

## T-MEC: Revisado, firmado y en vías de ser ratificado

- Hoy, los jefes de gobierno de Canadá, Estados Unidos y México firmaron el tratado sucesor del TLCAN, después de que el pasado 30 de septiembre de 2018 se diera a conocer el texto preliminar del acuerdo. El nuevo pacto, que se conocerá como el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) en México, o con las siglas en inglés USMCA en Estados Unidos y CUSMA en Canadá, ha de entrar en vigor el 1 de enero de 2020. Las cartas paralelas que protegen a Canadá y México contra los posibles aranceles de Estados Unidos al sector automotor global entran en vigor inmediatamente.
- Para mediados de 2019, el T-MEC debería haber sido ratificado por las cámaras legislativas de los tres países. Creemos que cualquier exigencia adicional del Congreso de Estados Unidos se manejará en cartas paralelas, sin volver a abrir todo el proceso de negociación del acuerdo.
- El texto del tratado que se publicó hoy es prácticamente idéntico a la versión inicial de finales de septiembre, aunque destacan dos grandes modificaciones: (1) se ha precisado la redacción en las cartas paralelas sobre los vehículos y autopartes y, en un anexo del Capítulo 2 del tratado, se ha restringido la exoneración de México al incremento de los derechos aduaneros sobre las exportaciones de vehículos no originarios a Estados Unidos; y (2) se agregó una nota al pie de página sobre los derechos laborales, después de que los republicanos del Congreso de Estados Unidos se opusieran a las medidas de protección de la identidad de género y la orientación sexual en el lugar de trabajo. Parece haber también otros cambios más pequeños cuyo impacto será necesario analizar posteriormente con más detalle.
- Canadá y México no han sido todavía exonerados de los aranceles estadounidenses a los productos de acero y aluminio, porque Estados Unidos busca el establecimiento de cuotas vinculantes con el fin de reducir sus importaciones de metales de ambos países. De cualquier forma, se mantienen las conversaciones sobre el tema y esperamos que estos aranceles se eliminen antes de la ratificación formal del tratado en los dos países.

El primer ministro Trudeau y los presidentes Peña Nieto y Trump estamparon su firma en el T-MEC durante la Cumbre del G-20 que actualmente se celebra en Buenos Aires, Argentina. Con esto se da inicio al proceso de ratificación formal del T-MEC en las cámaras legislativas de los tres países, que esperamos concluya hacia mediados de 2019, con la entrada en vigor del tratado el 1 de enero de 2020.

### MÁS PRECISIONES EN LAS CARTAS PARALELAS SOBRE LOS AUTOMÓVILES

Canadá y México firmaron también una serie de cartas paralelas, con efecto inmediato, que eximen a los vehículos de pasajeros que ambos países exportan a Estados Unidos de los posibles aranceles estadounidenses de “seguridad nacional” sobre el sector automotor, hasta un tope anual de 2.6 millones de unidades por país. Este año se estima que cada país exportará solo 1.8 millones de vehículos de pasajeros a Estados Unidos (gráfico 1). No prevemos que las exportaciones canadienses lleguen en el futuro cercano al umbral establecido en esta carta paralela, pero el volumen de vehículos que exporta México sí podría llegar al límite de los 2.6 millones al final de la próxima década, si la producción y las exportaciones se mantienen cerca de su trayectoria actual. Estas cartas paralelas exoneran también contra toda nueva ronda de aranceles estadounidenses a las importaciones de autopartes de México y Canadá, hasta un máximo de USD 108,000 millones y USD 32,400 millones respectivamente

### CONTACTOS

**Brett House, Vicepresidente y Economista en Jefe Adjunto**

416.863.7463  
 Scotiabank Economics  
[brett.house@scotiabank.com](mailto:brett.house@scotiabank.com)

**Juan Manuel Herrera, Economista**

416.866.6781  
 Scotiabank Economics  
[juanmanuel.herrera@scotiabank.com](mailto:juanmanuel.herrera@scotiabank.com)

Gráfico 1

#### Vehículos de pasajeros que importa Estados Unidos de Norteamérica

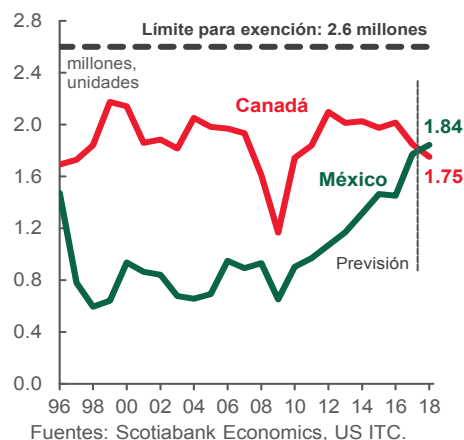
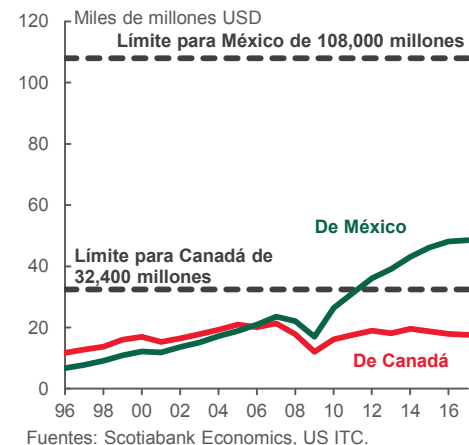


Gráfico 2

#### Piezas de vehículos que importa Estados Unidos de Norteamérica



(gráfico 2). Por último, los camiones ligeros quedan completamente exentos de los posibles aranceles estadounidenses.

Las cartas paralelas sobre el sector automotor se ajustaron con respecto a su versión preliminar y especifican ahora que los vehículos o piezas que están por debajo del umbral de exportaciones gozarán del trato arancelario preferencial del TLCAN o el T-MEC, según corresponda, al momento de la importación. La tasa arancelaria aplicable a los vehículos que no cumplan las reglas de origen del TLCAN o el T-MEC no superará la tasa actual estadounidense de la nación más favorecida (NMF), es decir, 2.5% sobre los vehículos de pasajeros y 25% sobre los camiones ligeros. **Por lo tanto, las cartas paralelas han aclarado que las importaciones de automóviles no tienen que cumplir las exigencias de las reglas de origen del TLCAN o el T-MEC para estar exentas de los futuros aranceles de “seguridad nacional”.**

### ENDURECIMIENTO DE LA EXENCIÓN PARA LOS AUTOMÓVILES MEXICANOS NO CONFORMES

Por lo menos 1.6 millones de vehículos de pasajeros exportados por México pueden calificar para una tasa arancelaria de NMF de máximo 2.5% en el comercio con Estados Unidos si su valor de contenido regional es de 62.5% o más alto. Esta cláusula es más estricta que la versión preliminar del T-MEC del 30 de septiembre, que estipulaba que los vehículos debían cumplir las exigencias de las reglas de origen del TLCAN para gozar de este trato semi-preferencial.

La diferencia entre el texto inicial y el más reciente es que, en la primera versión, los productores mexicanos podían acogerse al conjunto completo de disposiciones del TLCAN, cosa que ahora se ha restringido. Una de estas disposiciones permitía que los vehículos tuvieran un porcentaje de valor de contenido regional (VCR) de solo 50% (en vez del estándar de 62.5% del TLCAN) durante un plazo de cinco años desde la producción de la primera unidad de un nuevo modelo, o de dos años en el caso de un vehículo producido en una planta reacondicionada, para ser considerados originarios y, por lo tanto, conformes al TLCAN.

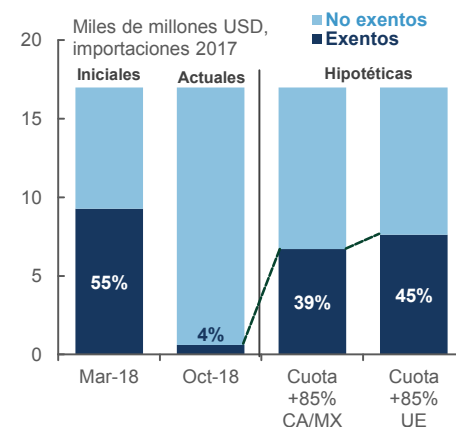
Esta modificación significa que los nuevos vehículos mexicanos que tengan un VCR de entre 50% y 62.5% el 1 de enero de 2020 (según nuestros estimados, en 2017 se exportaron 220,000 unidades de esta categoría) podrían estar sujetos a un incremento, todavía poco probable, de la tasa de NMF de Estados Unidos para los vehículos de pasajeros.

### OTRAS MODIFICACIONES Y CONSULTAS

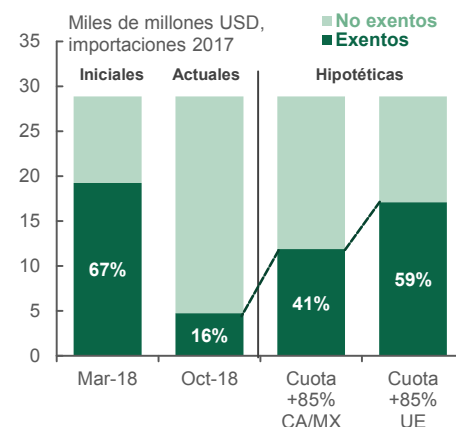
La versión más reciente del T-MEC incluye también una nota al pie de página que estipula que Estados Unidos no debe tomar otras medidas legales, como modificar la *Ley de derechos civiles*, para cumplir las disposiciones del T-MEC que prohíben la discriminación en el trabajo por motivos de orientación sexual o identidad de género. Esta nota anula efectivamente las protecciones correspondientes del texto principal del T-MEC. Es probable que se haya incorporado para calmar a los miembros republicanos del Congreso estadounidense, que habían advertido que estas protecciones podían obligarlos a oponerse a la ratificación del tratado.

El nuevo texto integra también lo que parecen ser nuevas disposiciones sobre cooperación ambiental que establecerían el sucesor del Acuerdo de Cooperación Ambiental de América del Norte (ACAAN) y una comisión trilateral en el marco del capítulo ambiental del T-MEC. Sin embargo, no está claro todavía si esto representa un gran cambio en comparación con el TLCAN o la versión preliminar del 30 de septiembre. Estaremos atentos a los boletines técnicos de los gobiernos de los tres países para tener información más clara y concreta sobre este tema.

Esperábamos que se precisaran las disposiciones sobre el umbral de *minimis* para la aplicación de aranceles e impuestos a los envíos transfronterizos de bajo valor. La redacción del tratado parece limitar el nuevo umbral más flexible a las entregas rápidas, con lo que los paquetes entregados por los servicios nacionales y regulares de correo postal no se beneficiarían del incremento del límite mínimo para la aplicación de derechos aduaneros e impuestos a las ventas. De ser así, esto podría reducir significativamente la utilidad del nuevo

**Gráfico 3**
**Exenciones a aranceles EE.UU. al aluminio**


Fuentes: Scotiabank Economics, US ITC.

**Gráfico 4**
**Exenciones a aranceles EE.UU. al acero**


Fuentes: Scotiabank Economics, US ITC.

umbral para las pequeñas empresas que, por lo general, usan los servicios nacionales de correo postal para sus envíos transfronterizos. Al igual que en el caso anterior, los boletines técnicos deberían aclararnos más este asunto.

**SE MANTIENEN LOS ARANCELES AL ACERO Y EL ALUMINIO**

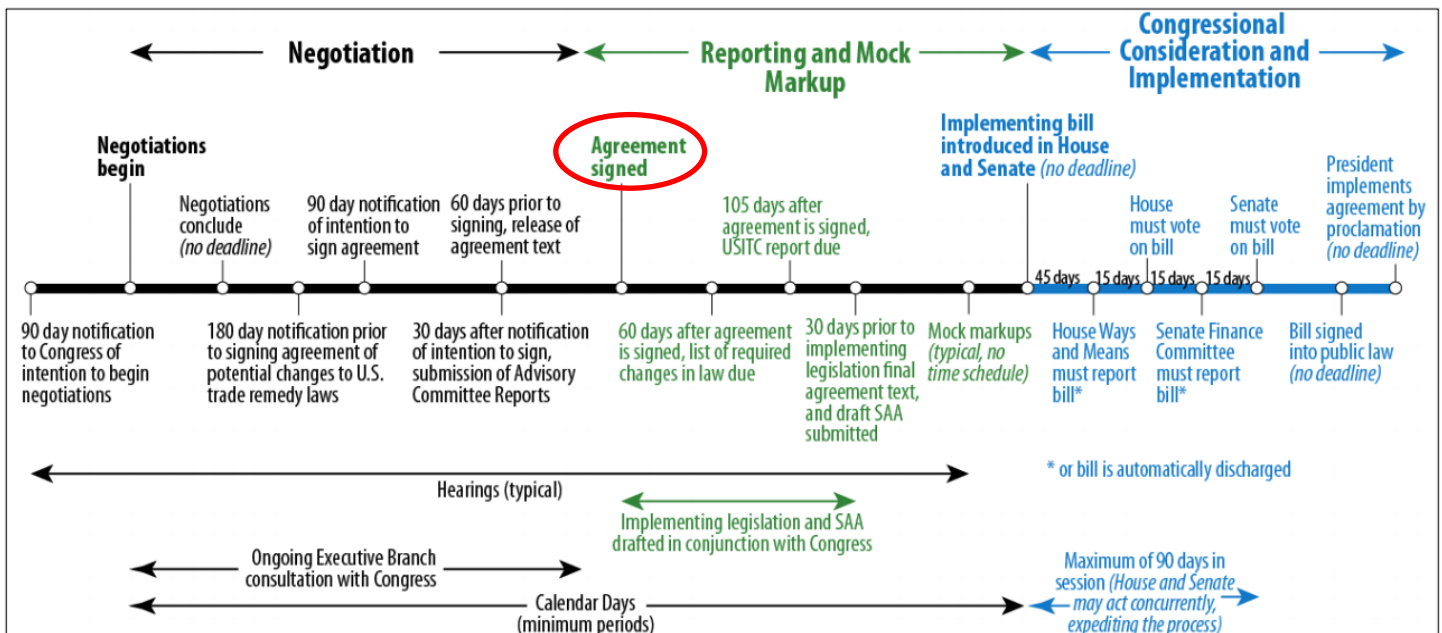
No se eliminaron los aranceles estadounidenses al acero y el aluminio importado de Canadá y México al momento de firmar el T-MEC, aun cuando Estados Unidos había asegurado anteriormente que este asunto se resolvería una vez que concluyera la renegociación del TLCAN. El representante comercial de Estados Unidos, Robert Lighthizer, declaró que continuarían las conversaciones con los representantes de Canadá y México sobre la posibilidad de un levantamiento de estos aranceles a los metales. Se cree que Estados Unidos estaría buscando que Canadá y México accedieran a limitar sus exportaciones de acero y aluminio a una cuota específica del volumen vendido en los últimos años, como hicieron Argentina, Brasil y Corea del Sur. Hasta ahora, Australia es el único país que ha obtenido una exención a estos aranceles sin aceptar un régimen de cuotas. Los pocos países que gozan de exoneraciones arancelarias suministran apenas el 4% y el 16% del aluminio y el acero que importa Estados Unidos, respectivamente (gráficos 3 y 4).

Cabe destacar que los aranceles al acero y el aluminio no son coherentes con las reglas de origen del T-MEC, que establecen que las exportaciones de vehículos calificarán para un trato libre de aranceles solamente si los fabricantes adquieren el 70% de su acero y aluminio de proveedores norteamericanos. Aunque existen varias razones para eliminar estos aranceles, como su ilegalidad y las ineficiencias costosas que generan para la manufactura norteamericana, este aspecto de su necesaria congruencia con las reglas de origen del sector automotor justifica por sí solo la supresión inmediata.

**LA RATIFICACIÓN TOMARÁ POR LO MENOS SEIS MESES**

La ratificación del T-MEC debería producirse sin contratiempos en Canadá y México, donde los partidos de gobierno tienen mayoría legislativa. En Estados Unidos, el proceso de ratificación será más largo. Se ha especulado acerca de la posibilidad de que el tratado se ratifique en lo que queda de Congreso antes de la instalación de la nueva sesión, pero estas afirmaciones son infundadas: como se observa en la figura 1, lo más seguro es que todo el proceso tome por los menos seis meses. Es poco probable que la nueva Cámara de Representantes, controlada por los demócratas, le entregue a Trump su aprobación del acuerdo sin condiciones a cambio. Varios senadores y representantes demócratas ya han señalado que las normas ambientales y laborales del tratado no son lo suficientemente sólidas y han manifestado también sus preocupaciones por la dureza de algunas protecciones a la propiedad intelectual. Si estas inquietudes se multiplican y terminan imponiéndose, cabe esperar que las nuevas exigencias se manejen mediante cartas paralelas o anexos del acuerdo, no con una reapertura completa de las negociaciones. De hecho, las cartas paralelas del actual TLCAN sobre las normas ambientales y laborales fueron el resultado de un proceso similar en los primeros años de la presidencia de Bill Clinton, cuando fue necesario conseguir la aprobación de los demócratas en la Cámara de Representantes para la ratificación del acuerdo por parte del Congreso.

Figura 1



Source: CRS.

Este documento ha sido elaborado por Scotiabank Economics como un recurso para los clientes de Scotiabank. Las opiniones, estimaciones y proyecciones que aquí se exponen son las nuestras a la fecha del presente y están sujetas a cambios sin previo aviso. La información y las opiniones incluidas en este documento provienen de fuentes consideradas confiables, pero no se ofrece ninguna declaración ni garantía, expresa o implícita, con respecto a su exactitud e integridad. Ni Scotiabank ni alguno de sus oficiales, directores, socios, empleados o empresas afiliadas asumen ninguna responsabilidad por cualquier pérdida derivada del uso de este documento o su contenido.

Esta publicación se elabora únicamente para fines informativos. Esta publicación no es, ni debe ser interpretada como una oferta para vender ni fue elaborada para hacer una oferta de compra de ningún instrumento financiero, ni deberá ser interpretada como una opinión que pudiera indicar que a usted le convendría efectuar un swap u operar en función de alguna otra estrategia con swaps conforme a lo definido en el reglamento 23.434 de la Comisión del Comercio en Futuros sobre Mercancía de los Estados Unidos (Commodity Futures Trading Commission) y su Anexo A. Este material no se ha diseñado pensando en sus necesidades y características individuales y específicas, y no debe ser considerado como un "llamado a la acción" o una sugerencia para que efectúe un swap u opere en función de una estrategia con swaps o cualquier otro tipo de transacción. Scotiabank podría participar en transacciones que resulten incongruentes con las opiniones planteadas en este documento y podría tomar posiciones, o estar en el proceso de adoptar posiciones aquí previstas.

Scotiabank, sus empresas afiliadas y cualquiera de sus oficiales, directores y empleados respectivos pueden ocasionalmente tomar posiciones en divisas, actuar como gerentes, cogerentes o suscriptores de una oferta pública o actuar como propietarios o agentes, operar, ser dueños o actuar como generadores de mercado o asesores, corredores o banqueros comerciales o de inversión con relación a los valores o derivados relativos. Como resultado de estas acciones, Scotiabank podría recibir cierta remuneración. Todos los productos y servicios de Scotiabank están sujetos a los términos de los contratos aplicables y reglamentaciones locales. Los oficiales, directores y empleados de Scotiabank y sus empresas afiliadas podrían desempeñar cargos de directores de empresas.

Cualquier valor mencionado en este documento podría no ser recomendable para todos los inversionistas. Scotiabank recomienda que los inversionistas evalúen de forma independiente a cualquier emisor y valor mencionado en la presente publicación, y que consulten con cualquiera de los asesores que estimen conveniente antes de realizar cualquier inversión.

**Esta publicación y toda la información, opiniones y conclusiones contenidas en ella quedan protegidas por derechos de autor. No podrá reproducirse esta información sin el previo consentimiento por escrito de Scotiabank.**

™ Marca de The Bank of Nova Scotia. Utilizada bajo licencia, donde corresponda.

Scotiabank, y "Banca y Mercados Globales", son los nombres comerciales utilizados para los negocios globales de banca corporativa y de inversión, y mercados de capital de The Bank of Nova Scotia y algunas de sus empresas afiliadas en los países donde operan, lo que incluye a Scotiabanc Inc.; Citadel Hill Advisors L.L.C.; The Bank of Nova Scotia Trust Company of New York; Scotiabank Europe plc; Scotiabank (Ireland) Limited; Scotiabank Inverlat S.A., Institución de Banca Múltiple, Scotia Inverlat Casa de Bolsa S.A. de C.V., Scotia Inverlat Derivados S.A. de C.V., todos ellos miembros del Grupo Scotiabank y usuarios autorizados de la marca Scotiabank. The Bank of Nova Scotia es una sociedad de responsabilidad limitada constituida en Canadá y está autorizado y regulado por la Oficina del Superintendente de Instituciones Financieras de Canadá (OSFI). The Bank of Nova Scotia está autorizado por la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido y está sujeto a la reglamentación de la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido y regulado de manera limitada por la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido. Los detalles sobre el alcance de la reglamentación de la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido a The Bank of Nova Scotia están disponibles previa solicitud. Scotiabank Europe plc está autorizado por la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido y regulado por la Autoridad de Conducta Financiera del Reino Unido y la Autoridad de Regulación Prudencial del Reino Unido.

Scotiabank Inverlat, S.A., Scotia Inverlat Casa de Bolsa, S.A. de C.V., y Scotia Derivados, S.A. de C.V., están autorizados y reglamentados por las autoridades financieras mexicanas.

No todos los productos y servicios se ofrecen en todas las jurisdicciones. Los servicios descritos están disponibles únicamente en las jurisdicciones donde lo permita la ley.