acordaron también asegurar que sus EPEs o monopolios designados no discriminen contra empresas, bienes y servicios de otros países Parte.

Los países Parte acordaron proporcionar jurisdicción a sus tribunales sobre actividades comerciales de EPEs extranjeras en su territorio, y asegurar que los órganos administrativos que regulan tanto a las EPEs como a compañías privadas, lo hagan de manera imparcial. Los países Parte del TPP acuerdan no ocasionar efectos adversos a los intereses de otros países Parte del TPP al proporcionar asistencia no comercial a las EPEs o causar daño a la industria

doméstica de otra Parte cuando proporcionen asistencia no comercial a una EPE que produzca y venda bienes en el territorio de otra Parte.

Las Partes del TPP acordaron compartir entre ellas una lista de sus EPEs y proporcionar, cuando se les solicite, información adicional sobre la cuantía de propiedad o control gubernamental así como con respecto a la asistencia no comercial que proporcionan a las EPEs. Existen algunas excepciones a estas obligaciones en el capítulo, por ejemplo, cuando exista una emergencia en la economía nacional o global, así como excepciones específicas por país establecidas en los anexos.

18 Propiedad Intelectual.

El capítulo sobre Propiedad Intelectual del TPP abarca patentes, marcas, derechos de autor, diseños industriales, indicaciones geográficas, secretos comerciales, otras formas de propiedad intelectual y observancia de los derechos de propiedad intelectual, así como áreas en las que los países Parte acordaron cooperar. El capítulo de Propiedad Intelectual facilitará a las empresas identificar, registrar y proteger los derechos de propiedad intelectual en nuevos mercados, lo cual es particularmente importante para las pequeñas empresas.

El capítulo establece estándares para patentes, basados en el Acuerdo sobre los ADPIC de la OMC y en las mejores prácticas internacionales. Con respecto a las marcas comerciales, provee de protección a los nombres de marca y otros signos que las empresas y los individuos utilizan para distinguir sus productos en el mercado. El capítulo también requiere cierta transparencia y garantías de debido proceso con respecto a la protección de nuevas indicaciones geográficas, incluyendo las indicaciones geográficas reconocidas o protegidas a través de tratados internacionales. Esto incluye la confirmación de entendimientos sobre la relación entre marcas comerciales e indicaciones geográficas, así como salvaguardias con respecto al uso de términos utilizados comúnmente.

Adicionalmente, el capítulo contiene disposiciones relacionadas con los farmacéuticos que facilitan tanto el desarrollo de medicamentos innovadores para salvar vidas como la disponibilidad de medicamentos genéricos, tomando en consideración el tiempo que las distintas Partes puedan requerir para cumplir con estos estándares. El capítulo incluye compromisos relativos a la protección de datos confidenciales de pruebas y otros datos presentados para obtener una aprobación para la comercialización de nuevos productos farmacéuticos o productos agroquímicos. Asimismo se reafirman los compromisos de los países Parte con la Declaración de la OMC de 2001 relativa al Acuerdo sobre los ADPIC y la Salud Pública, y en particular, se confirma que los países Parte no estarán impedidos para adoptar medidas para proteger la salud pública, incluso en casos de epidemias como la del VIH/SIDA.

Sobre los derechos de autor, el capítulo de propiedad intelectual establece compromisos que requieren la protección de las obras, interpretaciones, y fonogramas tales como canciones, películas, libros y programas computacionales, e incluye disposiciones eficaces y equilibradas sobre medidas tecnológicas de protección e información sobre gestión de derechos.

Como complemento a estos compromisos, el capítulo incluye una obligación para que las Partes continuamente busquen alcanzar un equilibrio en los sistemas de derecho de autor a través de, entre otras opciones, excepciones y limitaciones para propósitos legítimos, incluso en el ambiente digital. El capítulo requiere a las Partes adoptar o mantener un marco de puertos seguros de derechos de autor para proveedores de servicios de Internet (PSI). Estas obligaciones no permiten a los países Parte hacer que estos puertos seguros dependan de que los PSI monitoreen sus sistemas sobre actividades infractoras.

Por último, los países Parte del TPP acordaron establecer sistemas sólidos de observancia, incluidos, por ejemplo, procedimientos civiles, medidas provisionales, medidas en frontera, y procedimientos y sanciones penales para la falsificación de marcas a escala comercial y la piratería del derecho de autor o derechos relacionados. En particular, las Partes del TPP proveerán de medios legales para prevenir la apropiación ilegal de secretos comerciales, y establecer procedimientos y sanciones penales para el robo de secretos, inclusive por medio de robo cibernético y para la videograbación en salas de cine.

19 Comercio y trabajo.

Todos los países Parte del TPP son miembros de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y reconocen la importancia de promover internacionalmente los derechos laborales reconocidos a nivel mundial.

Los países Parte del TPP acordaron adoptar y mantener en sus leyes y prácticas los derechos laborales fundamentales, tal como se reconocen en la Declaración de la OIT de 1998, de manera expresa, la libertad de asociación y el derecho de negociación colectiva; la eliminación del trabajo forzoso; la abolición del trabajo infantil y la prohibición de las peores formas de trabajo infantil; y la eliminación de la discriminación en el empleo. También acordaron contar con leyes que regulen los salarios mínimos, las horas de trabajo así como la seguridad y salud ocupacional. Estos compromisos también son aplicables a las zonas francas de exportación.

Los 12 países Parte se comprometen a no renunciar o derogar leyes que implementen los derechos laborales fundamentales para atraer comercio o inversión, y a no dejar de aplicar efectivamente su legislación laboral conforme a un patrón sostenido o recurrente que pudiera afectar el comercio o la inversión entre los países parte del TPP.

Además de los compromisos de las Partes en eliminar el trabajo forzoso en sus propios países, el capítulo sobre comercio y trabajo incluye compromisos para desalentar la importación de bienes que son producidos mediante trabajo forzoso o trabajo infantil forzoso, o que contengan insumos producidos a través de trabajo forzoso, sin importar si el país de origen del bien es un país Parte del TPP.

Cada uno de los 12 países Parte del TPP se compromete a garantizar el acceso a procedimientos judiciales y administrativos justos, equitativos y transparentes y a proporcionar remedios efectivos contra violaciones de sus leyes laborales. Asimismo, están de acuerdo en la participación pública en la aplicación del capítulo laboral, incluyendo el establecimiento de mecanismos para obtener la opinión del público.

Los compromisos en el capítulo están sujetos a los procedimientos de solución de controversias establecidos en el capítulo de solución de controversias. Para promover una rápida resolución de los asuntos laborales entre las partes del TPP, el capítulo de comercio y trabajo también establece un diálogo laboral que las partes pueden optar por utilizar para intentar resolver cualquier cuestión laboral que surja entre ellas al amparo del capítulo. Este diálogo permite una consideración expedita de los asuntos, mediante el cual las Partes pueden acordar mutuamente un curso de acción para atender los asuntos. El capítulo de comercio y trabajo establece un mecanismo de cooperación sobre cuestiones laborales, incluyendo oportunidad para recibir insumos por parte de los actores interesados en la identificación de áreas de cooperación y participación, cuando sea apropiado y mutuamente acordado, en actividades de cooperación.

20 Comercio y Medio Ambiente.

Al ser el hogar de una porción significativa de personas, fauna silvestre, plantas y especies marinas del mundo, los países Parte del TPP comparten un fuerte compromiso para proteger y conservar el medio ambiente, inclusive a través del trabajo conjunto para atender los desafíos ambientales, tales como la contaminación, el tráfico ilegal de especies silvestres, la tala y la pesca ilegal, y la protección del medio ambiente marino.

Los 12 países Parte acuerdan aplicar eficazmente sus leyes ambientales; y no debilitar las leyes ambientales en aras de fomentar el comercio o la inversión. Además, convienen en cumplir con sus obligaciones al amparo de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES por sus siglas en inglés) y a tomar medidas para combatir y cooperar en la prevención del comercio de fauna y flora obtenidas de manera ilegal. Adicionalmente, los países parte acuerdan promover la gestión forestal sostenible y proteger y conservar la fauna y flora silvestre que han identificado en situación de riesgo en sus territorios, incluso a través de medidas para

conservar la integridad ecológica de las áreas naturales especialmente protegidas, tales como los humedales.

En un esfuerzo por proteger los océanos que comparten, los países Parte del TPP acuerdan en la gestión sostenible de las pesquerías, para promover la conservación de importantes especies marinas, incluyendo tiburones, el combate a la pesca ilegal, y la prohibición de algunos de los subsidios más perjudiciales a la pesca que afectan negativamente a las poblaciones de peces sobreexplotadas, y que contribuyen a la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada. Asimismo, acuerdan aumentar la transparencia relacionada con dichos programas de subsidio y hacer el mayor esfuerzo para abstenerse de introducir nuevos subsidios que contribuyan a la sobrepesca y la sobrecapacidad.

Los países Parte del TPP convienen también en proteger el medio marino de la contaminación producida por los buques y la capa de ozono de sustancias que la agotan, y reafirman su compromiso para implementar los Acuerdos Multilaterales sobre Medio Ambiente (AMUMAs) de los que son parte. Los países Parte se comprometen a aportar transparencia en el proceso de toma de decisiones ambientales, así como en su aplicación y cumplimiento. Además, las Partes acuerdan otorgar oportunidades para la contribución del público en la aplicación del capítulo de comercio y medio ambiente, inclusive a través de presentaciones y sesiones públicas del Comité Ambiental establecido para supervisar la implementación del capítulo.

El capítulo está sujeto al procedimiento de solución de controversias establecido en el capítulo de solución de controversias. Los países parte del TPP acuerdan también fomentar iniciativas voluntarias sobre medio ambiente, tales como los programas de responsabilidad social corporativa. Finalmente, los países Parte se comprometen a cooperar para atender asuntos de interés común o conjunto, incluyendo en las áreas de conservación y uso sostenible de la biodiversidad y la transición a economías resilientes y de bajo nivel de emisiones.

21 Cooperación y Fomento de Capacidades.

Las economías de los 12 países Parte del TPP son diversas. Todos los países Parte reconocen que los países Parte del TPP de menor desarrollo pueden enfrentar desafíos particulares en la implementación del Acuerdo, y en aprovechar plenamente las oportunidades que este crea. Para enfrentar estos retos, el capítulo de cooperación y fomento de capacidades establece un Comité de Cooperación y Fomento de Capacidades para identificar y examinar áreas para la cooperación y esfuerzos de fomento de capacidades. Las actividades de las Partes inician a partir de una base de mutuo acuerdo y están sujetas a la disponibilidad de recursos. Este Comité facilitará el intercambio de información para ayudar con las solicitudes relacionadas con la cooperación y el fomento de capacidades.

22 Competitividad y Facilitación de Negocios.

El capítulo de competitividad y facilitación de negocios pretende contribuir a que el TPP alcance su potencial para mejorar la competitividad de los países participantes y de la región Asia Pacífico en conjunto. El capítulo crea mecanismos formales para evaluar el impacto del TPP sobre la competitividad de las partes, a través de diálogos entre gobiernos, empresas y sociedad civil, con especial énfasis en la profundización de las cadenas de suministro regional, para valorar los avances, aprovechar las nuevas oportunidades y abordar los desafíos que puedan surgir una vez que el TPP entre en vigor. Entre estos estará el Comité de Competitividad y Facilitación de Negocios, el cual se reunirá periódicamente para revisar el impacto del TPP sobre la competitividad regional y nacional y en la integración económica regional.

El Comité tomará en cuenta el consejo y recomendaciones de los interesados sobre la forma en que el TPP puede mejorar aún más la competitividad, incluyendo el incremento de participación de la micro, pequeña y mediana empresa (PYME) en las cadenas de suministro regional.

El capítulo también establece un marco básico para que el Comité evalúe el desempeño de la cadena de suministro al amparo del Acuerdo, incluyendo maneras de promover la participación de las PYMES en las cadenas de suministro; y la revisión de las aportaciones de interesados y expertos.

23 Desarrollo.

Los países Parte del TPP buscan asegurar que el TPP sea un modelo de alto nivel para la integración económica y comercial y, en particular para asegurar que todas las Partes del TPP puedan obtener la totalidad de los beneficios del TPP, que sean plenamente capaces de cumplir sus compromisos y emerger como sociedades más prósperas con mercados más fuertes.

El capítulo sobre desarrollo incluye tres áreas específicas a considerar para el trabajo colaborativo una vez que el TPP entre en vigor para cada Parte: (1) crecimiento económico de base amplia, incluyendo el desarrollo sustentable, la reducción de la pobreza y el fomento de pequeñas empresas; (2) las mujeres y el crecimiento económico, incluyendo el apoyo a las mujeres para desarrollar capacidades y habilidades, mejora del acceso de las mujeres a los mercados, obtención de tecnología y financiamiento, establecimiento de redes de liderazgo femenino e identificación de las mejores prácticas sobre flexibilidad en el lugar de trabajo; y (3) educación, ciencia y tecnología, investigación e innovación. El capítulo establece un Comité de Desarrollo del TPP, que se reunirá periódicamente para promover trabajo cooperativo voluntario en estas áreas y en nuevas oportunidades que puedan surgir.

24 Pequeña y Mediana Empresa.

Los países parte del TPP comparten un interés en la promoción de la participación de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) en el comercio y en asegurar que obtengan los beneficios del TPP. Complementando los compromisos contenidos en otros capítulos del TPP sobre acceso a mercados, reducción de trámites, acceso a Internet, facilitación del comercio, entrega expedita, y otros, el capítulo sobre las PYMES incluye los compromisos de cada país

Parte del TPP para crear sitios de Internet amigables para el usuario, dirigidos a las PYMES para proporcionarles información de fácil acceso sobre el Acuerdo TPP y las formas en que las pequeñas empresas pueden beneficiarse del mismo, incluyendo la descripción de las disposiciones del TPP relevantes para las PYMES; las regulaciones y los procedimientos relativos a los derechos de propiedad intelectual; las regulaciones en materia de inversión extranjera; los procedimientos de registro de empresas; las regulaciones en materia de empleo; e información sobre impuestos. Además, el capítulo establece un Comité de las Pequeñas y Medianas Empresas que se reunirá periódicamente para revisar qué tan bien está sirviendo el TPP a las PYMES, considerar formas de mejorar aún más sus beneficios, y supervisar las actividades de cooperación o de fomento de capacidades en apoyo a las PYMES a través de asesorías de exportación, asistencia y programas de capacitación para las PYMES; compartir información; y financiamiento del comercio; entre otras actividades.

25 Coherencia Regulatoria.

El capítulo sobre coherencia regulatoria del TPP ayudará a asegurar un entorno regulatorio abierto, justo, y previsible para las empresas que operan en los mercados de la región del TPP al fomentar la transparencia, la imparcialidad y la coordinación al interior de cada gobierno para lograr un enfoque regulatorio coherente. El capítulo pretende facilitar la coherencia regulatoria en cada país del TPP al promover mecanismos para la eficaz consulta y coordinación interinstitucional.

El capítulo fomenta buenas prácticas regulatorias ampliamente aceptadas, tales como las evaluaciones de impacto de medidas regulatorias propuestas, la difusión de los motivos para la selección de determinadas alternativas regulatorias y la naturaleza de la regulación que se estaría introduciendo.

El capítulo además incluye disposiciones que ayudan a garantizar que las regulaciones sean escritas de manera clara y concisa, que el público tenga acceso a la información sobre nuevas medidas regulatorias, de ser posible en línea, y que las medidas regulatorias existentes sean revisadas periódicamente para determinar si continúan siendo el medio más eficaz para lograr el objetivo

deseado. Además, alienta a que los países Parte del TPP proporcionen un aviso público anual de todas las medidas regulatorias que pretenden adoptar. Para tales fines, el capítulo establece un Comité que dará a los países, empresas y sociedad civil del TPP oportunidades continuas para informar sobre la implementación, compartir experiencias sobre las mejores prácticas y considerar áreas potenciales para la cooperación. El capítulo de ninguna manera afecta los derechos de los países Parte del TPP para regular sobre salud pública, seguridad, y otras razones de interés público.

26 Transparencia y Anticorrupción.

El Capítulo sobre Transparencia y Anticorrupción tiene como objetivo, promover la meta, compartida por todas las Partes del TPP, de fortalecer el buen gobierno y afrontar los efectos corrosivos que el soborno y la corrupción pueden tener sobre sus economías. Conforme al capítulo de transparencia y anticorrupción, los países Parte del TPP deben garantizar que sus leyes, reglamentos y disposiciones administrativas de aplicación general con respecto a cualquier tema cubierto por el TPP estén disponibles públicamente y que, en la medida de lo posible, los reglamentos que probablemente puedan afectar el comercio o la inversión entre las Partes estén sujetos a notificación y comentarios.

Las Partes del TPP se comprometen a garantizar ciertos derechos de debido proceso para los interesados del TPP, en relación con procedimientos administrativos, incluyendo una pronta revisión a través de procedimientos imparciales por parte de tribunales o procedimientos judiciales o administrativos. También se comprometen a adoptar o mantener leyes que penalicen el ofrecimiento o solicitud de ventajas indebidas por parte de un funcionario público, así como otros actos de corrupción que afecten al comercio internacional o la inversión.

Los países Parte también se comprometen a la aplicación efectiva de sus leyes y reglamentos anticorrupción. Además, se comprometen a esforzarse por adoptar o mantener códigos o normas de conducta para sus funcionarios públicos, así como medidas para identificar y gestionar los conflictos de intereses, incrementar la capacitación de los funcionarios públicos, tomar medidas para desalentar prebendas, facilitar la notificación de los actos de corrupción y establecer las medidas disciplinarias o de otro tipo para los funcionarios públicos que participen en actos de corrupción.

Las Partes del TPP acuerdan también disposiciones que promueven la transparencia y la equidad procesal en relación con el listado y el reembolso de los productos farmacéuticos o dispositivos médicos. Los compromisos de este anexo no se encuentran sujetos al procedimiento de solución de controversias.

27 Disposiciones Administrativas e Institucionales.

El capítulo sobre disposiciones administrativas e institucionales establece el marco institucional a través del cual las Partes evaluarán y guiarán la implementación o la operación del TPP, en particular mediante el establecimiento de la Comisión de Asociación Transpacífica, integrada por Ministros o funcionarios de alto nivel, para supervisar la implementación o la operación del Acuerdo y dirigir su evolución futura. Esta Comisión revisará la relación económica y la asociación entre las Partes de manera periódica para asegurar que el Acuerdo continúe siendo relevante frente a los retos de comercio e inversión que enfrenten las Partes.

El capítulo también requiere que cada Parte designe un punto de contacto general para facilitar las comunicaciones entre las Partes, y crea un mecanismo mediante el cual una Parte que cuente con un período de transición específico para una obligación deba informar sobre sus planes para, y avances hacia, la implementación de dicha obligación. Esto asegura mayor transparencia con respecto a la implementación de las obligaciones de las Partes.

28 Solución de Controversias.

El capítulo sobre Solución de Controversias tiene por objeto permitir a las Partes abordar con prontitud los desacuerdos que surjan entre ellos sobre la aplicación del TPP. Las Partes del TPP realizarán todo intento por resolver controversias a través de la cooperación y consultas y promoverán el uso de mecanismos alternativos de solución de controversias cuando sea apropiado. Cuando esto no sea posible, las Partes del TPP procurarán que estas controversias se resuelvan a través de paneles imparciales y objetivos. El mecanismo de solución de controversias creado en este capítulo se aplica a todo el TPP, con pocas excepciones específicas. El público en cada país parte del TPP tendrá la posibilidad de seguir los procedimientos, toda vez que la presentación de escritos en la controversia serán puestos a disposición del público, las audiencias estarán abiertas al público a menos que las Partes involucrados acuerden lo contrario, y el reporte final presentado por los paneles también será puesto a disposición del público. Los paneles considerarán las solicitudes de las entidades no gubernamentales ubicadas en el territorio de cualquier Parte contendiente, para proporcionar a los paneles opiniones por escrito acerca de la controversia durante los procedimientos de resolución de la controversia.

En caso que las consultas no permitan resolver alguna cuestión, las Partes podrán solicitar el establecimiento de un panel, que será establecido dentro de los 60 días siguientes a la fecha de recepción de una solicitud de consultas o 30 días después de la fecha de recepción de una solicitud relacionada con bienes perecederos. Los paneles serán integrados por tres expertos en comercio internacional y materias objeto de la controversia, independientes de las partes

contendientes, y contará con procedimientos para garantizar que un panel pueda ser integrado, incluso si una Parte no designa a un panelista dentro de un determinado período de tiempo. Estos panelistas estarán sujetos a un código de conducta para asegurar la integridad del mecanismo de solución de controversias. Presentarán un informe inicial a las Partes contendientes dentro de los 150 días siguientes a la designación del último panelista, o 120 días en casos de urgencia, tales como los casos relacionados con las mercancías perecederas. El informe inicial será confidencial, a fin de permitir a las Partes formular comentarios. El informe final deberá ser presentado no más tarde de 30 días posteriores a la presentación del informe inicial y deberá hacerse público dentro de los 15 días siguientes, sujeto a la protección de cualquier información confidencial en el informe.

Para maximizar el cumplimiento, el capítulo sobre solución de controversias permite el uso de represalias comerciales (por ejemplo, suspensión de beneficios), cuando una Parte a la que se le haya encontrado en incumplimiento de sus obligaciones, no se ponga al corriente con el cumplimiento de las mismas. Antes del uso de represalias comerciales, una Parte a la que se le haya encontrado en violación de sus obligaciones puede negociar o arbitrar un período de tiempo razonable en el cual pueda remediar el incumplimiento.

29 Excepciones.

El capítulo sobre excepciones asegura que las flexibilidades que garantizan el pleno derecho de las Partes a regular en el interés público, inclusive para los intereses esenciales de seguridad de una Parte y por razones de bienestar público, estén disponibles para todos los países Parte del TPP. Este capítulo incorpora las excepciones generales previstas en el artículo XX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 sobre las disposiciones relacionadas con el comercio de mercancías, especificando que ninguna disposición del TPP se interpretará como impedimento para que los países Parte adopten o apliquen medidas necesarias para, entre otras cosas, proteger la moral pública, la vida o salud humana, vegetal y animal, proteger la propiedad intelectual, hacer cumplir las medidas relativas a los bienes provenientes del trabajo penitenciario y medidas relacionadas a la conservación de recursos no renovables.

El capítulo también contiene excepciones generales similares a las previstas en el Artículo XIV del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios con respecto a las disposiciones de servicios relacionados con el comercio.

El capítulo incluye una excepción discrecional, aplicable a todo el TPP, que deja en claro que los países parte podrán adoptar las medidas que estimen necesarias para la protección de los intereses esenciales de su seguridad. También define las circunstancias y condiciones conforme a las cuales los

países Parte podrán imponer medidas de salvaguardia temporales (como los controles de capital) para restringir las transferencias -- tales como aportes de capital, transferencias de utilidades y dividendos, pagos de intereses o regalías, y pagos en virtud de un contrato-- relacionadas con inversiones cubiertas, para asegurar que los gobiernos mantienen la flexibilidad para administrar flujos volátiles de capital, en el contexto de crisis de balanza de pagos u otras crisis económicas o amenazas similares. Además, se especifica que ninguna Parte está obligada a proporcionar información en virtud del TPP si esto resultase contrario a su ley o interés público, o perjudica los intereses comerciales legítimos de empresas particulares. Un país Parte puede elegir la negación de los beneficios del mecanismo de solución de disputas inversionista-Estado con respecto a un reclamo que cuestione una medida de control sobre tabaco de una Parte.

30 Disposiciones Finales.

El capítulo sobre disposiciones finales define la forma en que el TPP entrará en vigor, la forma en que éste puede ser enmendado, las reglas que establecen el proceso para que otros Estados o territorios aduaneros distintos puedan incorporarse al TPP en el futuro, los medios por los cuales los países Parte pueden denunciar al acuerdo, y la autenticación de los idiomas oficiales del TPP. También designa un depositario para el acuerdo, responsable de la recepción y difusión de documentación.

El capítulo asegura que el TPP puede ser modificado con el acuerdo de todas las Partes y después de que cada Parte concluya sus procedimientos legales aplicables y notifique por escrito al Depositario. Se especifica que el TPP está abierto a la adhesión de los miembros del Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC por sus siglas en inglés) y otros Estados o territorios aduaneros distintos, según lo acordado por las Partes, después de haber concluido los procedimientos legales aplicables para cada país Parte. El Capítulo sobre disposiciones finales también especifica los procedimientos bajo los cuales un país parte puede retirarse del TPP.

Tabla No. 2.

TPP - Reglas Comerciales Regionales.	
Cuadro Resumen	
Regla.	Características Principales
1	<p>Disposiciones Iniciales y Definiciones Generales.</p> <p>Incluye los Acuerdos de la OMC, Acuerdos Bilaterales y Regionales, para el caso de México el TLCAN. Coexistencia del TPP con otros Acuerdos Comerciales Internacionales.</p>
2	<p>Comercio de Bienes.</p> <p>Productos Industriales:</p> <p>Compromiso de eliminar y reducir las barreras arancelarias y no arancelarias sobre Productos Industriales y Productos Agrícolas. Eliminación arancelaria de manera inmediata, algunos productos industriales serán eliminados en plazos mayores de desgravación. Los recortes arancelarios específicos se incluyen en calendarios. Se publicarán todos los aranceles e información de comercio de bienes. Se elimina los requisitos de desempeño, para obtener beneficios arancelarios.</p> <p>Productos Agrícolas:</p> <p>Eliminación o reducción de aranceles y otras políticas restrictivas. Reformas a las políticas públicas a través de la eliminación de los subsidios a las exportaciones agrícolas. Trabajo de manera conjunta con la OMC, creación de empresas gubernamentales para la exportación y otorgamiento de créditos. Limite en los plazos permitidos para la restricción de exportación de alimentos para asegurar el abasto de la región. Mayor cooperación en biotecnología agrícola.</p>
3	<p>Textiles y Prendas de Vestir.</p> <p>Eliminación de aranceles. Aranceles de productos sensibles se eliminarán a plazos más largos. Se incluyen reglas de origen, para uso de hilos y telas de la región, y promover cadenas de suministro regionales. Mecanismo de "lista de escaso abasto" para uso de hilos y telas no disponibles en la región. Cooperación aduanera para evitar evasión, contrabando y fraude.</p>
4	<p>Reglas de Origen.</p> <p>Conjunto único de reglas que define si un producto es "originario" para recibir beneficios arancelarios. Acumulación los insumos de un país reciben el mismo trato que los insumos de cualquier otro país del TTP. Nuevas reglas que aseguren que las empresas operen fácilmente y se verifique que los bienes cumplen la regla de origen.</p>
5	<p>Administración Aduanera y Facilitación del Comercio.</p> <p>Reglas claras para facilitar el comercio y transparencia e integridad en procesos aduaneros. Trámites ágiles en procesos aduaneros. Incremento y promoción de cadenas de suministro regionales. Publicación de leyes y regulaciones aduaneras. Disciplina sobre sanciones aduaneras de manera imparcial y transparente. Acuerdo de intercambio de información para evitar contrabando y evasión fiscal.</p>
6	<p>Medidas Sanitarias y Fitosanitarias (MSF).</p> <p>Fomento reglas transparentes, no discriminatorias basada en ciencia, para proteger la vida humana, animal o vegetal. Información pública y transparente para informar procesos de decisión al público y asegurar la comercialización con reglas claras. Programas de importación basados en riesgo deben ser de manera rápida y expedita. Medidas de emergencia se adoptan inmediatamente y debe notificarse a los demás países del TPP. Estudios de riesgo sanitario en un máximo de 6 meses y los resultados compartirse con los demás países miembros. Mejora de intercambio de información relacionado con equivalencias y sujetas a auditorías para verificar su efectividad. Se establece un mecanismo de consulta entre gobiernos para resolver controversias.</p>

Regla.	Características Principales
7	<p>Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC).</p> <p>Reglas claras y transparentes no discriminatorias y procedimientos de evaluación que faciliten el comercio entre los países miembros.</p> <p>Cooperación entre países miembros para asegurar normas y reglamentos técnicos que no generen obstáculos innecesarios al comercio.</p> <p>Intervalo razonable entre la publicación de reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación, para que las empresas cuenten con tiempo suficiente y cumplan con los nuevos requisitos.</p> <p>Se incluyen anexos de sectores específicos, para promover enfoques regulatorios comunes, los sectores son: Cosméticos, dispositivos médicos, productos farmacéuticos, productos de tecnología de información y comunicaciones, vinos y bebidas destiladas, fórmulas para alimentos preempacados, aditivos de alimentos, y productos agrícolas orgánicos.</p>
8	<p>Medidas Comerciales Correctivas.</p> <p>Transparencia en procedimientos comerciales correctivos a través del reconocimiento de mejores prácticas, sin afectar los derechos y obligaciones de los países del TPP.</p> <p>Mecanismo de salvaguardia de transición. Si el incremento de las importaciones como resultado de las reducciones arancelarias causan daño serio a una industria nacional.</p> <p>Medida por dos años con opción a extensión a un año. Con liberación progresiva si se mantiene más de un año.</p> <p>Los países que impongan medidas de salvaguardia deben cumplir requisitos de notificación y consulta.</p> <p>País que aplique una medida de salvaguardia de transición, deberá proporcionar una compensación mutuamente acordada.</p> <p>No podrán imponer más de una de estas salvaguardias permitidas sobre un mismo producto al mismo tiempo.</p> <p>No se podrá imponer una medida de salvaguardia de transición sobre cualquier producto importado bajo un cupo arancelario.</p>
9	<p>Inversión.</p> <p>Políticas no discriminatorias a la inversión, para alcanzar objetivos legítimos de política pública.</p> <p>Protecciones básicas de inversión incluidas en otros acuerdos relacionados a la inversión, incluye trato nacional; trato de nación más favorecida; "nivel mínimo de trato".</p> <p>Prohibición de la expropiación que no sea para fines públicos, sin el debido proceso o sin compensación.</p> <p>Prohibición de "requisitos de desempeño" tales como contenido nacional o requisitos de localización de la tecnología.</p> <p>Libre transferencia de fondos relacionados con una inversión, sujetos a excepciones en el TPP, que aseguran que los gobiernos mantienen la flexibilidad para administrar los flujos volátiles de capital.</p> <p>Medidas de salvaguardia temporales no discriminatorias (como controles de capital) que restrinjan las transferencias relacionadas con inversiones en el contexto de una crisis de balanza de pagos o de una amenaza de ello, para proteger la integridad y estabilidad del sistema financiero.</p> <p>Libertad para el nombramiento de altos cargos directivos de cualquier nacionalidad.</p> <p>Mercados totalmente abiertos a los inversionistas extranjeros, excepto en donde haya una restricción.</p> <p>Mecanismo de arbitraje internacional neutral y transparente para disputas de inversión, con medidas de salvaguardia para evitar reclamaciones frívolas y abusivas, y garantizar el derecho de los gobiernos a regular con base en el interés público.</p>
10	<p>Comercio Transfronterizo de</p> <p>No se pueden imponer restricciones cuantitativas a la prestación de servicios (pe. límite en el número de proveedores o transacciones) o que requiera un tipo específico de entidad jurídica o alianza estratégica.</p> <p>Presencia local: Ningún país puede requerir a un proveedor de otro país establecer una oficina o filial, o ser un residente en su territorio para poder suministrar un servicio.</p> <p>Obligaciones sobre la base de una "lista negativa": Mercados totalmente abiertos a los proveedores de servicios, excepto donde hayan adoptado alguna excepción (medidas disconformes) en uno de los dos anexos específicos por país adjuntos al acuerdo del TPP: (1) las medidas actuales, un país acepta la obligación de no hacer sus medidas más restrictivas en el futuro y de no revocar cualquier liberalización futura y, (2) sectores y políticas sobre las que un país mantiene discreción en el futuro.</p> <p>Se acordó administrar medidas de aplicación general de manera razonable, objetiva e imparcial; y aceptar requisitos para transparencia en el desarrollo de nuevas regulaciones de servicios.</p> <p>Los beneficios se pueden negar a "empresas fantasma" y a un proveedor de servicios propiedad de países no miembro del TPP, con el que un país miembro prohíbe ciertas transacciones.</p>

	Regla.	Características Principales
		<p>Se permite la libre transferencia de fondos relacionados con el proveedor de un servicio transfronterizo.</p> <p>Anexo de servicios profesionales para promover trabajar en cooperación sobre reconocimiento de licencias y otras cuestiones regulatorias, así como un anexo sobre los servicios de entrega exprés.</p>
11	Servicios Financieros.	<p>Se otorgan oportunidades transfronterizas de acceso a mercado e inversión, se asegurará que se mantenga la capacidad de regular mercados e instituciones financieras y se adopten medidas de emergencia en casos de crisis.</p> <p>Principios y obligaciones fundamentales de otros acuerdos comerciales: trato nacional; trato de nación más favorecida; acceso a mercados; y disposiciones bajo el capítulo de inversión.</p> <p>Venta de ciertos servicios financieros transfronterizos hacia un país, en lugar de requerir a los proveedores que establezcan operaciones con el fin de vender sus servicios.</p> <p>Otorgar nuevo servicio financiero si las empresas nacionales en ese mercado están autorizadas a hacerlo.</p>
		<p>Se cuenta con excepciones específicas por país sobre algunas reglas: (1) Medidas vigentes sobre las cuales un país acepta la obligación de no hacer más restrictivas sus medidas en el futuro y de no revocar cualquier liberalización futura, y (2) Medidas y políticas sobre las cuales un país mantiene discreción absoluta en el futuro.</p> <p>Se establecen reglas que reconocen la importancia de los procedimientos regulatorios para agilizar la oferta de servicios de seguros por parte de proveedores autorizados.</p> <p>Compromisos específicos en el manejo de carteras, servicios de tarjetas con pago electrónico, y transferencia de información para procesamiento de datos.</p> <p>La resolución de disputas a través de un arbitraje neutral y transparente sobre inversiones. Incluye disposiciones específicas sobre disputas de inversión relacionadas con el nivel mínimo de trato así como disposiciones que requieren de árbitros con experiencia en servicios financieros, y un mecanismo especial Estado contra Estado para facilitar la aplicación de la excepción prudencial y otras excepciones contenidas en el capítulo bajo el contexto de disputas de inversión.</p> <p>Incluye excepciones para mantener amplia discreción de los reguladores financieros para medidas que promuevan la estabilidad financiera y la integridad de sus sistemas financieros, incluyendo una excepción prudencial y una excepción de medidas no discriminatorias en la persecución de políticas monetarias.</p>
12	Entrada Temporal para Personas de Negocios.	<p>Proporcionar información en materia de solicitudes de entrada temporal y asegurar que las cuotas por solicitudes sean razonables.</p> <p>La información sobre los requerimientos debe estar disponible al público en línea además de material explicativo.</p> <p>Se acuerda cooperar de manera continua sobre temas de entrada temporal tales como el procesamiento de visas.</p>
13	Telecomunicaciones.	<p>Garantizar redes de telecomunicaciones confiables y eficientes en cada país miembro del TTP.</p> <p>Las reglas pro-competitivas de acceso a redes abarcan a los proveedores de telefonía móvil.</p> <p>Los proveedores de servicios de telecomunicaciones de mayor tamaño proporcionaran interconexión, servicios de circuitos privados arrendados, co-ubicación, acceso a postes y otras instalaciones bajo términos y condiciones razonables de una manera oportuna.</p> <p>Cuando una licencia sea requerida, asegurar transparencia en los procesos regulatorios y sin discriminación de manera general en tecnologías específicas.</p> <p>Compromiso de administrar sus procedimientos para la distribución y uso de recursos de telecomunicaciones, incluyendo frecuencias, números, derechos de paso, de manera oportuna, transparente y no discriminatoria.</p> <p>Se tomarán acciones para promover la competencia en la prestación de servicio de itinerancia móvil internacional (roaming) y el uso de alternativas al roaming.</p> <p>Si un país elige regular tarifas para la venta al por mayor de servicios de acceso móvil internacional, deberá brindar a los operadores de los otros países la oportunidad de beneficiarse de tarifas más bajas.</p>
14	Comercio Electrónico.	<p>Se asegura el libre flujo de la información global, datos en Internet y economía digital, sujeto a objetivos legítimos de política pública tales como la protección a la información personal.</p> <p>No se requiere que las empresas construyan centros para almacenamiento de datos como condición para operar, y no se requiere transferir o acceder a los códigos fuente de los programas computacionales (software).</p> <p>No hay imposición de impuestos aduaneros a las transmisiones electrónicas, se prohíbe favorecer a los productores nacionales o proveedores a través de medidas discriminatorias o bloqueos totales.</p> <p>Protección a los consumidores. Se adopta y mantienen leyes de protección relacionadas con actividades comerciales en línea engañosas y fraudulentas se asegurar que la privacidad y otras protecciones al consumidor sean aplicadas.</p>

	Regla.	Características Principales
		<p>Medidas para detener mensajes comerciales electrónicos no solicitados.</p> <p>Promover el comercio sin papeles entre empresas y gobierno, tales como formatos aduaneros electrónicos, otorgamiento de autenticación, firmas electrónicas para transacciones comerciales.</p> <p>Acuerdos de cooperación para ayudar a las empresas pequeñas y medianas a aprovecharse de las ventajas del comercio electrónico, así como la cooperación contra las amenazas a la seguridad cibernética.</p>
15	Compras de Gobierno.	<p>Acceso a los grandes mercados de compras de gobierno con reglas transparentes, predecibles y no discriminatorias.</p> <p>Publicación de información relevante de manera oportuna para otorgar tiempo suficiente a los proveedores para obtener la documentación de la licitación y entregar una oferta, tratar a los licitantes de manera justa e imparcial, y mantener la confidencialidad de los proveedores.</p> <p>Especificaciones técnicas justas y objetivas para adjudicar contratos, basándose únicamente en la evaluación de los criterios especificados en los avisos y en la documentación de la licitación, establecer un debido proceso mediante el cual se impugnen o revisen quejas acerca de una adjudicación.</p> <p>Cada Parte acordó una lista de entidades y actividades que estarán cubiertas por el capítulo.</p>
16	Política de Competencia	<p>Marco de competencia justo mediante reglas que exijan mantener regímenes jurídicos que prohíban la conducta empresarial anticompetitiva, así como actividades comerciales fraudulentas y engañosas que causen daño a los consumidores.</p> <p>Leyes nacionales de competencia para prohibir conductas empresariales anticompetitivas y aplicar esas leyes a todas las actividades comerciales en sus territorios.</p> <p>Se establece y mantienen autoridades responsables para la aplicación de las leyes nacionales de competencia, leyes o regulaciones que prohíban las actividades comerciales fraudulentas y engañosas que ocasionen daño los consumidores.</p> <p>Cooperación en asuntos de interés relacionados con las actividades de competencia.</p> <p>Obligaciones sobre el debido proceso y la justicia procedimental, así como derechos privados de acción por daños a la legislación nacional de competencia. Adicionalmente, acordaron cooperar en el área de política de competencia, inclusive a través de notificación, consulta e intercambio de información.</p>
17	Empresas Propiedad del Estado (EPEs) y Monopolios Designados.	<p>Todos los países Parte del TPP tienen EPEs, que a menudo se ocupan de proveer servicios públicos y otras actividades, así mismo reconocen el beneficio de establecer reglas para las EPEs.</p> <p>Asegurar que las EPEs realicen compras y ventas sobre la base de consideraciones comerciales, excepto cuando resulte incompatible con cualquier mandato bajo el cual una EPEs esté operando de manera tal que se le exija proporcionar servicios públicos.</p> <p>EPEs o monopolios designados no deberán discriminar otras empresas, bienes y servicios de otros países miembros.</p> <p>Se deberá proporcionar jurisdicción a sus tribunales sobre actividades comerciales de EPEs extranjeras en su territorio, y asegurar que los órganos administrativos lo hagan de manera imparcial.</p> <p>No ocasionar efectos adversos a los intereses de otros países del TPP al proporcionar asistencia no comercial a las EPEs o causar daño a la industria doméstica cuando proporcionen asistencia no comercial a una EPE que produzca y venda bienes en el territorio de otro país del TPP.</p> <p>Se acordó compartir entre países miembros una lista de sus EPEs y proporcionar, información adicional sobre la cuantía de propiedad o control gubernamental con respecto a la asistencia no comercial que proporcionan a las EPEs.</p>
18	Propiedad Intelectual.	<p>Abarca patentes, marcas, derechos de autor, diseños industriales, indicaciones geográficas, secretos comerciales, otras formas de propiedad intelectual.</p> <p>Facilitará a las empresas identificar, registrar y proteger los derechos de propiedad intelectual en nuevos mercados.</p> <p>Establece estándares para patentes, basados en el Acuerdo sobre los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC) de la OMC.</p> <p>Respecto a las marcas comerciales, provee de protección a los nombres de marca y otros signos que las empresas utilizan para distinguir sus productos en el mercado.</p> <p>Disposiciones relacionadas con los farmacéuticos que facilitan tanto el desarrollo de medicamentos innovadores como la disponibilidad de medicamentos genéricos, tomando en consideración el tiempo que puedan requerir para cumplir con estos estándares.</p>

	Regla.	Características Principales
		<p>Incluye compromisos relativos a la protección de datos confidenciales de pruebas y otros datos presentados para obtener una aprobación para la comercialización de nuevos productos farmacéuticos o productos agroquímicos.</p> <p>Se reafirman los compromisos de los países miembros con la Declaración de la OMC de 2001 relativa al Acuerdo sobre los ADPIC y la Salud Pública, y se confirma que los países miembro no estarán impedidos para adoptar medidas para proteger la salud pública, incluso en casos de epidemias como la del VIH/SIDA.</p> <p>Derechos de autor, se establece compromisos que requieren la protección de las obras, interpretaciones, fonogramas, películas, libros, programas computacionales e incluye disposiciones sobre medidas tecnológicas de protección e Incluye una obligación para que se busque alcanzar un equilibrio en los sistemas de derecho de autor a través de excepciones y limitaciones para propósitos legítimos, incluso en el ambiente digital.</p> <p>Marco de puertos seguros de derechos de autor para proveedores de servicios de Internet (PSI). Estas obligaciones no permiten monitoreen sus sistemas sobre actividades infractoras.</p> <p>Se establecen sistemas de observancia, en procedimientos civiles, medidas provisionales, medidas en frontera, sanciones penales para la falsificación de marcas a escala comercial y la piratería del derecho de autor. En particular, proveerán de medios legales para prevenir la apropiación ilegal de secretos comerciales y establecer procedimientos y sanciones penales para el robo de secretos, inclusive por medio de robo cibernético.</p>
19	Comercio y Trabajo.	<p>Todos los países del TPP son miembros de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y reconocen la importancia de promover internacionalmente los derechos laborales reconocidos a nivel mundial.</p> <p>Se acuerda adoptar y mantener en sus leyes los derechos laborales fundamentales, tal como se reconocen en la Declaración de la OIT de 1998, de manera expresa, la libertad de asociación, el derecho de negociación colectiva, la eliminación del trabajo forzoso, la abolición del trabajo infantil y la eliminación de la discriminación en el empleo.</p> <p>Leyes que regulen los salarios mínimos, las horas de trabajo así como la seguridad y salud ocupacional. Aplicables a las zonas francas de exportación.</p> <p>Compromiso a no renunciar o derogar leyes que implementen los derechos laborales fundamentales para atraer comercio o inversión, no dejar de aplicar efectivamente su legislación laboral conforme a un patrón que pudiera afectar el comercio o la inversión entre los países del TPP.</p> <p>Compromiso para desalentar la importación de bienes que son producidos mediante trabajo forzoso o trabajo infantil, o que contengan insumos producidos a través de trabajo forzoso, sin importar el país de origen del bien.</p> <p>Garantizar el acceso a procedimientos judiciales y administrativos justos, equitativos y transparentes, proporcionar remedios efectivos contra violaciones de sus leyes laborales.</p> <p>Promover una rápida resolución de los asuntos laborales, el capítulo de comercio y trabajo establece un diálogo laboral que las partes pueden optar por utilizar para resolver cualquier cuestión laboral.</p>
20	Comercio y Medio Ambiente.	<p>Compromiso para proteger y conservar el medio ambiente, a través del trabajo conjunto para atender los desafíos ambientales, contaminación, el tráfico ilegal de especies silvestres, la tala, la pesca ilegal y la protección del medio ambiente marino.</p> <p>Aplicar eficazmente leyes ambientales; y no debilitarlas en aras de fomentar el comercio o la inversión.</p> <p>Obligaciones al amparo de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres (CITES por sus siglas en inglés), tomar medidas para combatir y cooperar en la prevención del comercio de flora y fauna obtenidas de manera ilegal.</p> <p>Gestión forestal sostenible, proteger y conservar la flora y fauna silvestre en situación de riesgo, a través de medidas para conservar la integridad ecológica de las áreas naturales especialmente protegidas, tales como los humedales.</p> <p>Para proteger los océanos, se acuerda promover la conservación de especies marinas, incluyendo tiburones, el combate a la pesca ilegal, la prohibición de subsidios más perjudiciales a la pesca de las poblaciones de peces mas sobreexplotadas, que contribuyen a la pesca ilegal, no declarada o no reglamentada.</p> <p>Mayor transparencia relacionada con programas de subsidio que contribuyan a la sobrepesca y la sobrecapacidad.</p> <p>Protección al medio marino de la contaminación producida por los buques y la capa de ozono, se reafirma el compromiso para implementar los Acuerdos Multilaterales sobre Medio Ambiente (AMUMAs).</p> <p>Contribución del público a través de presentaciones y sesiones públicas del Comité Ambiental para supervisar su implementación.</p> <p>El capítulo está sujeto al procedimiento de solución de controversias.</p>

	Regla.	Características Principales
		<p>Fomento a iniciativas voluntarias sobre medio ambiente, tales como los programas de responsabilidad social corporativa.</p> <p>Compromiso de cooperación para asuntos de interés común, incluyendo en las áreas de conservación y uso sostenible de la biodiversidad y la transición a economías resilientes y de bajo nivel de emisiones.</p>
21	Cooperación y Fomento de Capacidades.	<p>Reconocen que los países de menor desarrollo pueden enfrentar desafíos particulares en la implementación del Acuerdo, y en aprovechar plenamente las oportunidades.</p> <p>Comité de Cooperación y Fomento de Capacidades para identificar y examinar áreas para la cooperación y esfuerzos de fomento de capacidades.</p> <p>Se facilitará el intercambio de información para ayudar con las solicitudes relacionadas con la cooperación y el fomento de capacidades.</p>
22	Competitividad y Facilitación de Negocios.	<p>Contribuir para que el TPP alcance su potencial para mejorar la competitividad de los países participantes de la región Asia Pacífico.</p> <p>Mecanismos formales para evaluar el impacto del TPP sobre la competitividad de las partes, a través de diálogos entre gobiernos, empresas y sociedad civil, con especial énfasis en la profundización de las cadenas de suministro regional. para valorar los avances y aprovechar las nuevas oportunidades.</p> <p>Comité de Competitividad y Facilitación de Negocios, se reunirá periódicamente para revisar el impacto sobre la competitividad regional y nacional e integración económica regional.</p> <p>El Comité evaluará la forma en que el TPP puede mejorar aún más la competitividad, incluyendo el incremento de participación de la micro, pequeña y mediana empresa (PYME) en las cadenas de suministro regional.</p>
23	Desarrollo.	<p>TPP sea un modelo de alto nivel para la integración económica y comercial que se pueda obtener la totalidad de los beneficios, que sean plenamente capaces de cumplir sus compromisos y emerger como sociedades más prósperas con mercados más fuertes.</p> <p>Se incluyen tres áreas específicas a considerar para el trabajo en conjunto una vez que el TPP entre en vigor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Crecimiento económico de base amplia, incluyendo el desarrollo sustentable, la reducción de la pobreza y el fomento de pequeñas empresas; 2) Apoyo a las mujeres para desarrollar capacidades y habilidades, mejora del acceso de las mujeres a los mercados, obtención de tecnología y financiamiento, establecimiento de redes de liderazgo femenino e identificación de las mejores prácticas sobre flexibilidad en el lugar de trabajo; 3) Educación, ciencia y tecnología, investigación e innovación. Se establece un Comité de Desarrollo del TPP, para promover trabajo cooperativo voluntario en estas áreas y en nuevas oportunidades que puedan surgir.
24	Pequeña y Mediana Empresa.	<p>Promoción de la participación de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) en el comercio y asegurar que obtengan los beneficios del TPP.</p> <p>Complemento de los compromisos contenidos en otros capítulos del TPP sobre acceso a mercados, reducción de trámites, acceso a Internet, facilitación del comercio, entrega expedita, y otros, el capítulo sobre las PYMES incluye los compromisos de cada país.</p> <p>Se crearan sitios de Internet dirigidos a las PYMES para proporcionar información de fácil acceso sobre el Acuerdo TPP y las formas en que pueden beneficiarse.</p> <p>Información clara y precisa de las disposiciones relevantes para las PYMES; las regulaciones y los procedimientos relativos a los derechos de propiedad intelectual; las regulaciones en materia de inversión extranjera; los procedimientos de registro de empresas; las regulaciones en materia de empleo; e información sobre impuestos.</p> <p>El Comité de las Pequeñas y Medianas Empresas se reunirá periódicamente para revisar el desarrollo de las PYMES.</p> <p>En apoyo a las PYMES se dará asesorías de exportación, asistencia en programas de capacitación y financiamiento del comercio.</p>
25	Coherencia Regulatoria.	<p>Asegurar un entorno regulatorio abierto, justo, y previsible para las empresas en los mercados de la región al fomentar la transparencia, la imparcialidad y la coordinación y lograr un enfoque regulatorio coherente.</p> <p>Facilitar la coherencia regulatoria al promover mecanismos para la eficaz consulta y coordinación interinstitucional.</p> <p>Fomento buenas prácticas regulatorias, tales como: evaluaciones de impacto de medidas regulatorias, difusión de los motivos para la selección de alternativas regulatorias.</p> <p>Disposiciones para garantizar que las regulaciones sean escritas de manera clara y concisa, y que el público tenga acceso a la información sobre nuevas medidas regulatorias.</p>

Regla.	Características Principales
	<p>Las medidas regulatorias existentes deberán ser revisadas periódicamente para determinar si continúan siendo el medio más eficaz para lograr el objetivo deseado.</p> <p>Proporcionar un aviso público anual de todas las medidas regulatorias que se pretendan adoptar.</p> <p>Un Comité informará a empresas y sociedad civil, sobre actualización e implementación, así como experiencias sobre las mejores prácticas y considerar áreas potenciales para la cooperación.</p>
26	<p>Transparencia y Anticorrupción.</p> <p>Fortalecimiento del buen gobierno y afrontar los efectos corrosivos de la corrupción.</p> <p>Se deben garantizar leyes, reglamentos y disposiciones administrativas de aplicación general con respecto a cualquier tema cubierto por el TPP estén disponibles públicamente y que los reglamentos que puedan afectar el comercio o la inversión estén sujetos a notificación y comentarios.</p> <p>Compromiso a garantizar derechos con procedimientos administrativos, incluyendo una pronta revisión a través de procedimientos imparciales por parte de tribunales o procedimientos judiciales o administrativos.</p> <p>Mantener leyes que penalicen el ofrecimiento o solicitud de ventajas indebidas por parte de un funcionario público, así como otros actos de corrupción que afecten al comercio internacional o la inversión.</p> <p>Aplicación efectiva de leyes y reglamentos anticorrupción.</p> <p>Códigos o normas de conducta para funcionarios públicos, así como medidas para identificar y gestionar los conflictos de intereses, tomar medidas para desalentar sobornos, facilitar la notificación de los actos de corrupción y establecer las medidas disciplinarias para los funcionarios públicos que participen en actos de corrupción.</p>
27	<p>Disposiciones Administrativas e Institucionales.</p> <p>Establece el marco institucional a través del cual se evaluará la implementación o la operación del TPP.</p> <p>Establecimiento de la Comisión de Asociación Transpacífica, integrada por Ministros y funcionarios de alto nivel, para supervisar la implementación o la operación del Acuerdo y dirigir su evolución futura.</p> <p>La Comisión revisará la relación económica y la asociación de manera periódica para asegurar que el Acuerdo continúe siendo relevante frente a los retos de comercio e inversión que enfrente cada país.</p> <p>Cada Parte designa un contacto general para facilitar la comunicación, y crea un mecanismo mediante el cual una Parte deba informar sobre sus planes, avances, hacia la implementación. Esto asegura mayor transparencia con respecto a la implementación de las obligaciones de las Partes.</p>
28	<p>Solución de</p> <p>Objeto permitir a las Partes abordar con prontitud los desacuerdos que surjan sobre la aplicación del TPP.</p> <p>Resolución de controversias a través de la cooperación y consultas y promoverá el uso de mecanismos alternativos de solución.</p> <p>Cuando esto no sea posible, estas controversias se resolverán a través de paneles imparciales y objetivos.</p> <p>El mecanismo de solución de controversias se aplica a todo el TPP.</p> <p>Las audiencias estarán abiertas al público a menos que las Partes involucradas acuerden lo contrario, y el reporte final también será puesto a disposición del público.</p> <p>Los paneles considerarán las solicitudes de las entidades no gubernamentales, para proporcionar a los paneles opiniones por escrito acerca de la controversia durante los procedimientos de resolución de la controversia.</p> <p>En caso de que las consultas no permitan resolver alguna cuestión, se podrá solicitar el establecimiento de un panel, dentro de los 60 días siguientes a la fecha de recepción de una solicitud de consultas o 30 días después de la fecha de recepción de una solicitud relacionada con bienes percederos.</p> <p>Los paneles serán integrados por tres expertos en comercio internacional y materia objeto de la controversia, así como con procedimientos para garantizar que un panel pueda ser integrado.</p> <p>Los panelistas estarán sujetos a un código de conducta para asegurar la integridad del mecanismo de solución de controversias.</p> <p>Presentarán un informe inicial a las Partes contendientes dentro de los 150 días siguientes a la designación del último panelista, o 120 días en casos de urgencia, tales como los relacionados con mercancías percederas.</p> <p>El informe inicial será confidencial, a fin de permitir a las Partes formular comentarios.</p> <p>El informe final deberá ser presentado no más tarde de 30 días posteriores a la presentación del informe inicial y deberá hacerse público dentro de los 15 días siguientes, sujeto a la protección de cualquier información confidencial en el informe.</p>

	Regla.	Características Principales
		<p>Para maximizar el cumplimiento, permite el uso de represalias comerciales (por ejemplo, suspensión de beneficios), cuando una Parte a la que se le haya encontrado en incumplimiento de sus obligaciones, no se ponga al corriente con el cumplimiento de las mismas.</p> <p>Antes del uso de represalias comerciales, se puede negociar o arbitrar un período de tiempo razonable en el cual pueda remediar el incumplimiento.</p>
29	Excepciones.	<p>Asegura que las flexibilidades que garantizan el pleno derecho de las Partes a regular en el interés público e intereses esenciales de seguridad y por razones de bienestar público.</p> <p>Ninguna disposición del TPP se interpretará como impedimento para que los países miembros adopten o apliquen medidas necesarias para, proteger la moral pública, la vida o salud humana, vegetal y animal, proteger la propiedad intelectual, hacer cumplir las medidas relativas a los bienes provenientes del trabajo penitenciario y medidas relacionadas a la conservación de recursos no renovables.</p> <p>Excepciones generales similares a las previstas en el Artículo XIV (medidas por razones imperiosas de política tales como la protección de la vida y la salud o la protección de la moral pública,) del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios con respecto a las disposiciones de servicios relacionados con el comercio.</p> <p>Incluye una excepción discrecional, los países miembros podrán adoptar las medidas que estimen necesarias para la protección de los intereses esenciales de su seguridad.</p> <p>Los países Parte podrán imponer medidas de salvaguardia temporales (como los controles de capital) para restringir las transferencias – tales como aportes de capital, transferencias de utilidades y dividendos, pagos de intereses o regalías, y pagos en virtud de un contrato– relacionadas con inversiones cubiertas, para asegurar que los gobiernos mantienen la flexibilidad para administrar flujos volátiles de capital, en el contexto de crisis de balanza de pagos u otras crisis económicas o amenazas similares.</p> <p>Ninguna Parte está obligada a proporcionar información si esto resultase contrario a su ley o interés público, o perjudica los intereses comerciales legítimos de empresas particulares.</p>
30	Disposiciones Finales.	<p>Define la forma en que el TPP entrará en vigor, la forma en que éste puede ser enmendado, las reglas que establecen el proceso para que otros países puedan incorporarse al TPP en el futuro, los medios por los cuales los países Parte pueden denunciar al acuerdo, y la autenticación de los idiomas oficiales del TPP.</p> <p>Se designa un depositario para el acuerdo, responsable de la recepción y difusión de documentación.</p> <p>Asegura que el TPP puede ser modificado con el acuerdo de todas las Partes y después de que cada Parte concluya sus procedimientos legales aplicables y notifique por escrito al Depositario.</p> <p>El TPP está abierto a la adhesión de los miembros del Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC por sus siglas en inglés) y otros Estados o territorios aduaneros distintos.</p> <p>Se especifica los procedimientos bajo los cuales un país parte puede retirarse del TPP.</p>

Fuente: Elaboración propia con información de Resumen Ejecutivo del Acuerdo de Asociación Transpacífico. Secretaría de Economía.

3.4 Análisis del TPP

Hacer un análisis del TPP en su totalidad resultaría casi imposible, debido a lo extenso y a la complejidad y secrecía en el proceso de negociación de muchos de los temas, la información apenas se está liberando hoy en día. Sin embargo, resulta interesante analizar aquellos temas que puedan ofrecer una oportunidad o bien puedan representar un riesgo para México, a continuación mencionaré los que a mi juicio son los más importantes:

3.4.1 Oportunidades que brinda el TPP a México.

Los motivos por los que un país decide pertenecer a un tratado son muy variados. Por una parte están los beneficios de participar en un espacio económico ampliado con reglas comunes, además de los beneficios asociados a un mejor acceso a las importaciones y exportación de bienes y servicios, con la ventaja de desgravación arancelaria. Por otra parte, la posibilidad de atraer o retener inversión extranjera directa. En algunos otros casos el motivo para unirse a un tratado puede ser defensivo, es decir, evitar una desviación de comercio o de inversiones a favor de otros países competidores que ya formen parte del mismo.

Cada país, sufre presiones internas cuyo principal objetivo es proteger sus sectores productivos, por ejemplo Estados Unidos no abrir los sectores textiles, vestido y calzado con Vietnam, lácteos con Nueva Zelanda, azúcar con Australia, Industria automotriz con Japón.

En el caso de México es claro que su objetivo es proteger y no abrirse a sectores como la Industria Aeronáutica o la Industria Automotriz, con Japón.

En el tema de reglas de origen y la acumulación de origen, constituye desde mi punto de vista una de las oportunidades que se presentan a los tres países latinoamericanos: México, Chile y Perú, ya que favorecería su inserción en cadenas de valor, al incentivar una mayor integración entre sus economías, así como entre éstas y las de Estados Unidos, Canadá y los países asiáticos participantes. Sin embargo, la capacidad de aprovechar este mecanismo no es la misma en los tres países. México ha basado fuertemente su inserción comercial internacional en la participación de cadenas de valor manufactureras, y de la Industria Automotriz principalmente por lo que aparece en principio en una buena posición para beneficiarse de dicho mecanismo en el TPP. Chile y Perú, por el contrario, han basado su inserción comercial internacional en la exportación de materias primas, especialmente del sector minero, estos países tienen una posición menos ventajosa que México para beneficiarse inmediatamente de la acumulación de origen del TPP. Sin embargo, esta tendencia puede revertirse, en la medida que ambos países introduzcan políticas más activas de desarrollo productivo.

Por otro lado el TPP, ofrece la posibilidad de acordar reglas comunes que gobiernen las relaciones comerciales y de inversión entre los 12 países participantes en una variedad de regulaciones como los flujos de capital o el tratamiento de la inversión extranjera, esto resultaría atractivo en principio, ya que implicaría reducir los costos de transacción e inversión con los demás miembros.

3.4.2 Riesgos que representa el TPP a México.

Se ha dicho que los acuerdos comerciales ya existentes entre los países permanecen vigentes, lo cierto es que una vez que entre en vigor el TPP, muchos de los acuerdos tendrán que renegociarse, en este sentido el principal riesgo es que los Estados Unidos, al margen del TPP, exceda los términos pactados en los acuerdos previos que ya se tenían firmados.

En lo que respecta a Inversión, todos los países excepto Australia, han firmado el mecanismo de solución de controversias inversionista-Estado, con lo que cualquier empresa puede demandar al Estado anfitrión, ante un tribunal internacional, si considera que este no han respetado sus derechos, con esto se da la posibilidad de que el Estado se vea limitado de regular, por temor a ser demandado ante un tribunal internacional, con la preocupación del sesgo institucional, conflicto de interés, falta de transparencia y entrega de grandes sumas como compensación a los inversionistas extranjeros, con esto es más que evidente el blindaje que se les da a las corporaciones internacionales, que a toda costa son las grandes beneficiarias.

Otra preocupación en materia de inversión, es la referente a la posición de Estados Unidos, sobre los controles de capitales, esto es restringir la capacidad de los países socios de aplicar controles de capital, incluso de manera temporal y con el fin de preservar la estabilidad financiera. Medida que incluso “el propio Fondo Monetario Internacional, tradicionalmente contrario al uso de estos mecanismos, ha reconocido la utilidad –bajo ciertas circunstancias- de los controles de capital para lidiar con los flujos especulativos de capital.”¹⁴

La regulación de la propiedad intelectual, es uno de los temas más controvertidos ya que diversas empresas estadounidenses tales como la industria farmacéutica o audiovisual, han manifestado el interés en fijar estándares más altos de protección, los temas de propiedad intelectual más controvertidos en los TLC negociados por los Estados Unidos han sido los relacionados con medicamentos, dadas sus implicaciones en materia de salud pública.

Los Estados Unidos propusieron a las compañías farmacéuticas un mecanismo según se ofrecerían una serie de beneficios si se introducían nuevos medicamentos al mercado dentro de un plazo denominado “ventana de acceso”¹⁵. Dichos beneficios se refieren a extensión de patentes, la duración del periodo de

¹⁴ Oropeza García, Arturo. Coordinador; Herreros, Sebastián. El Acuerdo de Asociación Transpacífico. ¿Bisagra o confrontación entre el Atlántico y el Pacífico? UNAM. / Instituto de Investigaciones Jurídicas. Ciudad Universitaria. México. DF 2013.p. 293

¹⁵ Op, cit. Oropeza García, Arturo. p. 295

exclusividad y la vinculación obligación de patentes. Estas medidas sin duda encarecerían los medicamentos y los haría menos accesible.

En lo referente a las empresas propiedad del Estado, se busca que estas empresas no reciban ventajas (subsidios, créditos preferenciales, prestación de servicios de manera exclusiva o preferente), que excedan las recibidos por empresas privadas con las que compiten, este tema es complejo ya que juegan un papel importante en las economías asiáticas (Brunei, Japón, Malasia, , Vietnam y Singapur), no hay que dejar de lado que estas medidas también podría afectar las operaciones de importantes empresas estatales en países latinoamericanos como es el caso de la Corporación Nacional del Cobre (CODELCO) en Chile o bien Petróleos Mexicanos (PEMEX), en el caso de México.

En materia medioambiental, las medidas propuestas por Estados Unidos, son significativamente mucho más amplia que el contenido en TLC previos, no solo se limita al compromiso de garantizar una eficiente legislación, sino que además ahora contempla disposiciones para combatir el comercio ilegal de especies animales y vegetales en peligro de extinción, tala ilegal, sobreexplotación de especies, y que estén sujetas al mecanismo general de soluciones de controversias con lo que además se da la posibilidad de sanciones económicas en caso de incurrir en incumplimiento.

El tema laboral este no estaba incluido en TLC previos por lo que es de gran importancia ya que entre los actuales países miembros del TPP, cuentan con niveles de desarrollo y condiciones laborales muy dispares, la competitividad se basa en gran medida por los bajos salarios y prácticas laborales inferiores y hasta de sobreexplotación, tal es el caso de Vietnam en la industria del calzado y del vestido. Estados Unidos también plantea que este capítulo este sujeto al mecanismo de controversias del acuerdo, incluyendo la posibilidad de sanciones económicas de no ser aplicado.

En materia de comercio electrónico, Estados Unidos busca incluir disposiciones que aseguren el libre flujo transfronterizo de datos, ha propuesto se prohíba el bloqueo de transmisión de datos a través de internet y la imposición a las empresas de la implementación de servidores de datos que aseguren el servicio. Este tema se convirtió controversial después de revelarse que agencias del Gobierno Americano tendrían accesos a bases de datos de Google, Facebook y Twitter, con lo que se vulnera el derecho a la privacidad de datos personales.

La participación de México en el TPP, obedece a varios objetivos, todos ellos interrelacionados, entre los que a mi parecer destacan los siguientes:

1. Revertir o reducir el déficit comercial que se tiene con Asia, mejorando las condiciones de acceso a las exportaciones mexicanas a un número importante de países de dicha región.

2. Insertar con más empuje a la Industria Manufacturera, en las cadenas de valor asiáticas.
3. Evitar en gran medida la desviación de Inversión directa, que pudiera desviarse a otros países del TPP, si México no estuviera inmerso en el tratado.
4. Fortalecer su vinculación comercial Institucional, mediante acuerdos con la región de mayor dinamismo económico.
5. Con la participación de Estados Unidos y Canadá, México busca influir en las negociaciones que implicaran una puesta al día del TLCAN.

CAPÍTULO IV. INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

4.1 Evolución del Mercado Global.

Desde la década de los noventa, la industria automotriz ha experimentado un proceso de reconfiguración que ha profundizado su carácter de industria global, caracterizada por diversas alianzas estratégicas entre los principales fabricantes de automóviles en el mundo cuyo objetivo ha sido la generación de economías de escala en el diseño, fabricación y comercialización de nuevos modelos, buscando lograr una penetración más efectiva en nuevos mercados a través de la diversificación de marcas.

En su gran mayoría las alianzas han buscado generar economías de escala en los procesos de diseño, fabricación y comercialización de nuevos modelos. A su vez existen casos en los cuales las alianzas formadas por las armadoras dan una mayor penetración a nuevos mercados, ejemplos importantes de dicha tendencia son la alianza entre Renault y Nissan; y Renault-Nissan y Daimler.¹⁶

Cuatro de las cinco mayores firmas armadoras de vehículos en el mundo (General Motors, Toyota, Ford y Volkswagen) agrupan a treinta y dos divisiones o subsidiarias alrededor del mundo.

La industria automotriz experimenta desde hace algunos años un intenso proceso de cambio estructural, el cual se intensificó a raíz de la crisis financiera que inició en los Estados Unidos en 2008 y vivió sus más graves consecuencias en 2009.

4.1.1 Alianzas estratégicas.

Fiat-Chrysler Automobile (FCA)

La empresa Chrysler fue una de las más afectadas por la crisis financiera de 2009; en este año la empresa se declaró en bancarrota y el gobierno estadounidense entro al rescate con 6.6 mil millones de dólares a la compañía para mantener el pago de sus deudas e iniciar la reestructura de la empresa.

A finales de 2012, Fiat contó con el 58.5% de las acciones de la empresa y durante el mes de enero 2014, de acuerdo con información de Bloomberg (medio especializado en el sector financiero), Fiat adquirió el total de las acciones restantes de Chrysler, en una transacción que se estima fue de 4.35 mmd.; asimismo, la

¹⁶ Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. Sector Automotriz Terminal. Pro México. Secretaria de Economía. p. 8

empresa cambió el logotipo para dar una nueva imagen de ambas marcas bajo una misma corporación. Fiat-Chrysler Automobile (FCA).¹⁷

Alianza Nissan-Renault

Fundada en 1999, la alianza entre dichas armadoras nace como una manera de expandir y crear nuevos mercados, para lograr los objetivos propuestos por la alianza, durante el mes de abril de 2014 se inició la convergencia de las áreas de ingeniería, manufactura y cadena de abastecimiento, compras y recursos humanos.

Renault cuenta con el 43.4% de las acciones en Nissan, mientras que Nissan cuenta con 15% de las acciones de Renault.

En 2010, Daimler AG anunció un acuerdo de colaboración con la alianza para incrementar de manera eficiente sus operaciones a nivel internacional. Como parte del acuerdo la Alianza Renault-Nissan cuenta con 3.1% de las acciones de Daimler, mientras que Daimler adquirió 3.1% de Renault y 3.1% de Nissan.¹⁸

4.1.2 Mayor participación de países emergentes.

Entre las principales características del nuevo entorno se encuentra el traslado de los procesos productivos a países de bajo costo.

El nuevo contexto competitivo a nivel internacional ha afectado a los países productores de automóviles. Un ejemplo claro es que mientras Estados Unidos, Canadá, Japón y Francia -países de larga tradición en la industria- sufrieron importantes descensos en sus niveles de producción, países emergentes como China, India, Brasil y Corea registraron incrementos notables en los últimos años. Asimismo, se estima que la industria automotriz mexicana continúe contribuyendo a la producción automotriz de los países emergentes debido a los nuevos anuncios de inversión registrados durante los últimos años.

De 2000 a 2011 la producción de vehículos en los principales países desarrollados se redujo 24%. La manufactura de vehículos en países en desarrollo creció 202.9% en el período.¹⁹

Después de esta reconfiguración, los países que registraron mayor decremento en su nivel de producción en el período de 11 años fueron EUA y Japón.

¹⁷ Industria Automotriz. Op. cit. p 10

¹⁸ Industria Automotriz. Op. cit. p. 11

¹⁹ Industria Automotriz. Monografía Dirección General de Industria Pesadas y de Alta Tecnología. Secretaría de Economía. Marzo 2012

México se ha mantenido entre los 10 principales productores de vehículos a nivel mundial. Al cierre de 2015, se colocó en la posición número 7.

Por el lado de la demanda, en el mercado de Estados Unidos (mayor consumidor de vehículos producidos en México), se observa la creciente penetración de marcas asiáticas (japonesas y coreanas), en detrimento de las tres grandes firmas estadounidenses (Chrysler, General Motors y Ford).

En los cambios de preferencias del consumidor estadounidense se ha notado un incremento en la aceptación de vehículos de menor tamaño (subcompactos y compactos). Algunas firmas globales con producción en México han aprovechado las oportunidades en este nicho.

Aunado a la pérdida de participación en el mercado estadounidense, las tres grandes firmas americanas han tenido que enfrentar importantes cargas en términos de sus costos de producción, a causa de los altos pagos de pensiones y la continua lucha con los grandes sindicatos, lo que ha resultado en una consecuente pérdida de competitividad.

En la Tabla No. 3 vemos el avance de las firmas asiáticas que ha quedado claro con un incremento en su participación de mercado. En 2011, las ventas de las 3 principales empresas japonesas Toyota 13%, Honda 9%, Nissan 8% tuvieron una participación de mercado de 30% de las ventas totales de vehículos ligeros nuevos en Estados Unidos, 10% más que en el año 2000.

Tabla No. 3

VENTA DE VEHÍCULOS LIGEROS EN EUA POR MARCA (PARTICIPACIÓN % DEL MERCADO)		
Marca / Año	2000	2011
GM	27	20
Ford	24	17
Chrysler	15	11
Toyota	9	13
Honda	7	9
Nissan	4	8
Volkswagen	2	3
Resto	12	19

Fuente: Wards Auto.2011. <http://wardsauto.com/>

China el gigante asiático se ha convertido en el país emergente más destacado, con un nivel de producción de 24.5 millones de vehículos en 2015, colocándolo como el principal productor a nivel mundial.

El crecimiento de la industria automotriz china es reflejo del crecimiento sostenido de su economía en los últimos años, y si bien, aquella no ha alcanzado los

estándares de calidad necesarios para competir fuera de China, ha sido impulsada por una enorme demanda del mercado doméstico con creciente poder adquisitivo.

Por otro lado Brasil ha experimentado durante los últimos años un crecimiento significativo en la producción de vehículos. Con niveles de 3.6 millones de unidades producidas en 2010, la industria brasileña fabricante de automóviles observó un crecimiento superior al 88.2% respecto del año 2000. Este crecimiento le ha significado moverse en la lista de los principales países productores de vehículos, pasando de la posición doce que ocupaba en 2000, al séptimo en 2011. Poner nota del desplazamiento de Brasil al lugar nueve y México ocupa el 7º lugar en producción.

No obstante, es importante hacer notar que Brasil se especializa en la producción de vehículos subcompactos (bajo valor agregado), en su mayoría para abastecer al mercado local (característica que comparte con las industrias India y China). En 2011 solamente el 15% de los vehículos fabricados en Brasil tuvo como destino mercados de exportación.

4.1.3 Expansión de las armadoras a nivel internacional.

Las armadoras han mostrado tres tendencias bien marcadas. La primera es que en países emergentes como China, la India y Brasil, han asignado algunas capacidades de diseño local, ingeniería y oficinas regionales.

La segunda es que estas empresas se han establecido en algunos países de tamaño medio, que cuentan con la escala suficiente y con poder adquisitivo adecuado para apoyar el ensamblaje de vehículos prácticamente sin que la producción se modifique y que funciona también como centro de ensamblaje final para regiones más amplias, caso de México.

Por último, las armadoras también se han posicionado en países en desarrollo geográficamente cercanos a grandes mercados de países desarrollados y en bloques de comercio regionales, como la región de América del norte con el TLCAN integrada por México, Estados Unidos y Canadá.

4.2 Evolución del Mercado Nacional.

La importancia del sector automotriz en México es incuestionable. Ha desempeñado una función relevante y decisiva en el proceso de industrialización, actuando como un factor con efecto multiplicador al impulsar a otros sectores también importantes, tales como: la industria del vidrio; acero; hierro; hule; plástico; aluminio; textil, entre otros (BANCOMEXT, 2006). En términos generales, la Industria automotriz mexicana se caracteriza porque ha visto su evolución a través del tiempo en tres etapas específicas.

La primera etapa, que se inició en 1962, se caracterizó por el surgimiento de una base industrial a través de políticas activas en una economía proteccionista; y luego por una progresiva flexibilización de los decretos automotrices en el contexto de la política económica de apertura y liberalización comercial y financiera. En otras palabras, otorgó una “reserva de mercado” absoluta a la producción local de los automotores, y requirió que un determinado porcentaje de valor fuese de contenido nacional. Así fue como surgió una industria de equipos, componentes y accesorios automovilísticos grande y heterogénea.

La segunda etapa comenzó en 1989, en ella, el marco jurídico-administrativo se hizo más flexible al permitir la entrada de unidades nuevas importadas, tratando de fomentar las exportaciones y la producción. Evidenció un notable éxito exportador al mercado norteamericano, sobre una fase de transición de políticas pasivas a políticas un poco más flexibles en una economía cada vez más abierta.

La tercera etapa empieza en 1995, con la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN, o NAFTA, por sus siglas en inglés) la industria automotriz se caracteriza porque de una forma gradual, se eliminaron las regulaciones y restricciones a las importaciones de automotores que había regido por décadas. De hecho, se conformaron las características centrales del sector automotriz mexicano actual.²⁰

Fue a partir de 1995 que la producción de vehículos ligeros mantiene su crecimiento de manera sostenida hasta 2000. A partir de 2001 y en los años siguientes se presentó una reducción en la producción de vehículos que se explicó por la desaceleración de la economía estadounidense y por el proceso de reconversión de las líneas de producción. Así, luego de haber alcanzado un volumen de manufactura de poco más de 1.9 millones de unidades, la producción nacional de vehículos descendió a poco menos de 1.6 millones de unidades en 2004.

Sin embargo, a partir de 2005 se observa un repunte en la producción de vehículos, con un crecimiento de 7.3% en ese año, alcanzando un total de 1,694,420 unidades, dinamismo que se acentuó en el año 2006 cuando la producción aumentó 22.3%, con respecto al 2005, alcanzando un nivel record ligeramente superior a los 2 millones de unidades producidas y alcanzando su tope máximo en 2008, con un volumen de 2.1 millones de unidades, lo que representó un incremento de 91.3% con respecto a la producción registrada en 1994.

A principios de 2015 se anunció que el sector automotriz mexicano recibiría inversión extranjera directa por 3 mil 500 millones de dólares, sin duda consolidará al país entre las primeras cinco potencias productoras de autos y camiones del mundo en los próximos años.

Como consecuencia del proceso de modernización en la Industria Automotriz mexicana podemos resumir lo siguiente:

²⁰ Jiménez. Op. Cit. p. 43-44

1. México incrementó su participación en las importaciones de vehículos de Estados Unidos, pasando de 10% en 1995 a 23% en 2013, y convirtiéndose en el segundo proveedor de vehículos a Estados Unidos, por encima de Japón y únicamente superado por Canadá.
2. En el sector de autopartes México mejoró su posición como proveedor de Estados Unidos, pasando de representar el 23% de las importaciones en 1995 a 34% en 2013, lo cual lo colocó como el principal proveedor de autopartes, superando a Canadá y Japón.
3. Una de las principales razones del incremento de la participación en las importaciones de Estados Unidos se debe como se mencionó al principio a la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, aunado a las inversiones por parte de las armadoras en México y a la calidad de los vehículos fabricados en nuestro país.

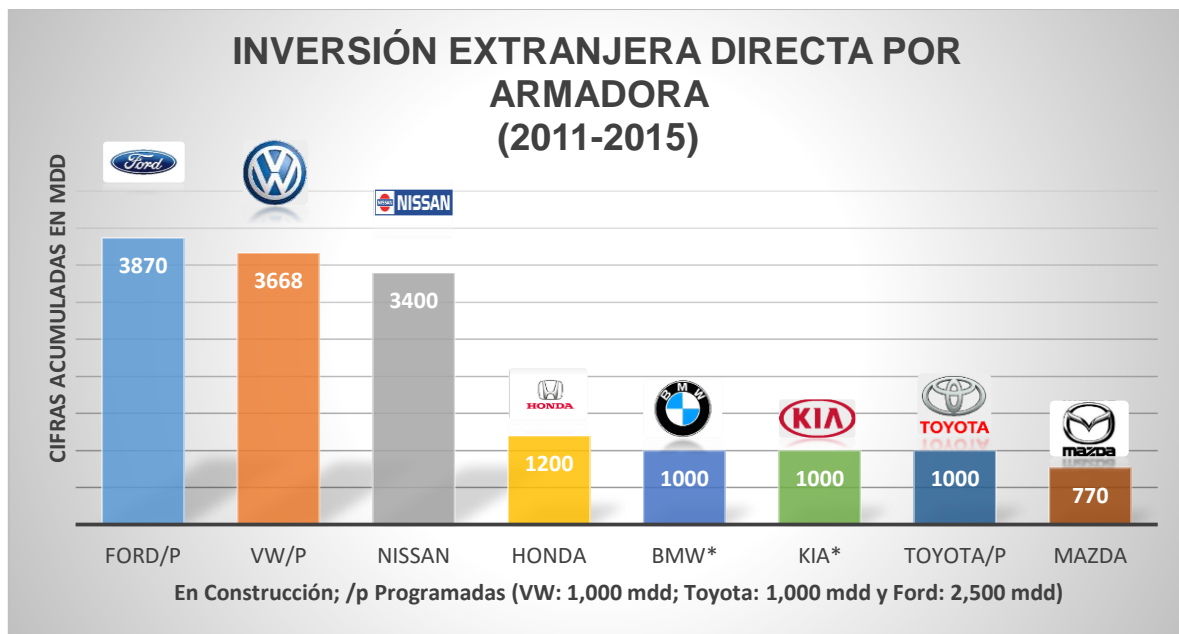
En el siguiente capítulo, revisaremos los indicadores que a mi juicio nos dan un panorama amplio de donde está situada a nivel internacional la Industria Automotriz en México, y analizaremos cómo ha sido su evolución en los últimos 15 años.

CAPÍTULO V. ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO.

5.1 Inversión Extranjera Directa (IED)

El sector automotriz y de autopartes en México ha sido impulsado por la presencia de las principales empresas armadoras de vehículos (ligeros y pesados) en el mundo, tales como: General Motors, Ford, Chrysler, Volkswagen, Nissan, Honda, BMW, Toyota, Volvo, Mercedes-Benz y recientemente KIA. En total, existen en el país 24 complejos productivos en 14 estados del país, en los que se realizan actividades que van desde el ensamble y blindaje, hasta la fundición y el estampado de vehículos y motores. Actualmente, en México se producen más de 40 modelos de automóviles y camiones ligeros.

Gráfica No. 2



Fuente: Elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía, 2015.

Importantes inversiones y proyectos llegaron a México, en los últimos años, algunos ejemplos son:

Ford.

Con sede en Michigan, invirtió en 2015 1.3 mil millones de dólares en la expansión de una fábrica de motores en el estado de Chihuahua y 1.2 mil millones de dólares en una nueva planta de cajas de cambios en el estado de Guanajuato.

Volkswagen.

Anunció en enero 2014 la producción del nuevo Golf VII, el cual comenzó a producirse en su planta en Puebla. La armadora alemana destinó cerca de 700 millones de dólares en instalaciones de producción e infraestructura. El Golf VII fue premiado “World Car of the Year 2013”, de acuerdo al programa World Car Awards.

Infiniti y Mercedes Benz.

En 2014, la alianza Nissan-Renault en conjunto con Mercedes-Benz anunciaron una alianza estratégica para la inversión en una nueva planta destinada a la fabricación de 150 mil autos de las marcas Premium Infiniti para 2017 y Mercedes-Benz para 2018. Se espera que la inversión genere 5,700 nuevos empleos directos.

BMW.

Durante el mes de julio 2014, anunció la inversión de 1,000 mdd para una nueva planta localizada en San Luis Potosí. Dicha inversión será para la producción de 150 mil unidades y la creación de 1,500 empleos directos.

KIA Motors.

En agosto 2014, la compañía surcoreana anunció la inversión de 1,000 mdd para una nueva planta de vehículos ligeros, la cual está ubicada en Pesquería, Nuevo León, cuya planta inicio operaciones en Mayo de 2016.

De acuerdo a la Secretaría de Economía, la industria automotriz terminal atrajo 2,208.2 millones de dólares durante 2014. La IED acumulada por el sector automotriz terminal y de autopartes durante el período 2006-2014 fue de 23,489.6 millones de dólares, lo que representa el 10.0% de la IED recibida por México durante dicho período.²¹

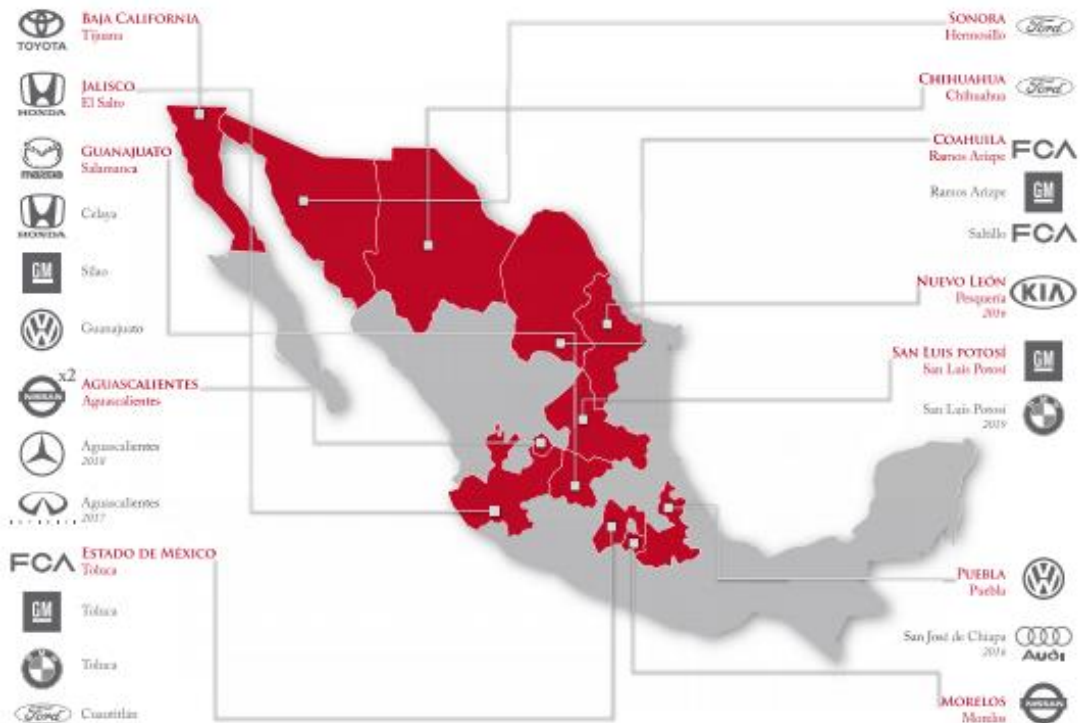
México resulta ser atractivo por su posición geográfica, sus recursos naturales, cadenas de valor y la cercanía con Estados Unidos, lo que se complementa con los menores costos de mano de obra. Según expertos, México puede alcanzar mayores niveles de producción con la entrada en vigor del TPP, desde mi punto de vista si se atienden pendientes tales como mayores apoyos a la pequeña y mediana industria así como incentivos fiscales, mejoras en los planes de estudio que incluyan más Universidades tecnológicas, mejores y mayores garantías de seguridad entre otros, se puede llegar a niveles de crecimiento muy por arriba de lo esperado.

En los últimos cinco años, la industria automotriz nacional se consolidó como uno de los principales destinos de las más importantes armadoras del mundo. Muestra de ello es que de 2011 a 2014, ocho de las mayores empresas automotrices inyectaron al país 11 mil 408 millones de dólares. (Gráfica No. 2)

²¹ Industria Automotriz / Automotive Industry. PRO MÉXICO. Inversión y Comercio. 2014

Mapa No. 1

LOCALIZACIÓN DE LAS PLANTAS DE VEHÍCULOS LIGEROS



Fuente: Pro México. Secretaría de Economía Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. La Industria en México.

Como lo muestra el Mapa No. 1, las empresas de la industria terminal de vehículos ligeros cuentan con un total de 20 complejos productivos en 14 estados del país, en los que se realizan actividades que van desde el ensamble y blindaje, hasta la fundición y el estampado de los vehículos y motores. Actualmente, en México se producen más de 48 modelos de automóviles y camiones ligeros.²²

5.2 Producción Histórica.

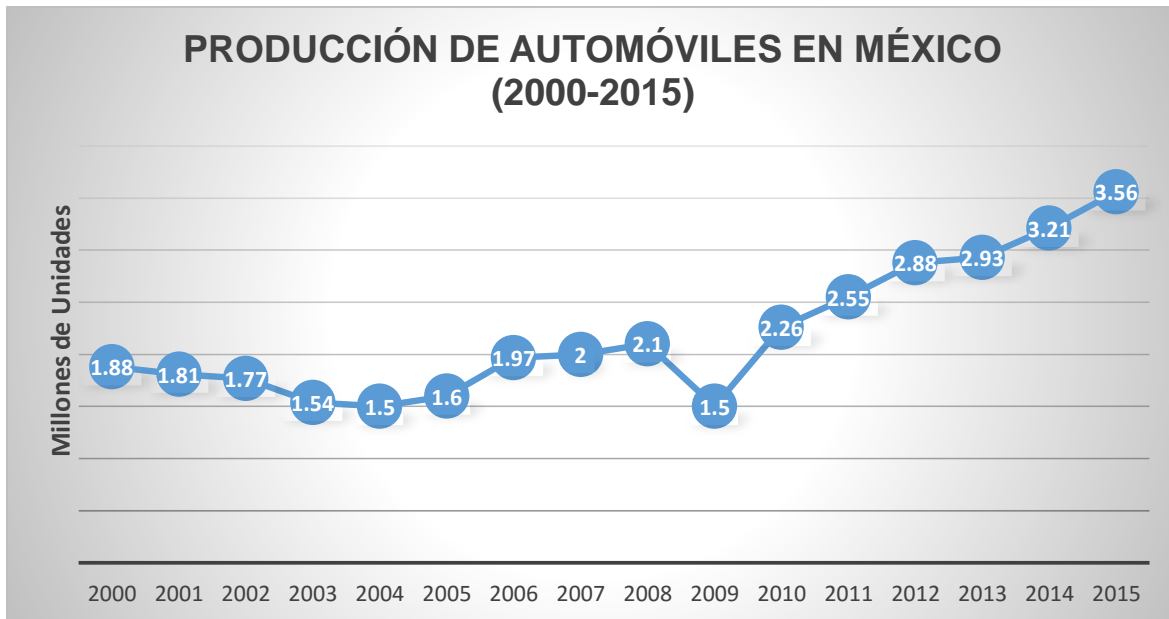
A finales de 2014, el sector automotriz nacional rebasó los 3 millones de automóviles y camiones ligeros producidos por primera vez en la historia, de los cuales el 82 por ciento se destina a mercados de exportación.

En 2014, la industria automotriz terminal obtuvo un crecimiento en tres ámbitos de gran relevancia: mercado interno, exportaciones y producción. Durante este año el

²² Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. La Industria en México. Pro México. Secretaría de Economía

sector automotriz terminal y de autopartes representaron aproximadamente 3% del PIB nacional y 17% del PIB manufacturero mexicano.

Gráfica No. 3



Fuente: Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).

Como podemos ver en la Gráfica No 3, la producción de vehículos ligeros creció 9.8%, pasando de 2.93 millones de unidades en 2013 a 3.22 millones para 2013, alcanzando un nuevo nivel histórico para las armadoras en México. Por otro lado, la industria de vehículos pesados, registró un crecimiento de 23.6% en su producción, alcanzando las 168,882 unidades.

En retrospectiva en 1994, en plena apertura del Tratado de Libre Comercio (TLCAN), se exportaba el 52 por ciento de lo producido por la industria nacional, para 2004 alcanzo el 73 por ciento.

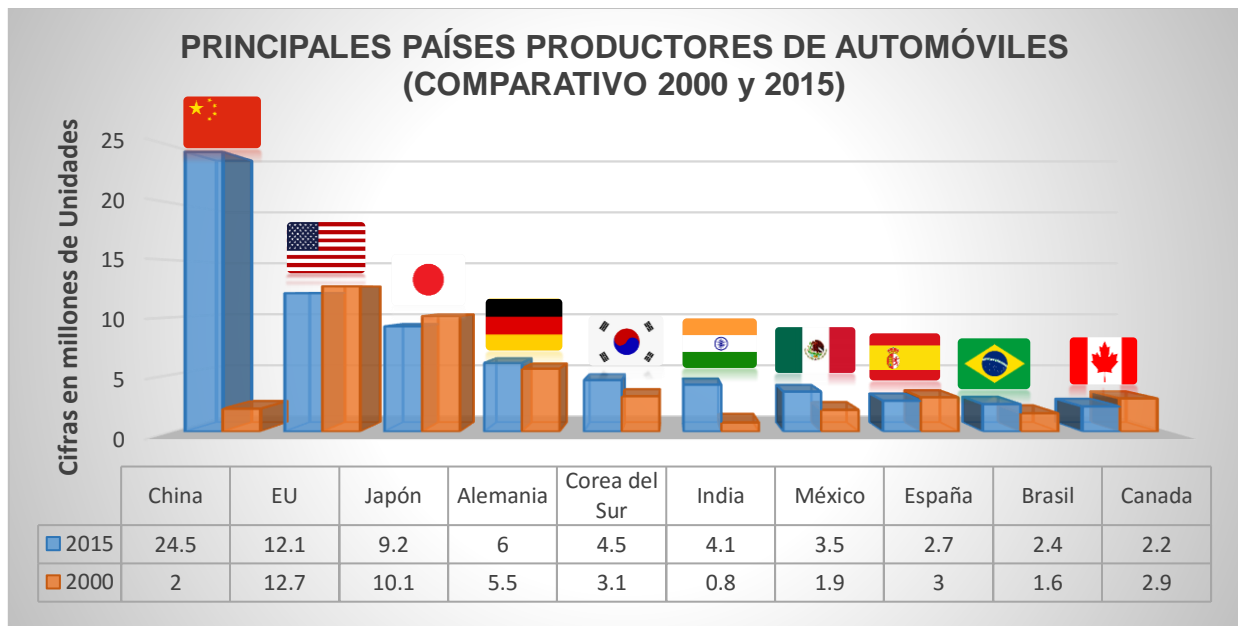
El impulso que ha recibido el sector automotriz por medio de la IED en la última década ha elevado la producción en casi 153 mil vehículos, promedio anual, muy por encima del crecimiento de 41 mil unidades que se observó en el periodo de 1994 a 2004.

México es un país productor de vehículos de gran calidad e innovación. Los vehículos hechos en México cumplen con altos estándares y son comercializados en los mercados más exigentes y competitivos a nivel internacional.

5.3 Importancia de México a Nivel Mundial.

Según datos de AMIA (Asociación Mexicana de la Industria Automotriz) y ANFAVEA (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores), en 2014, México se ubicó por primer año como el séptimo productor de vehículos a nivel internacional y el primer lugar en América Latina, superando a Brasil por 246,530 vehículos ligeros. Durante dicho año, la producción y exportaciones de vehículos ligeros establecieron un nuevo record histórico en el país de 2.9 millones de vehículos.²³

Gráfica No. 4



Fuente: Elaboración propia con datos de Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) 2015

Como podemos observar en la Gráfica No. 4, en 2015, el sector automotriz se ha mantenido como el séptimo productor de vehículos a nivel internacional y primer lugar en América Latina, solo superado por la India, Corea del Sur y Alemania.

China es el mayor productor de automóviles en el mundo, al cierre de 2015 su producción alcanzó más de 24.5 millones de unidades, si lo comparamos con el año 2000 su producción apenas fue de 2 millones de unidades lo que representa un crecimiento espectacular de 91.83%.

India se sitúa en el sexto lugar apenas una posición adelante de México, con una producción al cierre de 2015 de 4.1 millones de unidades, si comparamos esta cifra

²³Industria Automotriz / Automotive Industry. PRO MÉXICO. Inversión y Comercio.
http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector

con el año 2000 en el que apenas alcanzó una producción de 0.8 millones de unidades, su crecimiento resulta ser igualmente de espectacular con un 80.48%.

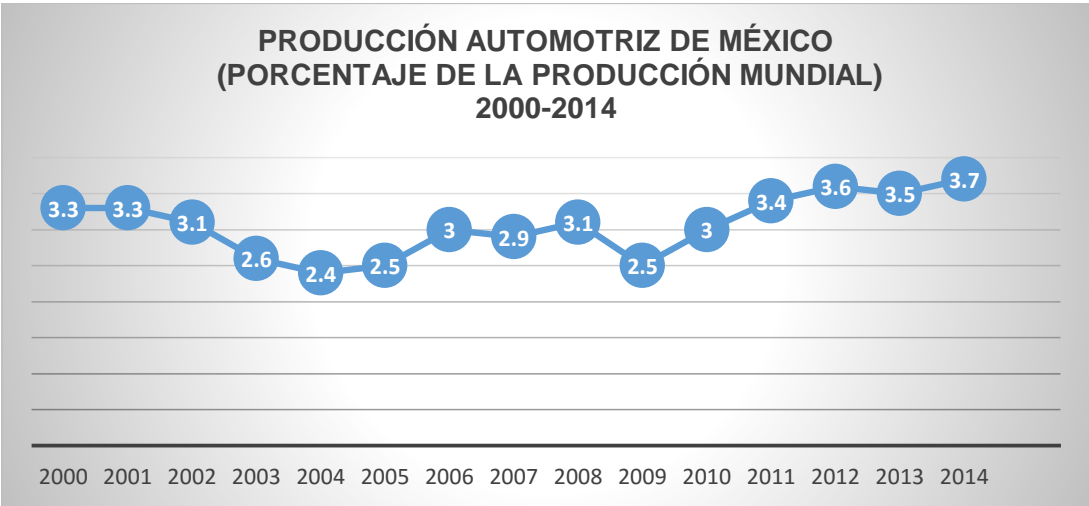
Si bien en los últimos 15 años, México aumentó su importancia como productor de autos, muestra de ello es que ya rebasó a potencias como Brasil, Canadá, Inglaterra y Francia, paso del noveno al séptimo lugar, al cierre de 2015 su producción fue de 3.5 millones de unidades contra el año 2000 que fue de 1.9 millones de unidades, representando un crecimiento nada despreciable de 45.71%.

5.4 Mayor Producción para Exportación.

Los 3,565,469 (tres millones quinientos sesenta y cinco mil cuatrocientos sesenta y nueve) vehículos producidos en México representan el 3.93% del total mundial de 90,683,072 (noventa millones seiscientos ochenta y tres mil setenta y dos) vehículos, un nivel históricamente alto que apunta a elevarse si tomamos en cuenta que se espera una mayor integración con los demás países integrantes del TPP. (Gráfica No. 5)

Actualmente, el crecimiento está sostenido por la mayor demanda de vehículos por parte de Estados Unidos, que continúa siendo el principal mercado de exportación de los automóviles y camiones mexicanos; sin embargo, los vehículos producidos en México son exportados a más destinos, tal es el caso de Asia, que durante los últimos años ha incrementado su participación como destino de las exportaciones mexicanas. Tan sólo en 2014, se exportaron a Asia 127,171 vehículos ligeros, como se ve en el Mapa No. 2, mientras que en 2011 fueron 31,425.

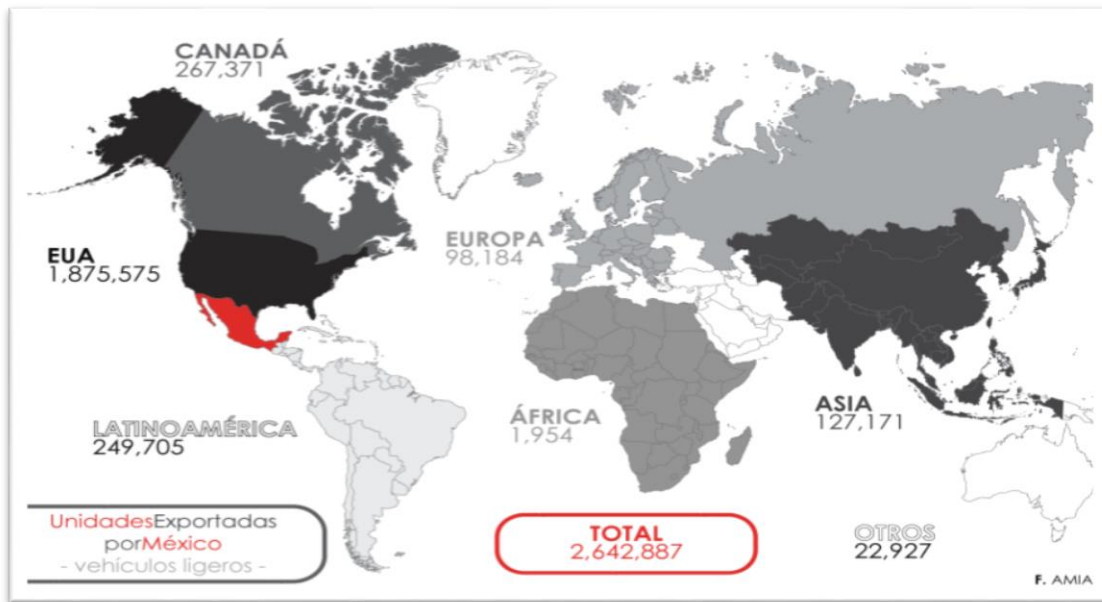
Gráfica No. 5



Fuente: Elaboración propia con datos de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) 2014.

Mapa No. 2

UNIDADES DE AUTOMÓVILES MEXICANOS EXPORTADOS (2014)



Fuente: Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. Sector Automotriz Terminal. Pro México. Secretaría de Economía.

Tabla No. 4

PORCENTAJE DE UNIDADES DE AUTOMÓVILES EXPORTADOS POR MÉXICO (2014)		
País	Unidades	%
EUA	1,875,575	70.96
Canadá	267,371	10.11
Latinoamérica	249,705	9.44
Asia	127,171	4.81
Europa	98,184	3.71
África	1,954	0.07
Otros	22,927	0.86
Total	2,642,887	100

Fuente: Elaboración propia con datos de Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. Sector Automotriz Terminal. Pro México. Secretaría de Economía.

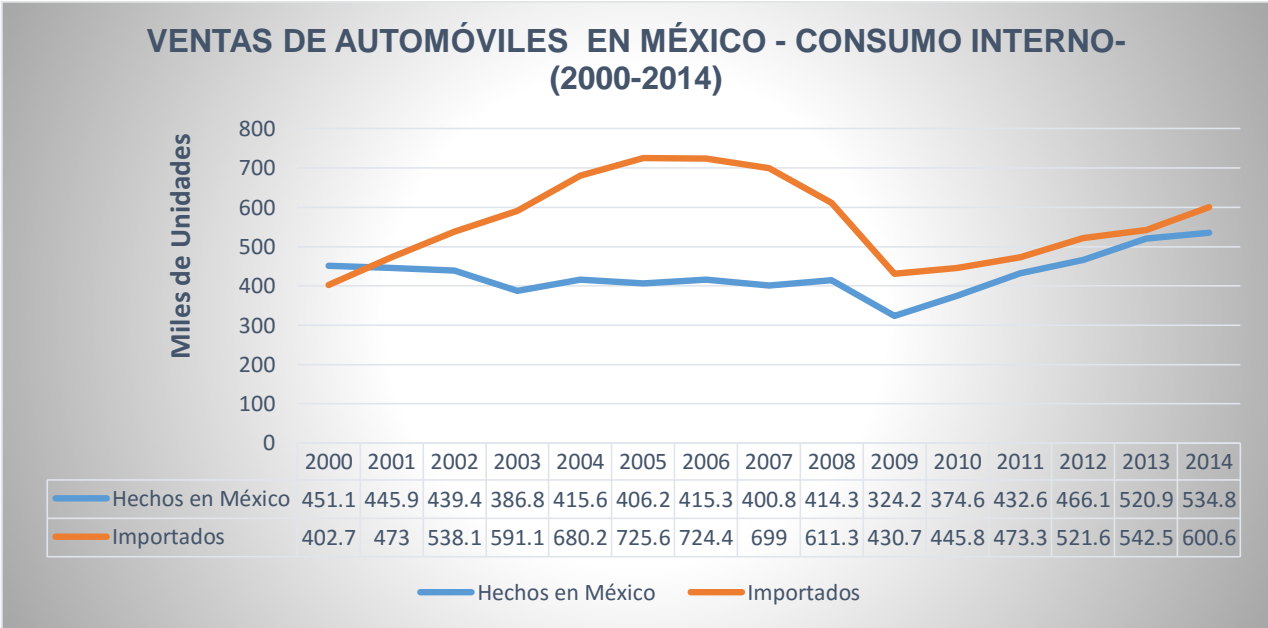
Como podemos ver en la Tabla No. 4. Las exportaciones mexicanas automotrices en el 2014, sumaron 2,642,887 autos, lo que representó un crecimiento de 12.2% con respecto a 2013. Del total de autos destinados a la exportación, el 81% se destinaron a EUA (70.96%) y Canadá (10.11%) principales socios comerciales del TLCAN, el 9.44% se destinó al mercado de América Latina y solo el 4.81% a Asia y 3.71% a Europa, lo que sin duda nos indica que con el TPP se abre la posibilidad de incrementar la participación en estos dos mercados.

Otro de los elementos que está apuntalando el crecimiento del sector es el precio de las gasolinas. La mayor parte de la producción nacional son vehículos con motores de combustión interna, en tanto que los autos de tecnologías más limpias se están produciendo en naciones como Estados Unidos, China y Alemania, evidentemente según vaya desarrollándose este tipo de tecnologías la transferencia de tecnología se dará a otros países productores donde las cadenas especializadas de producción jugaran un papel importante para este sector.

5.5 Incremento de Consumo Interno.

Como se puede ver en la Gráfica No. 6, el mercado interno de México ligo en 2014 su segundo año consecutivo con ventas que superaron el millón de unidades, aunque quedó ligeramente por debajo de su máximo histórico de 2006.

Gráfica No. 6



Fuente: Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) 2014.

En 2013, se vendieron en México más de 1 millón de vehículos, lo que representó un crecimiento del 7.7% en comparación a 2012. De acuerdo con Business Monitor, se estima que el consumo de vehículos en México tendrá una Tasa Media de Crecimiento Anual de 7.9% durante el periodo 2013-2017; lo anterior colocará la venta de vehículos en un total de 1.3 millones de unidades para el final del periodo.

Asimismo en 2013, respecto a la comercialización local de vehículos ligeros, Nissan obtuvo el primer lugar de ventas con un 25% de participación del mercado nacional, seguido por General Motors con 19%, Volkswagen con 15%, Fiat Chrysler Automóviles (FCA) 9%, Ford 8%, Toyota 6%, Honda 5% y Mazda 3%. Las ventas de las marcas anteriormente mencionadas representan el 90% del total de vehículos vendidos en México, siendo uno de los países con mayor crecimiento en ventas de vehículos en Latinoamérica con 7.7% respecto a 2012, dando muestras de un gran potencial por explotar aunque todavía dista, en cuanto a unidades vendidas al volumen de un mercado como el de Brasil.²⁴

Si bien la mayor parte de la producción nacional es para exportación, la elevada oferta automotriz está sustentada en un mayor ingreso de unidades importadas.

Cifras de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) revelan que del total de unidades vendidas, el 53% es de origen externo, en tanto que el 47 por ciento restante son unidades nacionales.

Los autos compactos y subcompactos continúan representando los segmentos con mayor participación en las ventas de vehículos ligeros en México. La suma de su participación fue de 59% para 2013, seguido de las SUV's con 19%, las pick-ups con 14%, los vehículos de lujos con 6% las minivan's con 2% y los autos deportivos con 1%.²⁵

En los últimos cinco años se ha mantenido en crecimiento la demanda de autos producidos en México, al pasar de 324 mil unidades en 2010 a 524 mil en 2014.

²⁴ Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. La industria en México. Pro México. Secretaría de Economía. p.12

²⁵ Industria Automotriz. Op. cit. p. 16

CAPÍTULO VI.

VENTAJAS COMPARATIVAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Algunos de los factores que han ayudado a consolidar a la industria automotriz terminal y de autopartes en México son: la gran recuperación ante los efectos de la crisis, el atractivo de su actividad exportadora, el flujo de inversiones en el sector y la expansión de sus capacidades productivas, lo que fomenta que la industria automotriz mexicana se encuentre actualmente entre las más dinámicas y competitivas del mundo.²⁶

Otro factor que no debemos dejar a un lado es la cercanía con Estados Unidos, lo que se complementa con los menores costos de mano de obra.

En términos generales podemos decir que México ofrece importantes ventajas comparativas a nivel mundial, destacando básicamente cuatro:

1. Ubicación Geográfica.
2. Disponibilidad de mano de obra calificada y competitiva.
3. Amplia Proveeduría /Cadenas Globales de Valor.
4. Tratados de Libre Comercio, Acuerdos Comerciales y Desgravación Arancelaria.

6.1 Ubicación Geográfica.

México cuenta con excelentes vías de comunicación. Su amplia red de carreteras y vías férreas comunican al país internamente, así como a sus fronteras norte y sur, formando conexiones entre Estados Unidos, Guatemala y Belice; y sus costas al Oeste y al Este, uniendo los puertos del Océano Pacífico con el Golfo de México y el Mar Caribe, en el Océano Atlántico.

México cuenta con más de 3 mil kilómetros de frontera con Estados Unidos de Norteamérica, mercado más grande del mundo y un acceso preferencial, gracias al TLCAN. Aunado a esto, se cuenta con fácil acceso a los océanos Pacífico y Atlántico, lo que equivale a 11 mil kilómetros de litorales.

Los principales países asiáticos (China, Japón o Malasia) toman en promedio de 15 a 23 días más para abastecer el mercado de Norteamérica y tardan entre 12 y 24

²⁶ Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. La Industria en México. Pro México. Secretaria de Economía. p. 12

días más para llegar al mercado sudamericano, respecto a los productos enviados desde nuestro país, como puede verse en la Tabla No, 5.

Tabla No. 5

DÍAS MARÍTIMOS DE DISTANCIA A PRINCIPALES CENTROS DE CONSUMO.								
	Alemania	Brasil	China	Colombia	Corea	EUA	India	México
Nueva York	11	15	32	6	21	-	25	5
LA.	25	23	18	10	17	-	31	4
Rotterdam	-	17	32	15	33	11	20	16
Yokohama	35	35	4	24	3	15	17	19

Fuente: Industria Automotriz. Monografía Dirección General de Industria Pesadas y de Alta Tecnología. Secretaría de Economía. Marzo 2012.

Los procesos que requieren colaboración estrecha en Ingeniería y Administración entre México y Estados Unidos se ven ampliamente beneficiados por compartir mismo uso horario.

La estabilidad de las variables macroeconómicas ofrece condiciones de mayor certidumbre comparadas con otros países de la misma región.

México es un destino forzoso de paso para aquellas empresas de países Sudamericanos que tienen comercio con Estados Unidos, lo que sin duda lo convierte en un destino necesario de paso.

6.2 Disponibilidad de mano de obra calificada y competitiva.

En México se cuenta con una mano de obra experimentada en la industria automotriz y con costos laborales bajos. En las plantas más eficientes en México estos costos llegan a ser hasta un cuarto del costo laboral en Estados Unidos.

El desarrollo de la industria automotriz en nuestro país generó habilidades y capacidades en la mano de obra nacional que favorecieron el surgimiento de la industria aeronáutica.

La oferta de Ingenieros en México representa una ventaja para la atracción de inversión, respecto de otros destinos. En nuestro país se gradúan en promedio 100 mil estudiantes de ingeniería y técnicos (cifra superior a la de Canadá, Alemania, o Brasil) por año y existen 900 programas de posgrado relacionados con la ingeniería y la tecnología en universidades mexicanas, lo cual representa un importante atractivo para la inversión.

Tabla No. 6

EGRESADOS DE LICENCIATURAS EN ÁREAS DE INGENIERIA, MANUFACTURA Y CONSTRUCCIÓN EN MÉXICO	
(2012-2013)	
Estado	Egresados
Ciudad de México	12,796
México	8,841
Jalisco	6,753
Veracruz	5,893
Puebla	4,957
Nuevo León	4,378
Guanajuato	3,499
Tamaulipas	3,469
Coahuila	3,358
Chihuahua	3,222
Tabasco	3,210
Chiapas	3,088
Sonora	3,001
Sinaloa	2,451
Michoacán	2,424
Querétaro	2,284
Hidalgo	2,248
San Luis Potosí	2,029
Baja California	1,984
Durango	1,724
Aguascalientes	1,478
Yucatán	1,329
Oaxaca	1,230
Morelos	1,219
Zacatecas	1,159
Guerrero	851
Campeche	839
Tlaxcala	826
Colima	547
Nayarit	467
Quintana Roo	381
Baja California Sur	338
Total	92,273

Fuente: ANUIES. Ciclo escolar 2012-2013. Inicio de cursos.²⁷

De acuerdo a datos de la Asociación Nacional de Universidades e Instituciones de Educación Superior (ANUIES), en el 2012 se graduaron 101.7 mil estudiantes. Según cifras de 2012 de UNESCO, en México hay 26% más graduados en ingeniería manufactura y construcción per cápita que en Estados Unidos, en el año 2013, la cifra fue de 92.27 mil estudiantes egresados de Licenciaturas en áreas de ingeniería, manufactura y construcción, como se muestra en la Tabla No. 6.

²⁷ Secretaría de Economía. Pro México. Inversión y Comercio. Información Estatal. Sector Automotriz

6.2.1 Centros de Ingeniería y Diseño Automotriz.

El establecimiento de centros de diseño en el país ha contribuido a fortalecer las capacidades existentes en el sector, así como la calidad de la mano de obra en la producción de los productos manufacturados en México. A continuación se describen algunos ejemplos de las inversiones:

Centro Regional de Ingeniería General Motors.²⁸ Con sede en Toluca, Estado de México emplea a 700 ingenieros dedicados al diseño y pruebas de investigación de ingeniería.

Centro de desarrollo Tecnológico Nissan. Con sede en Toluca, Estado de México, emplea 366 personas, este centro se enfoca en reducir emisiones contaminantes de los motores en un 70%, cuenta con cámaras especiales para ruido y para simular caminos y detectar desgaste de partes y carrocería por vibración; además simula condiciones climáticas extremas de frío y calor para certificar el correcto funcionamiento de sistemas y plásticos.

Centro de investigación, desarrollo y pruebas de ingeniería automotriz Chrysler.²⁹ Con sede en Ciudad de México. Algunas de las áreas del centro son: pruebas vehiculares, laboratorios para medir emisiones contaminantes, laboratorios de ingeniería de materiales y metrología, dinamómetros de motores y transmisiones.

Centro de Investigación y Asistencia Técnica del Estado de Querétaro, A.C. (CIATEQ).³⁰ Con sede en Querétaro, Querétaro, este centro se construye con la participación del Gobierno Federal representado por CONACYT (Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología) y LANFI (Laboratorios Nacionales de Fomento Industrial), el gobierno estatal de Querétaro, Grupo ICA y Grupo SPICER.

Realiza proyectos de desarrollo tecnológico para la industria automotriz y de autopartes, desde la ingeniería básica hasta la fabricación de maquinaria, equipo, herramientas, bancos de pruebas, sistemas de control y medición, fabricación de prototipos y desarrollo de vehículos especializados para aeropuertos.

Centro de Tecnología Electrónica Vehicular.³¹ Es una iniciativa que se forma del convenio entre el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO) y la empresa Soluciones Tecnológicas. El centro desarrolla e integra sistemas electrónicos para aplicaciones automotrices.

²⁸ Información corporativa General Motors.

http://www.gm.com.mx/content_data/LAAM/MX/es/GMMGM/flash/corporateinformacion/conozca/planta_centro_regional.html

²⁹ Información corporativa Chrysler, <http://www.chryslerdemexicoonline.com/company/ingenieria/index.htm>

³⁰ CONACYT, <http://www.ciateq.mx/>

³¹ . ITESO.

http://portal.iteso.mx/portal/page/portal/ITESO/Informacion_Institucional/ITESO_Empresa/Centro_de_tecnologia_electronica_vehicular

Centro Técnico de Delphi: Tiene sede en Ciudad Juárez, Chihuahua. Este es un centro de ingeniería de componentes responsable del diseño y desarrollo de productos, y emplea a cerca de 3 mil entre ingenieros y técnicos.

Centro de Desarrollo de la Industria Automotriz en México (CEDIAM):³² Es un centro integrador de cobertura nacional al servicio del sector automotriz que ofrece servicios de asesoría, capacitación, investigación y desarrollo de tecnología, con el objetivo de lograr un mayor impulso a la industria nacional.

Centro de Ingeniería y Desarrollo Industrial (CIDESI):³³ El Centro de Ingeniería y Desarrollo Industrial, CIDESI, fue fundado el 9 de marzo de 1984. Pertenece al Sistema de Centros del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología. CIDESI está Certificado bajo la Norma ISO 9001:2008 y es el primer Centro del Sistema CONACYT Certificado en AS9100 B como proveedor de la industria aeronáutica.

Centro de Investigación en Materiales Avanzados (CIMAV):³⁴ El Centro de Investigación en Materiales Avanzados, S.C. (CIMAV), es una institución integrada al Sistema Nacional de Centros Públicos CONACYT, fue fundado en la ciudad de Chihuahua en octubre de 1994.

6.2.2 Otras iniciativas de Ingeniería y Diseño Automotriz.

Alianzas estratégicas y redes de innovación (AERIS):³⁵ Son un mecanismo impulsado por CONACYT que apoya a las empresas para planear y constituir alianzas y redes de innovación con otras empresas y con instituciones académicas.

Su objetivo es posicionar a México como una opción global viable de investigación y desarrollo automotriz, así como promover el desarrollo y la aplicación de nuevas tecnologías en la industria e incrementar la capacidad técnica de mexicanos para el desarrollo de nuevos productos y tecnologías automotrices.

Cluster Automotriz de Nuevo León (CLAUT):³⁶ El Cluster Automotriz de Nuevo León, A.C. es una asociación civil compuesta por fabricantes de primer nivel de la industria automotriz e instituciones académicas y gubernamentales relacionadas con el ramo.

Ademas busca el desarrollo de la cadena integrada desde las armadoras de vehículos hasta los proveedores de primero, segundo y tercer nivel, mejor conocidos

³² ITESM, <http://www.itesm.mx/rzc/CeDIAM/cediam1/index.htm>

³³ CONACYT, <http://cidesi.com/joomla/index.php>

³⁴ CONACYT, <http://www.cimav.edu.mx/>

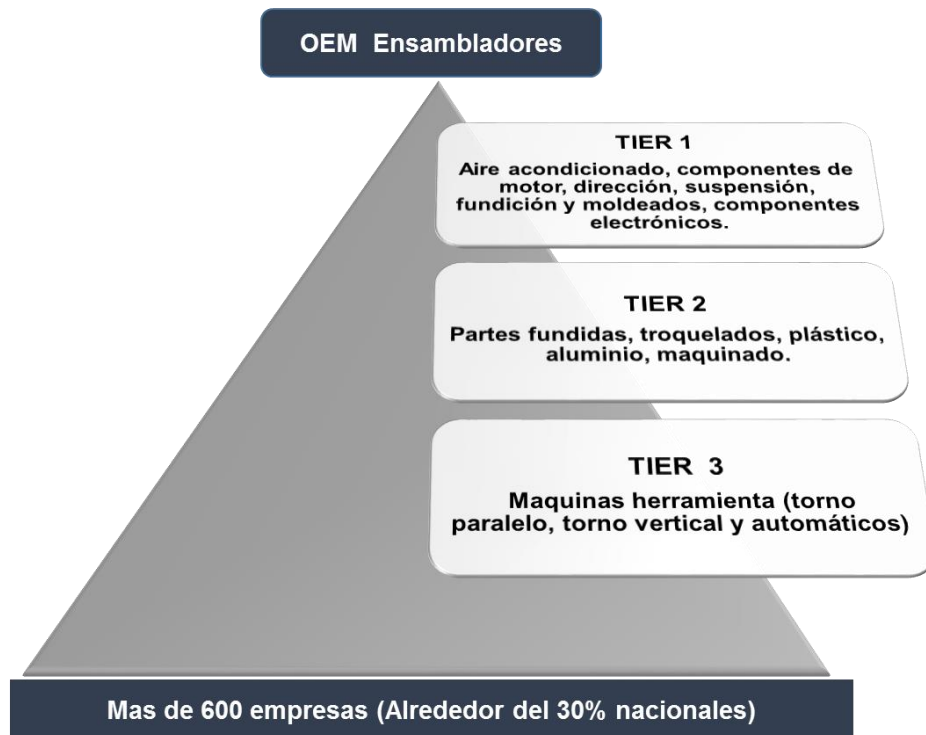
³⁵ CONACYT, http://www.conacyt.mx/fondos/institucionales/Tecnologia/Avance/Paginas/Avance_AERIS.aspx

³⁶ CLAUT, <http://claut.com.mx/>

como “Tier 1”, “Tier 2” y “Tier 3”³⁷, (Ver Clasificación en Gráfica No. 7), así como las empresas de soporte a la Industria Automotriz tales como empresas de servicios de logística, de consultoría.

Gráfica No. 7.

CLASIFICACIÓN TIERS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.



Fuente: Elaboración propia con datos de Industria Automotriz. Monografía Dirección General de Industria Pesadas y de Alta Tecnología. Secretaría de Economía. Marzo 2012

De acuerdo con información del Sistema Empresarial Mexicano (SIEM), en territorio nacional se encuentran más de 600 empresas de autopartes, de las cuales aproximadamente el 30% son de primer nivel (Tier 1)³⁸.

³⁷ Las OEMs (Original Equipment Manufacturer), se centran en el diseño general y la producción de motores y la transmisión secundaria, dejando otro componente y el desarrollo de accesorios de Empresas Tier 1.

Tier 1. Proveedores de partes originales a las ensambladoras, principalmente de subensambles y tiene capacidad de diseño y fabricación de módulos, asumen la responsabilidad de las funciones llevadas a cabo por fabricantes de equipos originales.

Tier 2 y 3. Proveedores de partes con diseños suministrados por Tier 1, generalmente suministran productos relativamente básicos y partes individuales.

³⁸ Industria Automotriz. Monografía Dirección General de Industria Pesadas y de Alta Tecnología. Secretaría de Economía. Marzo 2012

Cluster Automotriz de Guanajuato:³⁹ Cuenta con 297 empresas, dentro de las que destacan: General Motors y Volkswagen en Silao; Mazda en Salamanca y Honda en Celaya, así como empresas de gran prestigio en la fabricación de llantas como Pirelli y otras más de autopartes, transmisiones y componentes para autos.

Los países que han invertido en el estado son: Alemania, Japón, Estados Unidos, Italia, Francia, Inglaterra, España, Canadá, Brasil, Holanda, India, Taiwán, Suiza, Suecia y Corea.

6.3 Amplia Proveeduría / Cadenas Globales de Valor.

Para tener claro la importancia de la Industria de Autopartes es necesario primero entender el concepto mismo de lo que son las cadenas de valor:

“Las Cadenas Globales de Valor (CGV) no son más que un conjunto de eslabones o el conjunto de actividades necesarias para generar un producto o servicio; desde su concepción hasta la venta final, incluyendo también el reciclaje de los residuos después de su uso. Las CGV pueden ser entendidas como una nueva forma de funcionamiento y organización de las redes transnacionales, que representan alrededor del 80% del comercio mundial. Puede ser asumida también como un conjunto de eslabones consecutivos de actividades económicas en diferentes países o regiones, que interactúan en una dinámica continua”.⁴⁰

La mayoría de las empresas armadoras en México cuentan con empresas de autopartes que se localizan alrededor de sus plantas de vehículos para cumplir con las exigencias de proveeduría y tiempos de entrega.

El sector automotriz y de autopartes en México, ha sido impulsado por la presencia productiva de las principales 10 empresas armadoras de vehículos (ligeros) en el mundo, tales como: General Motors, Ford, FCA, Volkswagen, Nissan, Honda, BMW, Toyota, Volvo y Mercedes-Benz. Recientemente Audi, BMW, Mercedes-Benz, Infiniti y KIA Motors anunciaron nuevos proyectos en México, incorporándose a las armadoras de vehículos ligeros con presencia en el país.

En la tabla No. 7. Se resumen las principales especialidades por cada región: Noroeste (Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa, Durango), Noreste (Coahuila, Chihuahua, Nuevo León, Tamaulipas), Bajío (Aguascalientes, San Luis Potosí, Querétaro, Jalisco, Guanajuato), y Centro (Estado de México, Ciudad de México, Morelos, Veracruz, Tlaxcala, Yucatán, Puebla, Hidalgo). Destacando en Primer lugar el Noreste con 198 plantas, en segundo lugar el Bajío con 142 plantas,

³⁹ CLAUGTO. <http://claugto.org/>

⁴⁰ Ferrando, Alonso P. Las Cadenas Globales de Valor y la medición del comercio internacional en valor agregado. Comercio Internacional. Instituto de Estrategia Internacional. CERA 1989. p. 2

Tercer lugar Centro con 101 y cuarto lugar Noroeste con 70 plantas respectivamente.

Tabla No. 7

PRINCIPALES ESPECIALIDADES POR REGIÓN EN PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN MÉXICO			
Región:	Estados:	Número de Plantas	Especialización en Autopartes:
Noroeste	Baja California, Baja California Sur, Sonora, Sinaloa y Durango	70	Fabricantes de sistemas de aire acondicionado y calefacción, componentes de interiores, accesorios y sistemas eléctricos para automóviles.
Noreste	Coahuila, Chihuahua, Nuevo León y Tamaulipas	198	Fabricación de climas, sistemas automotrices, partes plásticas, partes para el sistema eléctrico, partes para motor y maquinados.
Bajo	Aguascalientes, San Luis Potosí, Querétaro, Jalisco y Guanajuato	142	Plantas de autopartes: estampados, componentes eléctricos, frenos y sus partes, productos de hule, partes para motor y transmisión para automóviles.
Centro	Estado de México, Ciudad de México, Morelos, Veracruz, Tlaxcala, Yucatán, Puebla e Hidalgo	101	Plantas de autopartes, en las que destaca la producción de accesorios: asientos, aire acondicionado, gatos hidráulicos tipo botella. Componentes de interiores, partes para motor, sistemas eléctricos, estampados, suspensión y partes para automóviles
Total		511	

Fuente: Elaboración propia con datos de Secretaria de Economía. Pro México. México Investmen Map. Ficha sectorial Autopartes

Mapa No. 3

LOCALIZACIÓN DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES.



Fuente: Secretaria de Economía. Pro México. México Investmen Map. Ficha sectorial Autopartes.

Debido a los sistemas de producción implementados por la industria terminal para incrementar su productividad, algunos de los cuales requieren la proveeduría de partes directamente en el lugar y momento del ensamble de dicha parte o componente al vehículo, los proveedores de primer nivel tienen una estrecha relación con los fabricantes de vehículos, adquiriendo un mayor grado de responsabilidad en el proceso de fabricación del producto final.

De acuerdo al ranking de las 500 principales empresas de la industria de autopartes en México, reconocidas a nivel internacional, tenemos a las siguientes empresas mexicanas:

Tabla No. 8

RANKING DE LAS EMPRESAS MEXICANAS DE ACUERDO A SUS VENTAS.			
RANKING DE LAS 500	EMPRESA	VENTAS MILLONES DE PESOS	EMPLEOS EN MÉXICO
43	NEMAK	56,299	20,278
93	METALSA	24,400	9,000
185	SAN LUIS CORPORACION	10,362	4,654
234	KATCON	7,100	ND

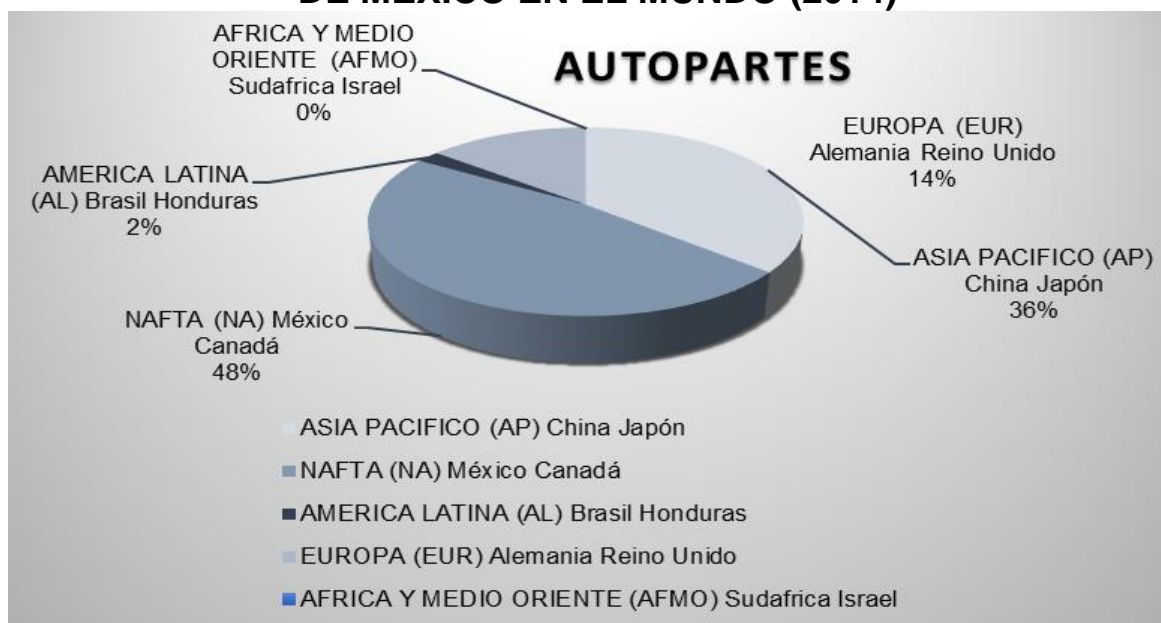
Fuente. Elaboración propia con datos de Industria Automotriz. Secretaria de Economía Pro México p.23.

Prueba de ello es la calidad de los productos y de la mano de obra calificada que hacen que los productos mexicanos puedan competir con otras empresas a nivel mundial.

En la gráfica No. 8, podemos ver de una manera muy clara la participación del mercado de autopartes en los Estados Unidos, destacan los países miembros del TLCAN (NAFTA por sus siglas en ingles), México y Canadá con una participación del 47% del mercado, este crecimiento se da a partir de 1995 año en que entra en vigor el TLCAN, también hay que destacar la participación de los países miembros del bloque Asia-Pacífico (AP), principalmente China y Japón con un 36% de participación, le sigue el bloque de los países europeos (EUR), principalmente Alemania y Reino Unido con un 14% de participación.

Gráfica No. 8

PARTICIPACIÓN DE MERCADO DE AUTOPARTES DE MÉXICO EN EL MUNDO (2014)



Fuente: Pro México con información del departamento de comercio de los EE.UU., y Global Trade Atlas 2014.

6.4 Tratados de libre comercio, acuerdos comerciales y desgravación arancelaria.

México cuenta con una red de 11 Tratados de Libre Comercio con 46 países (TLCs)⁴¹, 32 Acuerdos para la Promoción y Protección Recíproca de las Inversiones (APPRI) con 33 países y 9 acuerdos de alcance limitado (Acuerdos de Complementación Económica y Acuerdos de Alcance Parcial) en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).⁴²

Además, México participa activamente en organismos y foros multilaterales y regionales como la Organización Mundial del Comercio (OMC), el Mecanismo de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC), la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y la ALADI.⁴³

⁴¹ Que contemplan reglas de origen, con lo cual se otorgan tarifas preferenciales a los productos cuyo valor regional incorporado (porcentaje del valor total que fue generado en el territorio nacional) exceda ciertos niveles, lo que genera incentivos para se desarrollen actividades de mayor valor agregado.

⁴² Comercio Exterior. Países con Tratados y Acuerdos Firmados con México. Secretaría de Economía. 10 de Mayo de 2015

⁴³ Para más referencia consultar SICAIT Sistema de Información de Tratados Comerciales Internacionales. Secretaría de Economía. Septiembre 05 de 2014. <http://www.economia-snci.gob.mx/sicait/5.0/>

Lo anterior significa que México tiene acceso preferente a más de mil millones de consumidores potenciales y una representación de 64.9% del PIB mundial.

Un TLC beneficia a los países que conforman una zona comercial, para determinar cuáles bienes podrán gozar de trato arancelario preferencial provenientes de países ajenos a una zona comercial se utilizan las reglas de origen.

En la Tabla No. 9 se resumen las reglas de origen relacionadas y sus principales características con la industria automotriz que se derivan de los diferentes Tratados de Libre Comercio o Acuerdos de Cooperación Económica, firmados por México con diferentes países.

Tabla No. 9

REGLAS DE ORIGEN AUTOMOTRIZ	
TLC / ACUERDO DE COOPERACIÓN ECONÓMICA	REGLAS DE ORIGEN AUTOMOTRICES
TLCAN	El valor del contenido regional (VCR) requerido debe ser de 62.5% (para vehículos de transporte de 15 o menos personas) o 60% (para vehículos de transporte de 16 o más personas), bajo el método de costo neto.
UNIÓN EUROPEA	Para conferir el estatus de original, el valor de todos los materiales utilizados para la fabricación del producto no debe exceder el 40% del precio de fábrica del mismo.
EFTA Estados miembros	Para conferir el estatus de original, el valor de todos los materiales utilizados para la fabricación del producto no debe exceder el 40% del precio de fábrica del mismo.
MERCOSUR	Brasil y Argentina: Índice de Contenido Regional (ICR) no menor a 60%; Uruguay: ICR no menor a 50%; México: ICR no menor a 30%.
COLOMBIA*	Valor Contenido Nacional (VCN) de 35% a 50%.
CHILE	VCR de por lo menos 32%, por el método de valor de transacción, o VCR de por lo menos 26%, por el método de costo neto.
BOLIVIA	VCR de por lo menos 40% bajo el método de costo neto.
COSTA RICA Y NICARAGUA	VCR de por lo menos 40% bajo el método de costo neto.
GUATEMALA, HONDURAS Y EL SALVADOR	VCR de por lo menos 50%.
ISRAEL	40% por el método de valor de transacción; o 30% por el método de costo neto.
PERU	VCR de por lo menos 35%.
JAPÓN	VCR de por lo menos 65%.

* En abril de 2011, México y Colombia alcanzaron un acuerdo para modificar las reglas de origen aplicables a ciertos vehículos.

Fuente: Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. La Industria en México. Pro México. Secretaría de Economía.

En el marco de los Acuerdos y/o Tratados de Libre Comercio de México con el resto del mundo, la desgravación arancelaria para vehículos automotores nuevos se negoció de esta manera:

6.4.1 Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN).

De conformidad con el numeral 19 del Apéndice 300-A.2 del TLCAN, México eliminó el 1 de enero de 2004, el requisito de permiso previo de importación a los vehículos nuevos y a los provenientes de Estados Unidos y Canadá con arancel de 0% conforme al calendario de desgravación.

“Los plazos de desgravación fueron asimétricos. EE.UU. desgravó el total de sus importaciones a la entrada en vigor del TLCAN en 1994, mientras que México sólo lo hizo para el 6.5% de sus importaciones. Canadá, por su parte, redujo aranceles de 9.2 a 4.6% inmediatamente reduciéndose a cero en un periodo de 10 años.

Hoy, a diez años de la entrada en vigor del TLCAN, el programa de desgravación está cubierto. A partir del 1 de enero de 2004, cualquier particular puede importar un auto nuevo proveniente de EE.UU. y Canadá, y las empresas armadoras no tienen que cumplir con el requisito de balanza comercial positiva. Sin embargo, el libre comercio de automóviles en la región se alcanzará hasta el año 2018 cuando se incluya en su totalidad también el comercio de automóviles usados”.⁴⁴

6.4.2 Tratado de Libre Comercio México-Unión Europea (TLCUEM).

De conformidad con el numeral 4, Artículo 6 de la Decisión 2/2000, a partir del 1 de enero de 2007 quedó eliminado el arancel a la importación de vehículos nuevos procedentes de la Comunidad Europea.

“Reglas de origen.- Con objeto de que únicamente los bienes de la UE y México se beneficien de las preferencias arancelarias previstas en la Decisión 2/2000, las partes acordaron disciplinas en materia de reglas de origen y procedimientos aduaneros.

Las reglas de origen pueden definirse como aquellas disposiciones que determinan los requisitos, en términos de valor agregado conjunto entre las Partes o de salto arancelario que cada bien de México o la UE deberá cumplir para beneficiarse del régimen arancelario preferencial previsto en la Decisión 2/2000.

*El Anexo III de la Decisión 2/2000 establece las disciplinas generales, reglas de origen específicas y procedimientos aduaneros, así como diversas disposiciones para el llenado del certificado de origen, denominado EUR.1 que deberá presentarse ante las autoridades aduaneras al momento de la importación de los bienes para beneficiarse del trato arancelario preferencial”.*⁴⁵

⁴⁴ El TLCAN y el Sector equipo de transporte y autopartes. Sub-Secretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales. Coordinación de Asesores – SNCI p. 1

⁴⁵ Proyecto de Facilitación del Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea. Sub-Secretaría Comercio Exterior. 2010.

6.4.3 Acuerdo de Complementación Económica 55 (ACE 55) (Argentina y Brasil).

Conforme a los Apéndices I y II, sobre el comercio en el sector automotor entre México-Argentina y México-Brasil, respectivamente, el arancel recíproco a las importaciones de vehículos se estableció en 0% desde el año 2003 y libre comercio de vehículos a partir del 1 de enero de 2006 para las importaciones de vehículos procedentes de Argentina; y del 1 de enero de 2007 a las importaciones de vehículos procedentes de Brasil (sólo para fabricantes de vehículos y distribuidores autorizados). Con Uruguay tenemos libre comercio bilateral desde 2011.

6.4.4 Acuerdo México-Japón.

El Acuerdo de Asociación Económica (AAE), firmado por los gobiernos de México y Japón, constituyó un logro importante en comercio internacional en virtud de que es el primer acuerdo comercial, celebrado entre países que no forman parte del mismo bloque comercial regional ni de la misma zona de libre comercio.

A partir de la entrada en vigor del Acuerdo, se otorgó a Japón el acceso inmediato para únicamente una cantidad equivalente al 5% del mercado mexicano de automóviles. Bajo el régimen actual de promoción a la industria automotriz de México, ya se importa de Japón, libre de arancel, aproximadamente el equivalente al 3% del mercado mexicano. Por encima del cupo negociado de 5%, las importaciones para automóviles quedaron desgravadas después de 6 años de la entrada en vigor del AAE.⁴⁶

A partir de la entrada en vigor del Acuerdo (2005), la desgravación arancelaria se aplicó en 7 cortes iguales con tasa base para dicha desgravación de 20% y 30% a partir del 1 de abril de 2011.

⁴⁶ Tapia Zuckermann, Eduardo. El Acuerdo de Asociación Económica entre México y Japón: Relaciones comerciales para el siglo XXI. Biblioteca Jurídica virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. P. 62.

CAPÍTULO VII. MARCO LEGAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

7.1 Programas de Apoyo:

7.1.1 PROSEC (Programas de Promoción Sectorial).

Por definición, es un instrumento dirigido a los fabricantes, para importar sus insumos con arancel preferencial, con el fin de mantener su competitividad particularmente en sectores globalizados como el automotriz. De este modo, la mayoría de los insumos del PROSEC Automotriz se pueden importar exentos de arancel.

Sin embargo, en los casos en que el PROSEC no resuelve las necesidades de las empresas, éstas utilizan el mecanismo de la Regla Octava (que veremos más adelante), con tasa 0% de arancel. Tienen acceso a la Regla Octava automotriz (fracción arancelaria 9802.00.19),⁴⁷ las empresas que cuenten con registro en el PROSEC Automotriz, cuando cumplan los siguientes criterios de dictamen:

- a) Para diversificar las fuentes de abasto y mantener la competitividad.
- b) Para atender las necesidades de nuevos proyectos de inversión.
- c) Por no existir producción o insuficiencia de abasto nacional.

7.1.2 Decreto Automotriz (DOF).

DOF “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”.⁴⁸

El 31 de diciembre de 2003 se publicó el DOF, con el objetivo de promover la inversión en la fabricación de vehículos ligeros en el país a través del otorgamiento de diversos beneficios para las empresas fabricantes que cuenten con registro, entre estas tenemos:⁴⁹

⁴⁷ Mercancías para el Programa de Promoción Sectorial de la Industria Automotriz y de Autopartes, cuando las empresas cuenten con la autorización a que se refiere la Regla 8a de las Complementarias, para la interpretación y aplicación de la Tarifa de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación, conforme a los criterios que establezca la Secretaría de Economía. SIAVI.

⁴⁸ Modificado el 15 de abril de 2010.

⁴⁹ Secretaría de Economía, Monografía de la industria automotriz.

- a) Ser consideradas “empresas fabricantes” para efectos de las disposiciones sobre “depósito fiscal automotriz” y demás disposiciones de la Ley Aduanera.
- b) Podrán importar con cero arancel los vehículos de los segmentos que producen en México, al amparo del arancel-cupo, por un volumen anual equivalente al 10% de la producción efectuada en el año inmediato anterior.
- c) Serán consideradas automáticamente “empresas fabricantes” bajo el Programa de Promoción Sectorial de la Industria Automotriz y de Autopartes (PROSEC Automotriz).

El Decreto establece tres modalidades de registro para acceder a sus beneficios:

- 1. Artículo 3. Empresas productoras de vehículos ligeros establecidos en México que hayan invertido al menos 100mdd. en activos fijos y que produzcan al menos 50,000 unidades anualmente.
Empresas participantes: General Motors, Chrysler, Ford, Nissan-Renault, Volkswagen, Honda, Toyota
- 2. Artículo 4. Empresas que realizan o realizarán procesos de manufactura, ensamble o blindaje que incrementen el valor del vehículo en 50%.
Empresas participantes: BMW
- 3. Artículo 7. Empresas que se encuentren en proceso de cumplir con el volumen anual de producción del artículo 3, pero que hayan cubierto el resto de los requisitos previstos en dicho artículo.
No existe ninguna empresa automotriz participante.

7.1.3 Regla Octava.

Es un mecanismo vinculado a los programas de promoción sectorial de la industria automotriz que permite importar materiales, insumos, partes y componentes a través de las fracciones arancelarias de la partida 98.02 de la Tarifa Mexicana de Importación y Exportación (TIGIE) con arancel cero, cumpliendo determinados requisitos (Regla Octava de las complementarias).

7.1.4 IMMEX (Industria Manufacturera, Maquiladora y de Servicios de Exportación).

Simplifica los procedimientos y requerimientos al régimen de maquila para aquellas empresas que ya cuentan con un plan de comercio estructurado. Permite importar temporalmente bienes o servicios utilizados en un proceso industrial que tenga

como finalidad la elaboración transformación o reparación de mercancías de procedencia extranjera importada.

Beneficios más importantes con este programa:

1. No pagar el Impuesto General de importación (IGI-arancel-Advalorem), es necesario considerar lo establecido en los artículos 63-A de la Ley Aduanera y 303 del TLCAN.
2. No se paga el Impuesto al Valor Agregado (IVA), según artículo 9 fracción IX de la ley del IVA.
3. No se pagan las Cuotas compensatorias.
4. Disminución del Derecho de Trámite Aduanero (DTA), del 8% al millar, según art. 49 de la Ley Federal de Derechos, a 1.76% para maquinaria y \$179.00 para los insumos o bien la tasa fija que esté vigente.
5. No pago del IVA en compras nacionales, ver Art. 1-A, fracción IV de la Ley del IVA.
6. Facilidad de hacer pedimentos virtuales.
7. Elaboración de pedimentos consolidados a la importación.
8. Obtener la devolución del IVA, cuando tenga saldos a favor en sus declaraciones, en un plazo no mayor a 20 días hábiles, según artículo 32 del decreto IMMEX.
9. Se autorizará de manera simultánea un Programa de Promoción Sectorial (PROSEC). Para la modalidad de servicios podrá importar todo lo que marca el artículo 4 del decreto de IMMEX, inciso III, que es toda la maquinaria, equipo y refacciones.
10. Se tendrá automáticamente el registro al padrón de importadores, sin necesidad de realizar el trámite.⁵⁰

7.1.5 DRAWBACK (Devolución de Impuestos de Importación a los exportadores).

Ofrece la posibilidad de obtener la Devolución del Impuesto General de Importación pagado por los bienes que se incorporaron a mercancías de exportación y las mercancías que se retornan en el mismo estado o que hayan sido sometidas a procesos de reparación o alteración.

⁵⁰ GRUPO LOGISTICA Y ADUANAS. <http://www.grupologisticayaduanas.mx/immex/>

7.2 Normas y Certificaciones Internacionales.

En el sector automotriz, existen dos tipos de lineamientos a nivel internacional para el establecimiento de normas y certificaciones enfocadas a la manufactura de vehículos, éstos son:

7.2.1 Caso Unión Europea.

El Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29) establecido el 6 de junio de 1952 en el marco del Comité de Transportes Interiores, por la resolución N° 45 del Subcomité de Transporte por Carretera (SC.1) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE).

En la actualidad el Foro se encarga de emitir normas en los siguientes rubros:

- a) Seguridad activa de los vehículos y de sus componentes (prevención de accidentes).
- b) Seguridad pasiva de los vehículos y de sus componentes (resistencia al choque).
- c) Consideraciones ecológicas.
- d) Consideraciones de seguridad general.
- e) Consideraciones técnicas especiales.

7.2.2 Caso Estados Unidos.

Reglas establecidas por la Organización Mundial de Comercio (OMC) en conjunto con el Departamento de Transporte de Estados Unidos, rige las importaciones de vehículos a los Estados Unidos, que cuenta con una lista de regulaciones y estándares de seguridad para los vehículos en general.

Un ejemplo claro de medidas que afectan la plataforma de manufactura y exportación de automóviles en México fue el anuncio del Presidente de Estados Unidos Barack Obama en julio de 2011; en él se dio a conocer el acuerdo establecido entre la Presidencia y 13 productores de vehículos ligeros que representan actualmente el 90% de los vehículos vendidos en Estados Unidos (Ford, GM, Chrysler, BMW, Honda, Hyundai, Jaguar / Land Rover, Kia, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Toyota y Volvo). Las marcas que firmaron el acuerdo, representan actualmente el 90% de los vehículos vendidos en Estados Unidos.

Se espera que para el periodo 2012-2016 los vehículos tengan una eficiencia de combustible de 35.5 millas por galón o mpg (15 kilómetros por litro kmpl), mientras que para 2015 se espera incrementar la eficiencia a 54.5 mpg, es decir 23 kmpl.

Esto significará una disminución de 1.7 billones de dólares en costos de combustible, un promedio de 8,000 dólares por vehículo, para 2025.

Lo anterior forma parte de un consenso establecido por las armadoras para invertir en Investigación y Desarrollo (I+D) de nuevos vehículos y tecnologías limpias, sin embargo, el acuerdo generó preocupaciones en la plataforma automotriz de México por la modificación en la infraestructura y avances para la nueva producción de vehículos. Como beneficio se ofreció a México la oportunidad de tomar relevancia como productor de vehículos amigables con el medio ambiente.

De acuerdo a la publicación Car and Driver, las nuevas normas ambientales podrían colocar a las automotrices japonesas, como Toyota, Honda y Nissan, y a las coreanas Hyundai y KIA, en una situación ventajosa, pues las mejoras necesarias para cumplir con la normatividad impuesta son sustancialmente menores a las que enfrentan el resto de las compañías automotrices.

Ford tendrá que mejorar 22.4% el rendimiento de gasolina de sus autos, mientras que General Motors tendrá que optimizarlo 24.1%. Finalmente, aunque Chrysler se enfrenta al reto de mejorar 25.3% el rendimiento de gasolina de los autos fabricados, la alianza con Fiat (empresa que posee actualmente el 53.5% de Chrysler) seguramente facilitará alcanzar los estándares establecidos por el gobierno de los Estados Unidos.

Por otro lado el Acuerdo de Obstáculos Técnicos de la Organización Mundial de Comercio, que también rige la importación de vehículos a Estados Unidos, es un documento en el que se establecen las características de un producto y/o los procesos y métodos de producción relacionados con ellas, incluyendo las disposiciones administrativas aplicables, cuya observancia es obligatoria.

También puede incluir prescripciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a un producto, proceso o método de producción, o tratar exclusivamente de ellas.

Los principios que sigue y defiende la OMC son:

- a) Trato de la Nación Más Favorecida, que establece que los miembros se asegurarán de que, con respecto a los reglamentos técnicos, se dé a los productos importados del territorio de cualquiera de los miembros un trato no menos favorable que el otorgado a productos similares originarios de cualquier otro país.
- b) Trato Nacional, que establece que los miembros se asegurarán de que, con respecto a los reglamentos técnicos, se dé a los productos importados del territorio de cualquiera de los Miembros un trato no menos favorable que el otorgado a productos similares de origen nacional.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

Sin duda las perspectivas de desarrollo y crecimiento para México dentro del TTP, son positivas considerando que en los últimos años ha construido junto con Canadá y Estados Unidos, un bloque comercial hegemónico con el TLCAN , que le ha traído resultados favorables, sin embargo aún es muy pronto para decir que todo cambio será positivo, en este proceso como en todo solo permanecerán las empresas que más se adecuen al cambio y se integren en la dinámica de las cadenas de valor, no solo deberán ser más competitivas sino deberán de añadir una dosis de tecnología propia.

Al día de hoy aun muchos críticos y especialistas dudan si fue correcta o no la decisión de nuestro país para pertenecer al TPP. La realidad es que ya somos parte de este tratado y hay que sacar el mayor provecho.

Una de las razones más valiosas era no dejar solo a los Estados Unidos, sin estar involucrados en las negociaciones por que esto podría haber significado sacrificar algunas ventajas que no tendríamos si no hubiéramos estado presentes.

Dicho de otra manera México no puede dejar de ser parte del TPP por la inserción tan grande que tiene con la economía norteamericana, el reto ahora es identificar los mercados y actuar con prontitud y sacar la mayor ventaja.

Aunque es muy pronto decir si el resultado será positivo, esto lo sabremos una vez que el tratado entre en vigor en dos años, todo depende con qué rapidez y compromiso trabajen cada una de las cámaras de los 12 países que conforman el tratado más grande e importante en los últimos años. Sin duda el reto es muy grande pero las ventajas que se presentan a México son más las ventajas que las desventajas que se tendrían si no fuera participe del tratado.

Se espera que una vez puesto en marcha, el acuerdo creará más oportunidades y exigencias para que México se convierta en un fuerte exportador y puente comercial entre América del Sur, Asia y Estados Unidos. Aprovechar al máximo las ventajas y oportunidades que ofrecerá el TPP implicará que nuestro país avance con determinación en reformas políticas y estructurales para incrementar la eficacia del marco regulador, promover la actividad empresarial y facilitar el comercio internacional, deberá también hacer grandes inversiones en materia de infraestructura de transporte, telecomunicaciones, educación e innovación tecnológica, con el fin de mejorar los procesos productivos y, sobre todo, reducir los costos logísticos del comercio exterior.

Dada la complejidad y extensión del TPP se hizo un análisis general solo de los aspectos principales, para tener una idea más clara de cuál sería su impacto en la Industria Automotriz Mexicana una vez que sea puesto en marcha.

La importancia del tratado radica en los beneficios que podría traer a México, entre otros tenemos los siguientes:

- a) El pacto abre nuevas oportunidades de negocio para el sector productivo mexicano en seis mercados de Asia-Pacífico: Australia, Brunei, Malasia, Nueva Zelanda, Singapur y Vietnam, región que según los analistas registrará el mayor crecimiento económico en los próximos 25 años.
- b) Se fortalecerá la integración de las cadenas productivas de México, Estados Unidos y Canadá, contribuyendo a la meta de convertir a América del Norte en la región más competitiva del mundo.
- c) Por su cercanía con los Estados Unidos es paso indispensable de las mercancías y lugar estratégico para el establecimiento de nuevas plantas en territorio nacional.
- d) Se abren nuevos mercados con países que hay poco o casi nulo intercambio comercial.
- e) Se consolidará el acceso preferencial a los mercados de Chile y Perú, socios comerciales prioritarios de México en América Latina.
- f) México debe aprovechar las ventajas competitivas en sectores como el automotriz, el aeroespacial, las tecnologías de la información y dispositivos médicos, entre otros.
- g) Esto podría significar una mayor demanda de insumos nacionales para plantas de manufactura en México, y así competir con los asiáticos.

No se pretendió dar una visión general de la economía en su conjunto, pero sin duda, el análisis es un referente y nos sirve de parámetro sobre los nuevos retos y desafíos que enfrentar, lo fundamental sin duda será afrontar e identificar los nuevos mercados y sacar la mejor ventaja de ese intercambio.

En el sector automotriz y de autopartes en nuestro país, puede decirse que a partir de la firma del TLCAN, las empresas automotrices internacionales (ensambladoras) reubicaron su producción en distintas zonas de la región de América del Norte, originando un aumento en la producción de vehículos y camiones ligeros en México, además de transferir plataformas de producción especializadas para abastecer el mercado estadounidense, impulsando así un comercio intra-firma. Es decir, esto significó que en los primeros años posteriores a la puesta en marcha del TLCAN, el incremento de la producción a nivel nacional se debió a las capacidades de las empresas establecidas localmente para los mercados de exportación, aunado a cambios en las estrategias de las empresas ensambladoras de transferir o reubicar parte de su producción.

En términos generales hemos visto que esta dinámica trajo resultados positivos para la industria automotriz mexicana, entre estos tenemos los siguientes:

1. Dos de las cinco principales plantas productoras de automóviles en Norteamérica son mexicanas: Volkswagen Puebla y Nissan Aguascalientes.
2. México generó un cambio de ser un país exportador de manufacturas simples a convertirse en generador de innovación. En nuestro país existen más de 30 centros de diseño automotriz.
3. La evolución y relevancia que México ha tomado dentro de la industria automotriz se ha sustentado a través de la inversión de nuevos proyectos, como por ejemplo la manufactura de nuevos modelos “Hechos en México” tales como: Ford Fusion, Lincoln MKZ, Nissan Note, Chevrolet Trax, Fiat 500, Cadillac SRX, Volkswagen Beetle, entre otros.
4. Las perspectivas futuras de México son positivas basadas en los anuncios de inversiones en la manufactura de vehículos de lujo, tales como Audi, BMW, KIA Motors, Mercedes-Benz e Infiniti, así como la ampliación de las plantas de Mazda, Honda, Volkswagen, Nissan, entre otros.

Por su amplia proveeduría y las ventajas competitivas a nivel mundial que ofrece México en mano de obra calificada y competitiva, posición geográfica y acceso preferencial a otros mercados, la industria automotriz mexicana aún tiene un alto potencial de crecimiento y de generación de empleos de alta calidad.

Se prevé que, gracias a los nuevos proyectos de la industria terminal automotriz, con el inicio de operaciones de KIA Motors y Audi en 2016, México se convertirá en el 3° exportador de vehículos ligeros a nivel internacional; y sexto lugar como productor, dicha estimación se basa en la reducción de la brecha entre India y nuestro país, la cual durante 2015 fue de apenas 400 mil vehículos.

BIBLIOGRAFÍA

1. Acuerdo de Asociación Transpacífico. Comercio Exterior Bancomext. Nueva Época. Número 5 Enero-Marzo 2016. México.
2. Bajo Rubio, Oscar. Teorías del Comercio Internacional. Antoni Bosch, editor, 1991.
3. Bardán, Cuitlahuác y Adriana Figueroa, "La industria automotriz en el tratado de Libre Comercio de América del Norte: implicaciones para México", Instituto de Investigaciones del Senado de la República, LVIII legislatura, 2003.
4. Basurto Álvarez, Rodolfo. Estructura y recomposición de la industria automotriz mundial. Oportunidades y perspectivas para México. Economía. UNAM. Vol. 10. Núm. 30
5. Chacholiades Miltiades. Economía Internacional. Edit. Mc Graw-Hill. México 1980
6. Ferrando, Alfonso P. Las Cadenas Globales de Valor y la medición del comercio internacional en valor agregado. Comercio Internacional. Instituto de Estrategia Internacioal. CERA 1989
7. Jiménez Sánchez, José Elías. UN ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y SU MODELO DE GESTIÓN EN EL SUMINISTRO DE LAS AUTOPARTES. Secretaria de Comunicaciones y Transportes. Instituto Mexicano del Transporte. Publicación Técnica No. 288 Sanfandila, Qro. 2006.
8. Krugman, Paul R. Economía Internacional. Teoría y Política. Editorial Mc Graw Hill. 3ra. Edición. México 1995
9. Maldonado Aguirre, Serafín, "La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN", Comercio Exterior, Vol. 59, núm. 5, 2009.
10. Memorias Documentales. Acuerdo de Asociación Transpacífico. Secretaria de Economía. Administración Pública Federal. 2006-2012.
11. Mendoza Cota. José Eduardo. La crisis de la industria automotriz en México en el marco de la integración económica con Estados Unidos. Economía. UNAM. Vol. 8 núm. 22
12. Oropeza García, Arturo. Coordinador. El Acuerdo de Asociación Transpacífico. ¿Bisagra o confrontación entre el Atlántico y el Pacífico?. UNAM. / Instituto de Investigaciones Jurídicas. Ciudad Universitaria. México. DF 2013.

13. Porter, Michael E. La ventaja Competitiva de las Naciones. Edit. Javier Vergara, México 1982
14. Ricardo, David, 1772-1823, Principios de economía política y tributación. (Selección) / Barcelona: Orbis, 1985
15. Rojas, Raúl. Guía para realizar investigaciones Sociales. Editorial Plaza y Valdés. México, 2000
16. Smith, Adam, Investigación sobre la naturaleza y causas de la riqueza de las Naciones. FCE, México-Buenos Aires 1958.
17. Torres Gaytán, Ricardo. Teoría del Comercio Internacional. Siglo Veintiuno Editores. Vigésimoquinta edición, 2005.
18. Unger, Kurt y Roberto Chico, “La industria automotriz en tres regiones de México. Un análisis de clusters”, El Trimestre Económico, Vol. LXXI (4), núm. 284, 2004.

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS.

1. Bloque TPP en el mundo – 2014.
http://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/54656/TPP_BLOQUE.pdf
2. Coordinación de Asesores - SNCI. EL TLCAN y el sector equipo de transporte y autopartes. Subsecretaría de Negociaciones Comerciales Internacionales.
http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/pages/sala_prensa/pdfs/1-1-24-040223Auto.pdf
3. Cruz Miramontes, Rodolfo. Acuerdo Transpacífico (TPP): Una visión crítica. Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. 2015
<http://biblio.juridicas.unam.mx/libros/8/3984/21.pdf>
4. Dayón, David. ¿Qué hay en las “letras pequeñas” del TPP? Forbes Staff México. Economía y Finanzas. 18 de noviembre de 2015.
<http://www.forbes.com.mx/el-tpp-bajo-la-mirada-de-cinco-especialistas/>
5. El TLCAN y el Sector equipo de transporte y autopartes. SUBSECRETARIA DE NEGOCIACIONES COMERCIALES INTERNACIONALES. Coordinación de Asesores – SNCI

http://www.economia-snci.gob.mx/sic_php/pages/sala_prensa/pdfs/1-1-24-040223Auto.pdf

6. Escobar Delgadillo, Jessica Lorena; Jiménez Rivera, Jesús Salvador. MITOS Y REALIZADES DEL TLCAN. Coordinación de Publicaciones Digitales. DGSCA-UNAM. 10 de mayo 2008 • Volumen 9 Número.
<http://www.revista.unam.mx/vol.9/num5/art30/art30.pdf>
7. Gómez Tamez, Alejandro. El Tratado Transpacífico: un riesgo para México. El Financiero. 27 de abril de 2015.
<http://www.elfinanciero.com.mx/opinion/el-tratado-transpacifico-tpp-un-riesgo-para-mexico.html>
8. Grajales, Manuel. ¿Quién gana y quien pierde con el TPP? Forbes. México.
<http://www.forbes.com.mx/quien-gana-y-quien-pierde-con-el-tpp/>
9. GRUPO LOGISTICA Y ADUANAS.
<http://www.grupologisticayaduanas.mx/immex/>
10. Hilary, John. El Acuerdo Trasatlántico sobre Comercio e Inversión. Rosa-Luxemburg-Stiftung. Oficina de Bruselas. Bruselas. Mayo 2014.
http://www.rosalux.eu/fileadmin/user_upload/ttip_es_old.pdf
11. Industria Automotriz / Automotive Industry. Pro México. Inversión y Comercio.
http://mim.promexico.gob.mx/wb/mim/auto_perfil_del_sector
12. Industria Automotriz. Documento Sectorial 2014. Sector Automotriz Terminal. Pro México. Secretaría de Economía.
http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150213_DS_Automotriz_ESP.pdf
13. Industria Automotriz. Monografía Dirección General de Industria Pesadas y de Alta Tecnología. Secretaría de Economía. Marzo 2012.
http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/Monografia_Industria_Automotriz_MARZO_2012.pdf
14. La Industria Automotriz en México 2014. Serie estadísticas sectoriales. Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)
http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos//prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/integracion/sociodemografico/Automotriz/2014/702825062552.pdf
15. Las Cadenas Globales de Valor y la medición del comercio internacional en valor agregado
<file:///C:/Users/a/Downloads/Las%20Cadenas%20Globales%20de%20Valor%20y%20la%20Medici%C3%B3n%20del%20Comercio.pdf>

16. Países con Tratados y Acuerdos Firmados con México. Comercio Exterior. Secretaria de Economía. 10 de Mayo de 2015
<http://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>
17. Proyecto de Facilitación del Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea. SUBSECRETARIA COMERCIO EXTERIOR. 2010
http://www.protlcuem.gob.mx/swb/es/Protlcuem/p_TLCUE
18. Resumen Ejecutivo del Acuerdo de Asociación Transpacífico. Secretaria de Economía.
http://www.economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/comercio_exterior/TPP_resumen_ejecutivo.pdf
19. Revista Comercio Exterior Bancomext. NUEVA ÉPOCA. Número 5 Enero-Marzo 2016. México.
<http://www.revistacomercioexterior.com/sumario.php?id=6>
20. Rivera, Francisco. 7 Puntos para entender el TPP y su impacto en México. Expansión en alianza con CNN. 5 de octubre de 2015.
<http://expansion.mx/economia/2015/06/25/que-es-el-acuerdo-transpacifico-y-que-espera-mexico>
21. SECTOR AUTOPARTES. PRO MEXICO
http://mim.promexico.gob.mx/JS/MIM/PerfilDelSector/Automotriz/150707_FC_Autopartes_ES.pdf
22. Tapia Zuckermann, Eduardo. El Acuerdo de Asociación Económica entre México y Japón: Relaciones comerciales para el siglo XXI. Biblioteca Jurídica virtual del Instituto de investigaciones jurídicas de la UNAM
<http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/jurid/cont/35/pr/pr3.pdf>

Universidad Nacional Autónoma de México



“POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU”