

INTERMODAL, EL HOLE IN ONE
EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

PROPUESTAS DE REFORMA A LA LEY ADUANERA:
¿PASO DECISIVO A LA MODERNIZACIÓN Y CONTROL?

EDICIÓN
ESPECIAL

estrategia **ADUANERA**

LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

FREIGHT FORWARDERS



www.estrategiaaduanera.mx

MÉXICO 2025

\$120.00

25



HABLEMOS DE FREIGHT
FORWARDERS

FRIENDSHORING: ACUERDOS COMERCIALES
EN LA ERA POSGLOBALIZACIÓN

LA PRÓXIMA REVISIÓN Y
RENEGOCIACIÓN DEL T-MEC

CONGRESO NACIONAL

LEGALIDAD Y *Cumplimiento* EN COMERCIO EXTERIOR

“LOS CAMBIOS POR VENIR EN LA **LEGISLACIÓN
ADUANERA Y LAS MODIFICACIONES AL T-MEC**”

**14
NOV**
Querétaro



COSTO
\$5,000 + IVA



INCLUYE

- Magnas Conferencias
- Carpeta de trabajo
- Material Electrónico
- Constancia de participación
- Coffee Break continuo



SEDE

HOLIDAY INN QUERÉTARO
Ave.5 De Febrero : 110,
Niños Heroes, 76010
Santiago de Querétaro, Qro.

IMPORTANTE:

Una vez realizado el registro y pago de tu asistencia a este congreso no habrá devoluciones. Para más información contacta a tu asesor de venta.

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR
www.estrategiaaduanera.mx

INSCRÍBASE AL  2227350518
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx
congresos@cencomex.com

CENCOMEX
BAJÍO

CONTENIDO DE LA EDICIÓN



08

FREIGHT FORWARDERS. ENTRE MARES Y MANIFIESTOS: ANATOMÍA DE UNA PROFESIÓN SIN FRONTERAS

Los llamados freight forwarders se les reconoce, aunque pocas veces con justicia histórica, como herederos de los comerciantes florentinos, venecianos y flamencos, quienes desde el Medievo se valieron de terceros para gestionar el tránsito de mercancías por rutas inciertas, plagadas de tributos y fronteras que cambiaban con la voluntad de reyes.

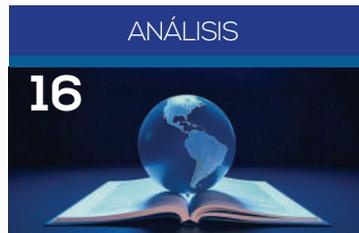


REPORTAJE

14

BAS CARGO, MAS QUE COBERTURA: RESPALDO Y ACCIÓN INMEDIATA

Juan Carlos Benavides - Fundador y CEO de BAS CARGO Insurance



ANÁLISIS

16

PROPUESTAS DE REFORMA A LA LEY ADUANERA: ¿PASO DECISIVO HACIA LA MODERNIZACIÓN Y EL CONTROL EFICAZ?

Mtro. Daniel Cabrera Hernández



REPORTAJE

20

MAGNO CONGRESO PERSPECTIVAS ADUANERAS. NUEVAS OBLIGACIONES & NUEVAS ESTRATEGIAS. 03 SEPTIEMBRE MONTERREY, NL.

EL MAGNO CONGRESO "PERSPECTIVAS ADUANERAS" DE CENCOMEX LLEGA A MONTERREY CON NUEVOS ENFOQUES, COMPROMISOS Y ESTRATEGIAS

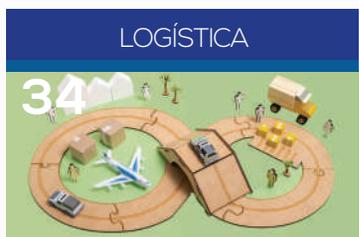


TRATADOS COMERCIALES

26

LA PRÓXIMA REVISIÓN DESAFÍOS Y PERSPECTIVAS PARA MÉXICO

Mtro. Gustavo Uruchurtu Chavarín



LOGÍSTICA

34

HABLEMOS DE FREIGHT FORWARDERS

Lic. Gricelda Huesca Gómez



LEGALIDAD

38

PROYECTO DE REFORMA A LA LEY ADUANERA

Dr. Balam Lammoglia Riquelme



ACTUALIDAD

42

LAS ADUANAS ANTE SITUACIONES DE EMERGENCIA CUANDO UNA SOLIDARIA RESPUESTA LOGÍSTICA E INSTITUCIONAL ES VITAL

Dr. Federico Schaffler González



LOGÍSTICA

46

INTERMODAL: EL "HOLE IN ONE" EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Lic. Esaú Menchaca Garcés



LOGÍSTICA

50

VELOCIDAD Y PRECISIÓN: EL ROL ESTRATÉGICO DE LA LOGÍSTICA AUTOMOTRIZ

Mtra. Paola Haydee Vaca Favela



54

ANÁLISIS

DE LA PANDEMIA AL FRIENDSHORING: ¿CÓMO MUTARON LOS ACUERDOS COMERCIALES EN LA ERA POSTGLOBALIZACIÓN?

Mtro. Héctor Gustavo Fadda

60

OPINIÓN

LA POSIBLE IMPOSICIÓN DE ARANCELES PLANTEADA POR CLAUDIA SHEINBAUM

Dr. Carlos Alfaro Miranda

FREIGHT FORWARDERS



ENTRE MARES Y MANIFIESTOS: ANATOMÍA DE UNA PROFESIÓN

sin fronteras

LOS LLAMADOS FREIGHT FORWARDERS SE LES RECONOCE, AUNQUE POCAS VECES CON JUSTICIA HISTÓRICA, COMO HEREDEROS DE LOS COMERCIANTES FLORENTINOS, VENECIANOS Y FLAMENCOS, QUIENES DESDE EL MEDIEVO SE VALIERON DE TERCEROS PARA GESTIONAR EL TRÁNSITO DE MERCANCÍAS POR RUTAS INCIERTAS, PLAGADAS DE TRIBUTOS Y FRONTERAS QUE CAMBIABAN CON LA VOLUNTAD DE REYES. AQUELLOS ENCARGADOS DE CUSTODIAR, AGRUPAR, DESPACHAR Y RESGUARDAR CARGAMENTOS ASUMÍAN NINGÚN INTERCAMBIO HUBIERA LLEGADO A BUEN TÉRMINO.

Ya en el siglo XIX, con la expansión de las rutas ferroviarias y la proliferación de tratados comerciales, se empieza a moldear un oficio con nombre propio, uno que requería además de pericia documental y dominio de idiomas, una capacidad singular para enfrentar los obstáculos en tierra ajena. Esta figura se volvió necesaria cuando los transportes dejaron de depender del azar de los vientos y comenzaron a ceñirse a itinerarios regidos por contratos multilaterales, incoterms, pólizas de seguro y calendarios de entrega.

El clima de confianza y dinamismo económico que impera en el estado

se refleja en el notable ánimo inversor: 43.1% de los socios de la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX) manifestaron su disposición a invertir en Sonora, colocándolo entre las entidades con mayor atractivo para el capital privado, únicamente por debajo de Coahuila [64.4%], Puebla [57.4%] y Quintana Roo [43.8%].

Las guerras, los tratados posbélicos, los pactos arancelarios y los flujos migratorios añadieron capas de complejidad a esta tarea, empujando a estos operadores a desarrollar una inteligencia comercial que supera lo instrumental. Y es por eso, que su labor será altamente reconocida en las siguientes páginas.

EL ALFABETO DE LA CARGA INTERNACIONAL

Lograr que una mercancía cruce océanos, descienda en el puerto correcto, sea despachada con legalidad, asegurada con precisión y entregada sin demoras ni sanciones, no es una proeza atribuible al azar ni a la tecnología en solitario. Es el resultado de una labor profundamente humana, de inteligencia logística, de conocimiento legal y de experiencia acumulada. En ese equilibrio sutil entre lo técnico y lo práctico se encuentra el *Freight Forwarder*: el operador que no transporta, pero hace posible que todo se mueva.

El cometido que realizan no requiere hipérboles. Basta observar

LA CÁMARA INTERNACIONAL DE COMERCIO (ICC, POR SUS SIGLAS EN INGLÉS) HA REITERADO EN DIVERSOS FOROS QUE “LA FLUIDEZ DEL COMERCIO INTERNACIONAL DEPENDE MENOS DE LOS TRATADOS Y MÁS DE QUIENES LOS SABEN INTERPRETAR”. Y EN ESA AFIRMACIÓN SE CIFRA CON CLARIDAD EL ROL DEL FREIGHT FORWARDER

cómo se entrelazan en su quehacer el dominio de tratados como el T-MEC, el CPTPP o el Acuerdo Global con la Unión Europea, con las prácticas diarias en las aduanas de Manzanillo, Lázaro Cárdenas o Ciudad Hidalgo. La Secretaría de Economía y el SAT lo saben bien: sin estos intermediarios tan especializados, la conexión entre productor y comprador internacional perdería fluidez, certeza y legalidad.

PRECISIÓN, ESTRATEGIA Y MILIMÉTRICA COORDINACIÓN

Cada embarque demanda algo distinto: una fracción de diplomacia documental, otra de geografía aplicada. No existe operación idéntica a otra. El embarque de tecnología en Guadalajara tiene poco en común con el traslado de berries en Michoacán o autopartes desde el Bajío.

Su compromiso requiere de mover documentos y articular actores. Funcionan como portal entre transportistas,

líneas navieras, agentes aduanales, aseguradoras y autoridades, entendiendo tanto la sintaxis del comercio como sus matices legales. Su trabajo comienza antes de que la mercancía toque suelo extranjero y continúa hasta después de que el cliente haya firmado de conformidad en destino.

El impacto del Freight Forwarder es tangible y medible: entregas puntuales, reducción de costos logísticos, prevención de errores, cumplimiento normativo y satisfacción del cliente internacional. Sus servicios son cada vez más solicitados, pero también más exigentes. Es insuficiente a estas alturas conocer las reglas del comercio; hablamos de algo más preciso: dominarlas y reformularlas en cada operación.

Para ellos, la previsión en la tramitación aduanera y regulatoria se transforma en un recurso cardinal, capaz de conjurar contingencias onerosas derivadas de retrasos en el arribo o en

la liberación de mercancías, garantizando así la continuidad armónica de los flujos comerciales. Paralelamente, la concertación anticipada de tarifas y la fijación de estructuras de costos invariables durante la vigencia contractual representan un dique frente a la volatilidad financiera, otorgando a los actores de la cadena un horizonte de certidumbre y capacidad de planeación más afinada.

CARGAS, CIFRAS Y CERTEZAS

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) ha señalado que los intermediarios logísticos bien capacitados reducen los tiempos de cruce fronterizo hasta en un 35% y los costos indirectos en más del 20%. En un comercio internacional presionado por eficiencia, trazabilidad y cumplimiento, esas cifras no pasan desapercibidas.

“EL IMPACTO DEL FREIGHT FORWARDER ES TANGIBLE Y MEDIBLE: ENTREGAS PUNTUALES, REDUCCIÓN DE COSTOS LOGÍSTICOS, PREVENCIÓN DE ERRORES, CUMPLIMIENTO NORMATIVO Y SATISFACCIÓN DEL CLIENTE INTERNACIONAL”.

El *Freight Forwarder* no levanta inventarios ni firma contratos de compraventa, pero su ausencia detendría embarques, multiplicaría errores, desataría litigios. Su influencia se mide por su visibilidad y por los efectos que produce: continuidad, orden y certeza.

Pocas actividades reúnen con tal precisión la técnica, la estrategia operativa y el conocimiento normativo como esta. Su perfil evoluciona, se especializa y requiere de una formación permanente que combine derecho aduanero, logística internacional, idiomas, trata-

dos y digitalización avanzada.

En el siglo de los flujos —en que el tiempo, la trazabilidad y el cumplimiento determinan la competitividad—, los Freight Forwarders operan como ingenieros del tránsito comercial. No porque diseñen rutas físicas, sino porque construyen las condiciones legales, logísticas y administrativas que permiten que el comercio ocurra.

Su oficio no puede ser catalogado como un accesorio o circunstancial. Es estructura, es saber, es oficio afinado. Y su relevancia, es sin duda, incuestionable.



ESTRATEGIAS EN UN COMERCIO TENSIONADO

El World Container Index de Drewry, que promedió 2,424 USD por contenedor de 40 pies (FEU) en la primera semana de agosto, refleja ocho semanas consecutivas de reducción. Este descenso, más pronunciado en la ruta transpacífica y moderada en Asia-Europa, no debe interpretarse como una normalización definitiva.

Aun con la caída, el nivel tarifario sigue por encima de los estándares pre-pandemia, y la flota sobrante mantiene presión a la baja. Las navieras, conscientes de la sobrecapacidad, emplean cancelaciones de zarpes (*blank sailings*) para contener el deterioro de los precios. La estrategia del forwarder aquí no es simplemente negociar tarifas más bajas, tiene que diseñar contratos híbridos: parte indexada al WCI para

absorber la volatilidad, parte en spot rate con cláusulas de ajuste por desvíos geopolíticos, como los que todavía obligan a bordear el Cabo de Buena Esperanza ante la inseguridad en el Mar Rojo.

CARGA AÉREA: CRECIMIENTO LEVE Y SELECTIVIDAD DE RUTAS

En el transporte aéreo, los datos de IATA marcan un pulso más contenido. La demanda internacional medida en toneladas-kilómetro (CTK) creció 2.2% en mayo y apenas 0.8% en junio, una desaceleración respecto a los picos de inicio de año, cuando muchos embarcadores adelantaron compras por temor a cambios arancelarios.

La capacidad disponible (ACTK) creció de forma casi paralela, lo que permitió estabilizar el factor de carga

y evitó desplomes en las tarifas. Para el forwarder, esto se traduce en la necesidad de reservar espacios con antelación —especialmente en corredores Asia-América del Norte— mediante acuerdos trimestrales y opciones de multihoming con integradores logísticos para absorber picos repentinos. Aquí, la virtud es la anticipación; el riesgo, la dependencia de una sola aerolínea o hub.

REGULACIÓN: EL NUEVO MAPA DE CUMPLIMIENTO

Ahora, cada factura debe detallar quién es facturado, por qué concepto y en qué plazos. Para un *forwarder*, esto significa ampliar su papel como custodio documental, con registros capaces de sostener disputas y auditorías. En México,

el Complemento Carta Porte 3.1, es el filtro más estricto de trazabilidad para transporte terrestre y multimodal. Su correcta emisión, enlazada con pedimentos y CFDI, trasciende el mero asunto de cumplimiento básico, simboliza un diferencial competitivo que agiliza liberaciones y reduce sanciones.

En Canadá, el sistema CARM (CBSA *Assessment and Revenue Management*) consolidó en 2025 un régimen digital donde todo importador y su representante deben operar con registro en el portal aduanero, contar con garantías financieras y conciliar liquidaciones de forma electrónica. Aquí, la calidad se verifica en sincronización de datos entre el ERP y el portal oficial.

TENSIONES COMERCIALES: EL EFECTO ARANCEL

El comercio bilateral entre México y Estados Unidos atraviesa un momento de fortaleza relativa, pero no exento de amenazas. Las recientes declaraciones en Washington sobre los aranceles en México y diversos países, han generado episodios de front-loading —embarques adelantados para evitar el impacto de las tarifas—.

Para los *freight forwarders*, esto implica un reacomodo de orígenes y rutas, junto con una auditoría exhaustiva de reglas de origen y

EN 2024, EL MERCADO MUNDIAL DE FREIGHT FORWARDER FUE VALUADO EN MÁS DE 200 MIL MILLONES DE DÓLARES, CON CRECIMIENTO PROYECTADO DEBIDO AL NEARSHORING

contenido regional, para blindar la elegibilidad bajo el tratado. Es, al mismo tiempo, una amenaza y una ventana para quienes dominen la ingeniería documental y el redireccionamiento logístico.

LO QUE VIENE: ESTRATEGIA Y OFICIO

Este 2025 está retando a los *freight forwarders* a algo más que gestionar transporte, se trata de diseñar contratos resilientes, curar datos aduaneros perfectos. Las tarifas

marítimas tenderán a estabilizarse en un escalón más bajo que el de 2024, pero todavía lejos de la media histórica; el aéreo mantendrá un crecimiento leve, sujeto a *shocks* arancelarios o geopolíticos; y el marco regulatorio será cada vez más intrincado, con la huella de carbono y la trazabilidad como pasaportes indispensables para operar.



BAS Insurance

LA LOGÍSTICA MUEVE AL MUNDO,
NOSOTROS **LA ASEGURAMOS**

◀ BENEFICIOS BAS ▶

-  **Emisión de pólizas express** con atención personalizada 24/7
-  Servicio de **monitoreo 24/7** en el territorio nacional
-  Departamento especializado en **siniestros y prevención**
-  **Capacitación** y asesoría constante
-  **Acompañamiento** para clientes directos
-  **Herramientas de Mkt** para comercialización del seguro
-  **Cobertura** en tránsitos domésticos en países extranjeros
-  **Capacidad de cobertura** para grandes riesgos en una sola unidad transportista
-  Brindamos cobertura a países sancionados por la **OFAC**

◀ MODALIDAD DE TRANSPORTE ▶

-  Marítimo
-  Terrestre
-  Aéreo
-  Ferreo

Protegemos
tu mercancía
Conoce nuestras
coberturas
de contenedores

*Pioneros en coberturas con deducible cero ante robo y
pólizas especializadas para agentes aduanales*

Respaldados por **aseguradoras internacionales**
reconocidas, con la más amplia cobertura.

HDI
Global


ZURICH

SEGUROS
EL POTOSI

CHUBB





MÁS QUE COBERTURA: RESPALDO Y ACCIÓN INMEDIATA

La historia de BAS no comienza con un edificio, una firma o una plataforma digital. Comienza con una observación, con una incomodidad que se volvió convicción. **Juan Carlos Benavides**, su fundador y actual CEO, recuerda con precisión el momento en que todo cambió: *“Yo venía de trabajar en logística. Ahí me di cuenta de que las mercancías viajaban casi a ciegas. No había conciencia de los riesgos reales, ni de cómo asegurarse con precisión. Se pensaba que bastaba una póliza genérica, y eso —pronto lo comprobé— no era suficiente”*.

Así nació una idea que no se conformaría con sumarse al sector: buscaría reescribirlo. En 2008, se certificó como agente de seguros. Tres años después, constituyó legalmente BAS Cargo. Desde entonces, el despacho no ha parado de operar bajo una premisa que lo distingue: el seguro es una herramienta técnica que protege procesos, recursos y continuidad. Actualmente los respaldan 16 años en los que han labrado una reputación excepcional protegiendo la logística y el transporte de mercancías.

No hablamos de productos. Hablamos de estrategia

A diferencia de otras firmas que sólo ofrecen catálogos de coberturas, BAS Cargo se involucra desde la raíz. *“Antes de emitir una póliza, nos importa saber cómo opera el cliente. Qué transporta, en qué condiciones, con qué frecuencia, qué tipo de transporte usa, qué rutas sigue, quién entrega y quién recibe”*, comenta Benavides. Esa cercanía, sumada a un conocimiento técnico riguroso, ha permitido construir programas de aseguramiento que funcionan en campo, en puerto, en bodega, en frontera.

“Para nosotros, cada embarque cuenta una historia. Y nuestra labor es asegurar que esa historia llegue a su destino.” Más que vender, acompañamos con conocimiento, precisión y compromiso duradero.

Cuando decidimos digitalizar, lo hicimos de verdad

El despacho fue pionero en México en ofrecer emisión digital de pólizas, y desde entonces ha impulsado mejoras que elevan la experiencia y el control del cliente. *“Tuvimos claro que la tecnología*



Juan Carlos Benavides
Fundador y CEO de BAS Cargo Insurance

tenía que servir al cliente, no complicarle la vida. Creamos una plataforma que hoy permite consultar pólizas, reportar siniestros, revisar condiciones, descargar facturas y hacer pagos. Todo en un solo lugar. Lo hicimos con un objetivo: que el cliente tenga el control total, en tiempo real”.

Ese ecosistema digital también incluye herramientas de prevención: monitoreo de rutas, análisis de riesgo, alertas en tiempo real, y todo integrado en procesos certificados ante la Dirección General de Seguridad Privada. Porque prevenir es una obligación operativa.

No se trata de estar en todas partes. Sólo donde podemos hacer la diferencia.

Ciudad de México, Monterrey, Guadalajara, Manzanillo, Playa del Carmen, San Diego y Miami fueron elegidos con plena intención y lectura técnica de su entorno operativo. Cada ciudad representa un punto clave en el movimiento comercial: ya sea por su rol industrial, portuario, turístico o estratégico. En cada plaza, el equipo local de BAS Cargo previene, acompaña y resuelve. *“Queremos estar cerca del cliente, entender el contexto, responder con conocimiento del terreno. No creemos en las recetas generales”.*

Los próximos pasos ya están en marcha. El Bajío, Veracruz, Tijuana y Texas son prioridades para fortalecer presencia. Pero también se preparan para llegar a Colombia, Panamá y Perú. *“Lo haremos con la misma seriedad con la que comenzamos: estudiando el marco regulatorio, entendiendo el entorno operativo y respetando al cliente como profesional informador”.*

Cuando un siniestro ocurre, nosotros ya estamos ahí

BAS Cargo diseñó una unidad interna de atención a siniestros que opera 24/7. Es un equipo formado por especialistas que conocen el proceso logístico, saben documentar con precisión y activan respuestas en tiempo real. Este grupo trabaja en conjunto con aseguradoras, clientes y corresponsales. El objetivo es resolver bien, rápido y con base sólida.

ASEGURAR LA CONTINUIDAD, MÁS ALLÁ DE LOS BIENES

En la voz de Juan Carlos Benavides, hay una convicción que se repite: *“Aseguramos operaciones. Lo importante no es el contenedor, es que el negocio siga de pie”.* Esto implica reconocer que hay eventos fuera del alcance tradicional de una póliza. Pero también implica tener la capacidad de identificar brechas y crear coberturas complementarias. El objetivo es proteger el presente operativo y permitir una reactivación sólida si algo falla.

Nuestra diferencia radica en cómo actuamos cuando más se nos necesita

Para BAS Cargo, el seguro es una promesa activa que comienza antes

del embarque y sigue después del cierre. Cada acción tiene un por qué y cada cliente, una historia que merece resultados óptimos. *“En cada llamada, en cada embarque, en cada alerta, estamos ahí. Porque sabemos que cuando la logística se detiene, el país entero lo resiente”.* Por eso, eligen ser más que un despacho de seguros.

Como lo expresa su CEO, su slogan nace de una comprensión profunda del rol que desempeñan porque su labor no es sólo asegurar mercancías, sino garantizar que el engranaje logístico

Desde la validación documental hasta la atención inmediata de un siniestro, el modelo de BAS Cargo es integral, técnico y absolutamente humano.



no se fracture ante un imprevisto. De ahí surge su filosofía: *“La logística mueve al mundo, nosotros la aseguramos”.* Ese es su compromiso diario con quienes mantienen al mundo en movimiento.

PROPUESTAS DE REFORMA A LA LEY ADUANERA:

*¿Paso decisivo hacia la modernización
y el control eficaz?*

ANTE TI SE DESPLIEGA UN DILEMA: AVANZAR HACIA UN RÉGIMEN MÁS CLARO Y EFICIENTE, O PERMANECER EN LA INERCIA DE LO CONOCIDO. LA LEY ADUANERA NO ADMITE MEDIAS TINTAS EN SU TRANSFORMACIÓN. ¿TE ATREVES A IMAGINAR EL PAÍS QUE RESULTARÍA DE ESTE PASO?



E

En fecha 9 de septiembre de 2025, el Poder Ejecutivo presentó ante la Cámara de Diputados una ambiciosa iniciativa de reforma a la Ley Aduanera, cuyo objetivo central es *“Mejorar, fortalecer y modernizar la legislación aduanera mexicana de forma que todos los actores que participan en el comercio exterior puedan llevar a cabo sus actividades de la manera más eficiente posible, mejorando la competitividad del país y combatiendo la evasión y elusión fiscal, cerrando las puertas a la subvaluación y al contrabando.”*

Ejes Fundamentales de la Reforma:

1. Digitalización y tecnificación obligatoria.

La iniciativa establece que todos los recintos fiscales, fiscalizados y estratégicos deberán implementar sistemas electrónicos de control de inventarios, videovigilancia en tiempo real, trazabilidad digital de mercancías e interoperabilidad total con el sistema electrónico aduanero. Además, se prevé el uso intensivo de inteligencia artificial, biometría y análisis de riesgo para detectar irregularidades y agilizar el despacho aduanero.

2. Corresponsabilidad legal de los actores del comercio exterior.

Uno de los cambios más relevantes es la eliminación de las excluyentes de responsabilidad para agentes y

agencias aduanales. A partir de la reforma, estos serán responsables solidarios junto con las empresas importadoras y exportadoras de la veracidad de las declaraciones y del correcto pago de contribuciones. Esta medida busca elevar los estándares de transparencia y control, imponiendo sanciones más severas en caso de incumplimiento.

3. Creación del Consejo Aduanero.

Se propone la conformación de un órgano colegiado que conocerá y determinará lo relativo al otorgamiento de la patente de Agente Aduanal y Agencias Aduanales, prórrogas y procedimiento de suspensión, cancelación o extinción de las mismas. Las patentes tendrán una vigencia de diez años, prorrogables bajo certificaciones periódicas, lo que pretende profesionalizar la actividad y garantizar un servicio más confiable.

4. Regulación de empresas de mensajería y paquetería.

La reforma contempla procedimientos simplificados para el despacho de mercancías por parte de empresas de mensajería y paquetería, pero con obligaciones reforzadas, como la implementación de sistemas de análisis de riesgos para verificar el cumplimiento de las disposiciones aduaneras.

5. Protección a la industria nacional y control de programas especiales.



POR: MTRO. DANIEL CABRERA HERNÁNDEZ

Licenciado en Derecho por la UNAM. Cursó un posgrado en Comercio Exterior impartido por la Universidad Virtual Tributaria y de Comercio Exterior del SAT. En la Procuraduría de la Defensa del Contribuyente se desempeñó como Director General Adjunto de la Dirección General de Asuntos Conclusivos. En el SAT colaboró en las Administraciones Generales de Auditoría Fiscal, Jurídica y de Auditoría de Comercio Exterior como Jefe de Departamento y Subadministrador. Es considerado por la Revista Estrategia Aduanera como uno de los Principales Asesores en Comercio Exterior de México. Actualmente es socio de Comercio Exterior de la firma Consultora de Impuestos Internacionales ITC, S.C.

Se prevé un mayor control sobre el programa IMMEX, cerrando vacíos legales que permitían la importación temporal de mercancías que no eran exportadas poste-

EN OPINIÓN DEL SUSCRITO LA IMPLEMENTACIÓN DE ESTAS MEDIDAS EXIGIRÁ INVERSIONES CONSIDERABLES EN INFRAESTRUCTURA TECNOLÓGICA Y CAPACITACIÓN, ASÍ COMO UNA COORDINACIÓN MÁS EFICIENTE ENTRE LA AGENCIA NACIONAL DE ADUANAS DE MÉXICO (ANAM), EL SERVICIO DE ADMINISTRACIÓN TRIBUTARIA (SAT) Y OTRAS AUTORIDADES COMPETENTES



riormente. Asimismo, se plantea un ajuste arancelario en sectores estratégicos como automotriz, textil, calzado, siderúrgico y electrónico, con el fin de proteger la producción nacional frente a la competencia desleal.

6. *Infracciones y sanciones.*

Se propone proteger a quienes cumplen cabalmente con sus obligaciones y sancionar con mayor severidad a quienes recurran a conductas o prácticas indebidas, atendiendo a un principio de equidad y justicia.

Impacto Esperado

De aprobarse, la reforma podría generar un incremento significativo en la recaudación federal, que actualmente representa cerca del 24% de los ingresos tributarios del país provenientes de las aduanas. Además, se espera que eleve la competitividad del comercio exterior mexicano al ofrecer

procesos más ágiles, seguros y transparentes, compatibles con compromisos internacionales como el T-MEC.

No obstante, en opinión del suscrito la implementación de estas medidas exigirá inversiones considerables en infraestructura tecnológica y capacitación, así como una coordinación más eficiente entre la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM), el Servicio de Administración Tributaria (SAT) y otras autoridades competentes. La eficacia de la reforma dependerá, en gran medida, de que estas instituciones logren superar problemas históricos de opacidad, corrupción, duplicidad de funciones y aplicación desigual y abusiva de la normativa por parte de las autoridades aduaneras.

Conclusión

La propuesta de reforma a la Ley Aduanera representa un rediseño

profundo del marco regulatorio del comercio exterior en México. Su enfoque en la digitalización, la corresponsabilidad y la fiscalización avanzada responde a los retos actuales de la economía global y a la necesidad de blindar las aduanas contra prácticas ilícitas. Sin embargo; resulta muy lastimoso que las sanciones por la comisión de infracciones aduaneras se aumenten en tan altas proporciones, desnaturalizando las sanciones a un efecto meramente recaudatorio más no persuasivo, criminalizando incluso las conductas; de tal forma que el éxito de esta reforma dependerá no solo de la solidez del texto legal, sino de la capacidad institucional para aplicarlo de manera uniforme, transparente y eficiente. En este sentido, la reforma no debe verse únicamente como un cambio normativo, sino como una oportunidad para consolidar un sistema aduanero moderno, competitivo y alineado con las mejores prácticas internacionales.



estrategia
ADUANERA[®]
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

*Síguenos ahora
en*



TikTok

[@estrategia.aduanera](https://www.tiktok.com/@estrategia.aduanera)

Descubre una
forma diferente
de aprender
comercio exterior

El comercio exterior
nunca fue tan sencillo.

¡Descúbrelo!



MAGNO CONGRESO
**PERSPECTIVAS
ADUANERAS**

NUEVAS OBLIGACIONES & NUEVAS ESTRATEGIAS

03 | SEPTIEMBRE
MONTERREY, NL.



**EL MAGNO CONGRESO “PERSPECTIVAS ADUANERAS”
DE CENCOMEX LLEGA A MONTERREY CON NUEVOS
ENFOQUES, COMPROMISOS Y ESTRATEGIAS**

El Centro Nacional para la Competitividad del Comercio Exterior (CENCOMEX) celebró en la ciudad de Monterrey, Nuevo León, el Magno Congreso “*Perspectivas Aduaneras: Nuevas Obligaciones y Nuevas Estrategias*”, un encuentro que reunió a representantes del sector público, privado y académico para examinar con rigor los cambios regulatorios que existen en la práctica aduanera y la gestión del comercio exterior en México.

La sede fue elegida con pleno sentido. Monterrey concentra más del 11% del Producto Interno Bruto manufacturero del país, mantiene una posición privilegiada en atracción de capital foráneo con más de 7,500 millones de dólares de inversión extranjera directa en el último año, y registra un crecimiento del 18% en operaciones de comer-

cio exterior durante el primer semestre de 2025. Estas cifras ratifican a la capital de Nuevo León como un enclave insustituible para el análisis de las obligaciones regulatorias y las estrategias que demandan las cadenas logísticas internacionales.

El estado tiene el mercado industrial más importante de México, además mencionar que de acuerdo con el INEGI Nuevo León se encuentra en el tercer lugar nacional en exportaciones con 13 mil 259.4 millones de dólares durante el primer trimestre del año. Su industria manufacturera ha crecido de manera importante. Y por supuesto la expansión del Puente Internacional Colombia Solidaridad, infraestructura clave que conecta el estado de Nuevo León, México, con Port-Laredo, Texas, y que juega un papel elemental en el comercio bilateral entre ambos países.

Un inicio marcado por proyectos de alcance transfronterizo

La inauguración estuvo encabezada por el Dr. Marco Antonio González Valdez, secretario de Desarrollo Regional y Agropecuario de Nuevo León; el Lic. Javier Amieva Obregón, director de CENCOMEX USA y de Hispanic Inter-

national; y el Lic. Daniel Guzmán Santander, director general de CENCOMEX.

Durante su intervención, el secretario González presentó el proyecto del “Green Corridor” o Corredor Verde, un desarrollo de más de 210 kilómetros entre Salinas Victoria, Nuevo León, y Laredo, Texas, que prevé

una inversión superior a 17 billones de dólares. El diseño contempla un sistema de transporte inteligente basado en plataformas elevadas con imanes y energía eléctrica, capaces de trasladar contenedores sin choferes ni visados, en operación continua las 24 horas.



Durante su intervención, el secretario González presentó el proyecto del “Green Corridor” o Corredor Verde, un desarrollo de más de 210 kilómetros entre Salinas Victoria, Nuevo León, y Laredo, Texas, que prevé una inversión superior a 17 billones de dólares.

“El Corredor Verde representa un replanteamiento de la infraestructura logística entre México y Estados Unidos, con la posibilidad de agilizar procesos de desaduanización y constituir un nodo binacional de referencia”, señaló González.

Agregó que, mientras avanza la renegociación del T-MEC, las empre-

sas deberán revisar con cuidado la procedencia de sus cadenas de suministro, particularmente en sectores como automotrices, acero y aluminio, ante el reforzamiento de las reglas de origen y la aplicación de disposiciones estadounidenses como la sección 232.

Amplio contenido técnico

El congreso dedicó 540 minutos de capacitación, equivalentes a más de nueve horas continuas, con la participación de más de 11 conferencistas de reconocido prestigio: Rogelio Cruz Vernet, Pedro Trejo Vargas, Jorge Villarreal, Norma Ornelas Martínez, Valeria Jiménez Medina, Jonathan

MAGNO CONGRESO
**PERSPECTIVAS
 ADUANERAS**
 NUEVAS OBLIGACIONES & NUEVAS ESTRATEGIAS
03 | SEPTIEMBRE
 MONTERREY, NL.

Legorreta, Víctor Hugo Vázquez Pola, Alejandro Espadas Martínez, Ricardo Vaca Uribe, Dácil González Rojas, Victoria Moreno López y Andrés Bautista Espinoza.

Las ponencias abarcaron temas medulares para la práctica aduanera y empresarial: el Recinto Fiscalizado Estratégico, la implementación del expediente aduanero electrónico, la precisión en la nomenclatura arancelaria y su repercusión en la política comercial, los mecanismos de defensa jurídica en operaciones de comercio exterior, el cumplimiento normativo frente a reglas de origen, el anexo 24 y sus implicaciones fiscales en las empresas IMMEX, así como nuevos esquemas de gestión de inventarios y control documental.

El respaldo de las alianzas institucionales

El Congreso contó con el patrocinio de Estrategia Aduanera, Millenium Aduanas, Port Laredo, Wise International, Eska Consultores y Moreno Torres Consultores, organizaciones cuyo respaldo permitió articular un espacio de análisis técnico y actualización normativa en beneficio de la comunidad aduanera.

El encuentro convocado por CENCOMEX puso de relieve la necesidad de fortalecer la preparación de los profesionales aduaneros. Monterrey, con su peso manufacturero y sus proyectos sólidos en la frontera norte, adquiere especial atención en su eficacia para comprender los cambios que orientarán la gestión aduanera en los próximos años.



MAGNO CONGRESO
**PERSPECTIVAS
ADUANERAS**
NUEVAS OBLIGACIONES & NUEVAS ESTRATEGIAS
03|SEPTIEMBRE
MONTERREY, NL.



MAGNO CONGRESO
**PERSPECTIVAS
ADUANERAS**

NUEVAS OBLIGACIONES & NUEVAS ESTRATEGIAS

03 | SEPTIEMBRE
MONTERREY, NL.



CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

Extiende el presente

AGRADECIMIENTO

A nuestros patrocinadores por haber logrado, en conjunto con el Centro Nacional para la Competitividad del Comercio Exterior y Estrategia Aduanera, la realización de este importante evento.

CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR



**Port
Laredo**
TEXAS



ESKA
Consultores y Asesores S.C.
Especialistas en Materia Fiscal y Comercio Exterior

www.cencomex.com

LA PRÓXIMA REVISIÓN Y RENEGOCIACIÓN DEL T-MEC: *Desafíos y perspectivas para México*

LA INMINENTE REVISIÓN DEL T-MEC SE ACERCA DADA VEZ MÁS Y LOS INTERESES NACIONALES DEBERÁN CONCILIARSE CON LAS PRESIONES GLOBALES. PARA MÉXICO, ESTE EJERCICIO TRASCIENDE LO MERAMENTE TÉCNICO Y SE CONVIERTE EN UN EXAMEN DE MADUREZ INSTITUCIONAL, COMPETITIVIDAD Y DIPLOMACIA ECONÓMICA.



E

El Tratado entre México, Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC) entró en vigor el 1 de julio de 2020, sustituyendo al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que estuvo vigente desde 1994. Su creación fue resultado de las presiones que fueron ejercidas por Estados Unidos de América, bajo la administración de Donald Trump quien buscaba dar por terminado el TLCAN, ya que lo consideraba como el peor tratado comercial que su país había firmado y, como parte de su campaña para obtener la presidencia, había ofrecido acabar con el mismo.

Es importante destacar que el TLCAN ya era un tratado que requería una modernización, el cual había estado en vigor por 26 años y los paradigmas que fueron la base para su negociación ya habían cambiado ante la rápida evolución del comercio internacional. Es por ello, que la modernización del tratado se realizara bajo la negociación del Tratado de Asociación Transpacífico, conocido por sus siglas en inglés como el TPP, el cual era el instrumento de los Estados Unidos de América para plantear las reglas del comercio con algunos de los países de la Cuenca del Pacífico, negociación en la que participaron también tanto México como Canadá y que era un tratado mucho más comprehensivo y moderno. Sin embargo, una vez firmado, al asumir la presidencia Donald Trump decidió que los Estados Unidos no formarían parte de ese tratado y, en consecuencia, no serían parte de ese bloque comer-

cial, por lo que la modernización del TLCAN se vendría al suelo al no modernizarse la relación comercial de los tres países de Norteamérica.

No obstante, era necesario modernizar la relación comercial de los países del TLCAN y que a juicio de Trump, se había vuelto obsoleto en diversas materias como la economía digital, la propiedad intelectual, las normas laborales y el medio ambiente. Por lo que se iniciaron las negociaciones para un nuevo tratado que culminaron con el T-MEC, que paradójicamente, el mismo Trump declaró que era “el acuerdo comercial más grande, significativo, moderno y equilibrado de la historia y con el cual los tres países se beneficiarían enormemente.

En estos primeros cinco años de funcionamiento, el T-MEC ha mostrado un doble rostro: por un lado, ha consolidado el flujo comercial entre los tres países, convirtiendo a México en el principal socio comercial de Estados Unidos en 2023 y 2024 con un comercio bilateral que superó los 860 mil millones de dólares; esto es cerca de 2, 356 millones de dólares diarios de comercio bilateral.

Por el otro, ha generado disputas relevantes que han tensado la relación trilateral, como es el caso de la regla de origen automotriz, la prohibición del maíz transgénico, la triangulación de acero chino a los Estados Unidos de América, la política energética de México y la contaminación de los temas comerciales de la relación con los Estados Unidos de América con el



POR: MTRO. GUSTAVO URUCHURTU CHAVARÍN

Licenciado en Derecho, cuenta con una Maestría en Derecho Comparado por la Escuela de Derecho, así como una Maestría en Relaciones Internacionales. Es especialista en comercio exterior, derecho aduanero y arbitraje.

Colaboró por más de siete años en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía, desempeñándose como abogado responsable de la tramitación de investigaciones antidumping y de subvenciones. Posteriormente, fue abogado en jefe, encargado de la defensa de los intereses de la Secretaría en procedimientos de solución de controversias ante diversas instancias internacionales.

Participó en las negociaciones de diversos tratados comerciales, entre ellos el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Es socio fundador de Uruchurtu y Abogados Consultores y presidente del Centro Nacional para la Competitividad del Comercio Exterior (CENCOMEX).

narcotráfico del fentanilo y la migración, además del incumplimiento con las obligaciones del T-MEC por parte de los Estados Unidos de América.

Durante la vigencia del T-MEC, es importante destacar hechos y cambios a nivel mundial que de alguna manera tienen repercusiones en la relación comercial, entre los que destacan los siguientes:

- **Pandemia y cadenas de suministro:** el COVID-19 expuso la vulnerabilidad de la región en sectores estratégicos como semiconductores, dispositivos médicos y automotriz.
- **Nearshoring:** la reconfiguración de cadenas globales frente a la guerra comercial Estados Unidos-China, así como los efectos en las cadenas de suministro resultado del COVID-19, colocó a México en una posición privilegiada para atraer inversiones que permitan cumplir a Estados Unidos de América sus objetivos.
- **Controversias energéticas:** las políticas mexicanas que fortalecen a la CFE y PEMEX han sido cuestionadas por los Estados Unidos de América y Canadá mediante consultas y la amenaza de un conflicto a ser resuelto por los paneles de solución de controversias en el marco del T-MEC.
- **Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida:** entre 2021 y 2024 se presentaron más de 25 casos contra plantas mexicanas, principalmente en el sector automotriz y manufacturero que ha sido muy efectivo en mejorar las condiciones de los trabajadores de México y así evitar costos distorsionados en productos hechos en México por salarios artificialmente bajos.



- **Agricultura:** la política mexicana de restringir el maíz transgénico ha derivado en un panel de solución de controversias con Estados Unidos.
- **Automotriz:** Los Estados Unidos de América tuvieron una interpretación errónea de las Reglas de Origen en este sector que dio lugar a un panel de solución de controversias con Estados Unidos que resultó favorable a México y a Canadá y que no ha sido cumplido por los Estados Unidos de América.
- **Productos Siderúrgicos.** El gobierno de los Estados Unidos de América ha acusado a México de que por nuestro país se triangula acero de China, lo que ha resultado en presiones para el gobierno mexicano para que adopte medidas arancelarias y no arancelarias para el freno de dichas importaciones como el incremento de aranceles y el bajar del registro de molinos autorizados a aquellos en países del sudeste asiático entre otros.
- **Incumplimiento con el tratado por parte de los Estados Unidos de América.** Toda la política arancelaria del presidente Trump es violatoria tanto de los Acuerdos de

la OMC como del T-MEC, así como por el incumplimiento de los reportes o informes de los mecanismos de solución de controversias.

- **Propiedad Intelectual.** Falta de combate eficaz a la piratería en nuestro país.

Por otro lado, es importante destacar que en la primera administración del presidente Trump, esto es, durante los años del 2017 al 2021 el comercio internacional experimentó un viraje en lo que concierne a la relación comercial de los Estados Unidos con sus socios comerciales, principalmente con México. El gobierno de los Estados Unidos de América utilizó como uno de los instrumentos clave para su política comercial la Ley de Expansión Comercial de 1962, para imponer aranceles unilaterales por cuestiones de seguridad nacional.

Como resultado de lo anterior se impusieron aranceles al acero y al aluminio principalmente al originario de México y Canadá, además de otros países, ya que durante esa época se estaba negociando el T-MEC y fue una herramienta que utilizó el gobierno de los Estados Unidos para obtener concesiones por parte de ambos gobiernos.



Como resultado de lo anterior, el gobierno mexicano también incrementó los aranceles al acero y al aluminio como medida represalia. Una vez que se alcanzaron acuerdos fundamentales en el T-MEC, como es el caso de la regla de origen automotriz, se llegó a un acuerdo con Estados Unidos de América para eliminar esas medidas de seguridad nacional y buscar un fortalecimiento de la industria siderúrgica de ambos países.

Es importante destacar que, adicionalmente, el gobierno americano había iniciado una investigación para imponer aranceles a los automóviles también con fundamento en la sección 232 concluyendo la investigación con la recomendación de imponer aranceles del 25%, sin embargo, el presidente Trump ya no las aplicó. Sin embargo, es importante destacar que parte integral del T-MEC es una carta en la que se acuerdan condiciones si Estados Unidos de América decide imponer dichas medidas.

Actualmente, en la presente administración del presidente Trump, se inició con el tsunami proteccionista al imponer aranceles al acero y al aluminio de 25% a nuestras exportaciones y de otros países y que, a partir de 4 de junio de 2025, se incrementaron hasta el 50%. Además, con fundamento en la Ley de Aranceles Recíprocos se incrementaron estos a la mayor parte de los países del mundo en diferentes niveles, quedando para México un arancel del 35% para las exportaciones mexicanas, pero sólo a aquellas que no cumplen con la regla de origen.

Actualmente del comercio de nuestro país hacia Estados Unidos de América, solamente el 25% no cumple con la regla de origen. Esto obedece a que en muchos casos el

arancel de la nación más favorecida que aplicaba aquel país era de un nivel muy bajo, como consecuencia para algunas industrias les resultaba muy oneroso el implementar los procesos para cumplir con la regla de origen aplicable, comparado con lo que se tenía que pagar por el arancel que cobraba el gobierno americano a sus importaciones.

Hoy en día, con el arancel del 35% que ha impuesto nuestro vecino del norte a las exportaciones mexicanas, para ese 25% del comercio de nuestro país hacia Estados Unidos de América que no cumple con las reglas de origen, surge así un incentivo muy grande para cumplir con los requisitos que establecen dichas reglas para obtener la preferencia arancelaria.

En suma, estos primeros cinco

años reflejan que el T-MEC no solo da continuidad al TLCAN, sino que también ha operado en un mundo muy volátil, pero que ha permitido que nuestro comercio bilateral siga creciendo gracias a los mecanismos previstos en el tratado. No obstante, hay numerosos irritantes comerciales en la relación trilateral. Todo ello sienta las bases para la primera revisión formal del tratado en 2026, prevista en su propio texto y que puede dar lugar también, porque ya lo ha manifestado el presidente Trump a una posible renegociación del Tratado.

Marco jurídico de la revisión y renegociación del T-MEC

Durante la negociación del nuevo tratado, se planteó por parte de los Estados Unidos incluir una “sunset

“ES IMPORTANTE DESTACAR QUE, ADICIONALMENTE, EL GOBIERNO AMERICANO HABÍA INICIADO UNA INVESTIGACIÓN PARA IMPONER ARANCELES A LOS AUTOMÓVILES TAMBIÉN CON FUNDAMENTO EN LA SECCIÓN 232 CONCLUYENDO LA INVESTIGACIÓN CON LA RECOMENDACIÓN DE IMPONER ARANCELES DEL 25%, SIN EMBARGO, EL PRESIDENTE TRUMP YA NO LAS APLICÓ



clause”, esto es, una cláusula de extinción del tratado que obligara a renegociar o dar por terminado el tratado cada cinco años. Sin embargo, tanto México como Canadá lograron que no fuera así, puesto que una cláusula de este tipo tendría un impacto negativo en la inversión extranjera al no haber predictibilidad y seguridad para los inversionistas, porque las inversiones toman tiempo para establecerse e iniciar operar y ante este esquema, el periodo previsto es muy corto ya que en términos generales una inversión comenzaría a operar al vencimiento del plazo o más allá del mismo. Canadá y México lograron suavizar la propuesta y el resultado fue que el T-MEC no caduca automáticamente, pero sí está sujeto a revisiones periódicas de su vigencia, regulado en el Artículo 34.7, del T-MEC, denominado “*Revisión y Extensión*”, la cual se explica en el siguiente apartado.

Revisión sexenal (2026)

El tratado dispone que, a los seis años de su entrada en vigor, los tres países deben reunirse en una Comisión de Libre Comercio que está integrado por los Secretarios que tienen la cartera de las negociaciones comerciales internacionales, esto es el Secretario de Economía por México, el Representante Comercial por parte de los Estados Unidos de América (USTR) y en Canadá el Ministerio de Asuntos Globales (*Global Affairs Canada*) para revisar su funcionamiento, los cuales deberán reunirse el 1 de julio de 2026. Dicha revisión tendría como objetivo una “*revisión conjunta*” del funcionamiento del T-MEC, revisar cualquier recomendación de acción presentada por una Parte, y decidir sobre

“EL T-MEC NO CADUCA AUTOMÁTICAMENTE, COMO LO BUSCABAN LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, PERO SÍ ESTÁ SUJETO A REVISIONES PERIÓDICAS. EL MECANISMO FUNCIONA COMO UNA ‘VENTANA QUINQUENAL’”



las acciones apropiadas. Cada Parte podrá presentar recomendaciones para que la Comisión adopte medidas, al menos un mes antes de que tenga lugar la reunión de revisión conjunta de la Comisión. En dicha reunión, cada país puede:

- Manifestar su interés en mantener el tratado y extender su aplicación otros 16 años, esto es hasta 2052, para lo cual se llevarán revisiones conjuntas cada 6 años.
- Señalar inconformidades, lo que abriría la puerta a renegociaciones parciales o a un proceso de consultas más intensivo. Es importante resaltar que el USTR en su informe de este año ya ha señalado la existencia de barreras no arancelarias, ineficiencias aduaneras y retrasos regulatorios que obstaculizan los flujos comerciales y perturban el acceso al mercado.

Cláusula de caducidad suavizada

El T-MEC no caduca automáticamente, como lo buscaban los Estados Uni-

dos de América, pero sí está sujeto a revisiones periódicas. El mecanismo funciona como una “*ventana quinquenal*”, la cual opera de la siguiente manera:

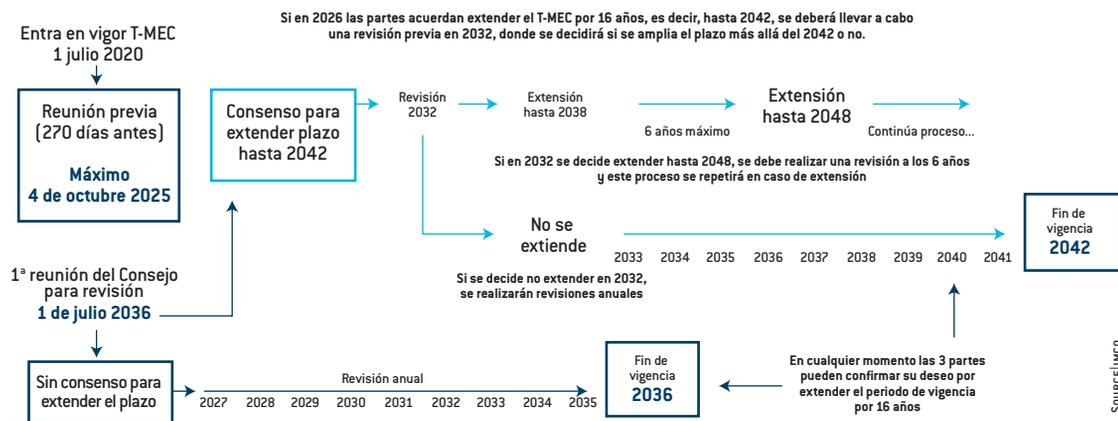
- En caso de que el Tratado no sea renovado el año entrante, habrá revisiones anuales durante los próximos 10 años hasta su vencimiento, esto es, el 2036. Se dará por terminado para aquella parte que haya querido prorrogarlo. Su durante las revisiones anuales se llega al consenso de extender la vigencia del tratado, este podrá ser renovado por otros 16 años más. En caso de llegar al año 2036 sin renovaciones explícitas, el tratado sí podría expirar.

Modificación y denuncia

Además, el T-MEC prevé que cualquiera de las Partes puede denunciarlo en cualquier momento y deberá de notificarlo a las otras partes con un plazo previo de 6 meses (Art. 34.6) antes de que quede sin efectos para la Parte que lo denuncia. Esta disposición coloca tanto a



Fechas del proceso | Revisión



México como a Canadá en desventaja, ya que a través de esta figura ha estado amagando a nuestro país para lograr, más que una revisión, una renegociación de los términos del T-MEC siendo paradójico que el T-MEC fue su proyecto, este año al iniciar sus amenazas arancelarias declaró que el tratado creaba cargas financieras a los estadounidenses y que estaba sorprendido por quien habría firmado semejante acuerdo, olvidando que fue él quien lo firmó.

Como consecuencia de lo previsto en el artículo 37.4 del T-MEC, el 17 de septiembre de este año, la Secretaría de Economía inició el periodo de consultas mediante la convocatoria para que la sociedad aporte los comentarios sobre el funcionamiento del T-MEC, para lo cual otorgó un plazo de 60 días naturales a partir de la publicación para ello.

Puntos de posible revisión y renegociación desde la perspectiva de México

1. Energía y política industrial

La política energética reciente de nuestro país ha sido uno de los puntos en el T-MEC. Estados Unidos y Canadá han cuestionado medidas que, a su juicio, favorecen a la CFE y a PEMEX en detrimento de las empresas

privadas y de energías renovables, privilegiando el consumo de combustibles fósiles y disminuyendo la participación de las empresas de energías renovables en el suministro de la energía. México, por su parte, ha defendido la soberanía energética como principio constitucional.

Esta divergencia es la que dio como resultado que, en el 2022, los Estados Unidos de América y Canadá hayan solicitado consultas con nuestro país al amparo de las disposiciones sobre la solución de diferencias, las cuales no han culminado y podrían dar lugar a un panel.

Sin embargo, ante la inminente revisión de 2026, es muy probable que los Estados Unidos de América y Canadá busquen con insistencia que México garantice un campo de juego más equilibrado, especialmente en energías limpias.

2. Reglas de origen en el sector automotriz

El sector automotriz es estratégico para México: representa más del 3.5% del PIB nacional y el 25% de las exportaciones manufactureras.

El problema surgió porque Estados Unidos adoptó una interpretación más estricta de las reglas de contenido

regional (75%) en autopartes. México y Canadá presentaron un panel bajo el T-MEC y en 2022 obtuvieron una resolución favorable, sin embargo, los Estados Unidos de América no han dado cumplimiento a esa resolución.

Por otro lado, la gran cantidad de importaciones de autos chinos a México y la posibilidad del establecimiento de armadoras de ese país seguramente serán objeto de modificaciones a la regla de origen, ya que Estados Unidos de América no va a permitir importaciones de esos vehículos a su territorio.

En la revisión de 2026, México buscará *preservar la flexibilidad* en la aplicación de estas reglas para no perder competitividad frente a Asia y Europa.

3. Laboral

El Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida (MLRR) ha sido uno de los elementos más innovadores y a la vez más polémicos. Entre 2021 y 2024, más de 25 casos fueron presentados contra empresas mexicanas, principalmente en el sector automotriz.

Estados Unidos probablemente propondrá ampliar el alcance del MLRR, mientras que México insistirá en limitarlo y garantizar que no se convierta en un instrumento de pre-

sión sindical externa.

4. Medio ambiente y transición verde

La lucha contra el cambio climático será otro eje central. Estados Unidos y Canadá podrían buscar la incorporación de compromisos más estrictos en reducción de emisiones, transición energética y subsidios a vehículos eléctricos.

México enfrentará el dilema de aceptar mayores compromisos ambientales o sostener su política actual centrada en hidrocarburos.

En este contexto, es importante resaltar que los Estados Unidos de América en el 2023, aprobó la *Inflation Reduction Act*, que otorga subsidios multimillonarios a energías limpias y vehículos eléctricos, lo que indirectamente impacta a la industria mexicana, lo cual puede poner en la mesa este tema.

5. Comercio digital y nuevas tecnologías

El comercio digital es una de las áreas donde el T-MEC se adelantó, pero la evolución tecnológica ha sido vertiginosa. Se espera que en 2026 se discutan:

- Inteligencia artificial.
- Protección de datos personales.
- Plataformas digitales de servicios.

México deberá adoptar compromisos para modernizar su legislación para no rezagarse.

6. Agricultura y medidas sanitarias

Otro de los irritantes comerciales más importantes en la relación con los Estados Unidos de América es el conflicto por el maíz transgénico que nos indica que el sector agrícola va a ser objeto de una intensa revisión y viene a demostrar lo importante que es este sector en el comercio interna-



cional. La posición de México es proteger la salud pública y la biodiversidad, sin embargo, no pudo demostrar en la revisión ante un panel, que las medidas para lograr este objetivo tenían un sustento científico, mientras que los Estados Unidos de América lograron demostrar que la medida del gobierno mexicano era una barrera injustificada al comercio. El precedente del panel condicionará las pláticas que se realicen sobre este tema.

7. Solución de controversias y paneles

Este es un tema fundamental donde México deberá presionar para fortalecer el mecanismo, sobre todo en lo que se refiere al cumplimiento de las decisiones de los paneles para la solución de controversias, para que los Estados Unidos de América se comprometa a su cumplimiento y que se un dique frente al deseo de ese país de imponer medidas que contravienen al T-MEC, como las resultantes de las investigaciones bajo la sección 232 o la Ley de Aranceles Recíprocos. Si hay una renegociación podría plantearse la creación de un tribunal permanente para resolver las controversias comerciales de América del Norte.

8. Propiedad Intelectual.

México es un gran pirata, constantemente aparece en la Lista de Vigilancia de la Oficina del Representante Comercial de los Estados Unidos de América por las violaciones de los derechos de propiedad intelectual en nuestro país. La piratería y las falsificaciones generalizadas se realizan en niveles de los más altos del mundo.

Hay quejas de una ineficiente aplicación de la legislación en materia de propiedad intelectual por no existir una adecuada coordinación entre las autoridades, los recursos judiciales limitados y los prolongados procedimientos judiciales. Por lo que en la revisión el gobierno estadounidense presionará para reforzar las sanciones por infracciones y a mejorar los mecanismos de aplicación de la ley sobre la propiedad intelectual.

9. Otras Reglas de Origen.

Además de la regla de origen automotriz es muy probable que se toquen las relativas a los electrodomésticos y las del acero y aluminio para buscar evitar la triangulación del acero chino, al mercado de los Estados Unidos de América. México ha adoptado medidas para ello, pero habrá que ver si nuestro vecino las considera adecuadas.



Los nuevos acuerdos comerciales que ha firmado Estados Unidos de América

Un tema que debe de ser considerado son los nuevos acuerdos comerciales que ha negociado Estados Unidos de América, el Acuerdo Comercial entre Estados Unidos y Vietnam de 2025 y el Acuerdo de Prosperidad Económica entre Estados Unidos y el Reino Unido, los cuales cuando se comparan en el contexto del T-MEC, ofrecen una imagen clara del estado actual de la política comercial de ese país. Es una política que ya no se guía por una ideología única y general, sino por una mezcla pragmática y a menudo contradictoria de consideraciones económicas, políticas y estratégicas.

Los Estados Unidos de América sigue comprometido con los principios del libre comercio, pero también está dispuesto a utilizar medidas proteccionistas para lograr sus objetivos. Es un defensor de fuertes estándares laborales y ambientales, pero también está dispuesto a comprometerse en estos temas cuando convenga a sus intereses. Es líder en la economía digital, pero también está lidiando con los desafíos de la privacidad y la regulación de datos.

El futuro de la política comercial de los Estados Unidos de América probablemente será una continuación de esta tendencia. Estados Unidos continuará buscando acuerdos comerciales bilaterales y regionales, pero estos acuerdos se adaptarán a los contextos económicos y políticos específicos de cada socio. Serán más complejos y polémicos que los acuerdos comerciales del pasado, con un mayor enfoque en las barreras no arancelarias, la cooperación regulatoria y los nuevos desafíos de

la era digital. Si hay una renegociación del T-MEC tendremos un acuerdo cuyo objetivo sea el de un comercio administrado y no el libre comercio que hemos tenido desde 1994.

El mundo está entrando en una nueva era del comercio, más fragmentada, más politizada e incierta que la era que lo precedió. Los Estados Unidos de América, como la economía más grande del mundo, desempeñará un papel central en la configuración de esta nueva era. Los acuerdos que forja, las políticas que persigue y el liderazgo que proporciona tendrán un profundo impacto en el futuro de la economía global. Los acuerdos de 2025 con Vietnam y el Reino Unido son solo el primer capítulo de esta nueva historia, y el mundo estará atento para ver qué otros acuerdos negocien antes de que llegue el momento para el T-MEC.

Conclusiones

La próxima revisión del T-MEC en 2026 representa un punto de inflexión para México, Estados Unidos de América y Canadá. A cinco años de su entrada en vigor, el tratado ha mostrado claros beneficios al consolidar a la región como un bloque económico altamente dinámico, especialmente para México, que se ha convertido en el principal socio comercial de nuestro vecino del norte. Sin embargo, también ha evidenciado tensiones recurrentes en temas clave como energía, automotriz, agricultura, medio ambiente y cumplimiento de las reglas del propio acuerdo.

El mecanismo de revisión sexenal, aunque más flexible que la cláusula de caducidad originalmente propuesta por los Estados Unidos de América, mantiene un margen de incertidumbre sobre la continuidad del tratado, sobre todo como resul-

tado de diversas declaraciones hechas por el presidente Trump. Esto se traduce en presiones políticas y económicas que obligarán a México a llegar preparado a la mesa de negociación, no solo para defender sus intereses estratégicos, sino también para adaptarse a un entorno internacional caracterizado por cadenas de suministro en reconfiguración, nuevas tecnologías, compromisos ambientales crecientes y un resurgimiento del proteccionismo estadounidense.

Entre los principales desafíos destacan la necesidad de fortalecer el cumplimiento de los paneles de solución de controversias, enfrentar las presiones sobre la política energética nacional, atender los reclamos en materia de propiedad intelectual y responder a las tensiones agrícolas derivadas del maíz transgénico. Asimismo, el sector automotriz y el Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida serán puntos neurálgicos que definirán la capacidad de México para mantener competitividad y, al mismo tiempo, mejorar sus condiciones internas de producción.

En suma, la revisión del T-MEC no debe entenderse únicamente como un riesgo de renegociación, sino como una oportunidad estratégica para consolidar a México como un socio confiable y moderno en un contexto global cada vez más fragmentado. El reto para nuestro país radicará en equilibrar la defensa de su soberanía con la necesidad de adaptarse a las nuevas reglas del comercio internacional, garantizando que el tratado continúe siendo un motor de crecimiento, inversión y estabilidad regional en las próximas décadas.

Hablemos de **FREIGHT FORWARDERS**

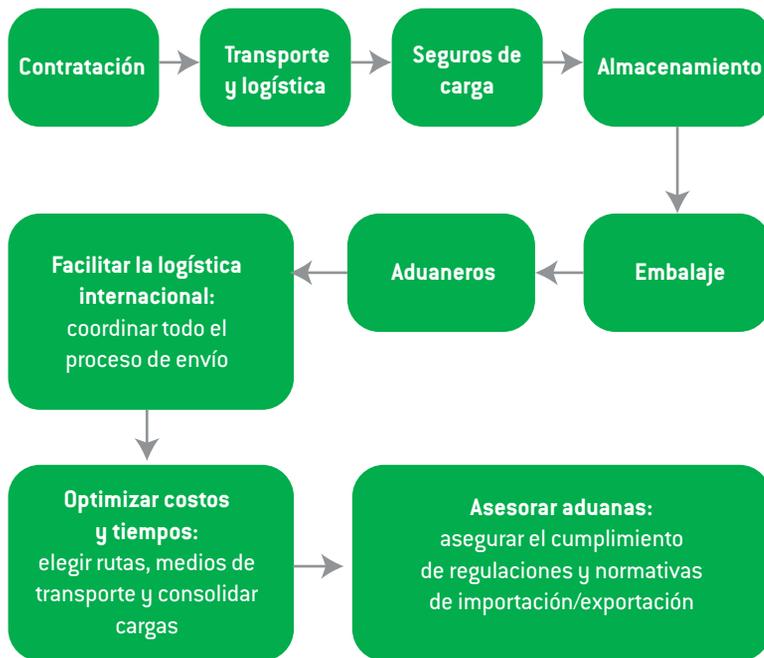
SE DISCUTE SOBRE TECNOLOGÍA Y AUTOMATIZACIÓN, PERO ¿QUÉ LUGAR QUEDA PARA LA INTUICIÓN Y LA EXPERIENCIA EMPÍRICA DEL FORWARDER CUANDO EL ALGORITMO AÚN NO TRADUCE LA COMPLEJIDAD HUMANA DE LAS ADUANAS?



E

El Freight forwarders / Agente de carga tiene función de ofrecer ser un servicio intermedio, organizando y gestionando el transporte de mercancías en nombre de un exportador o importador.

No son propietarios de los medios terrestres, marítimos o aéreos de servicio, como los barcos, aviones o camiones, son enlace entre el cliente y transporte, para que la carga llegue de un origen a un destino de forma más eficiente.



OBJETIVO SIMPLIFICAR AL CLIENTE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL, REDUCIENDO TIEMPOS, RIESGOS, COSTOS Y TRÁMITES.



POR: LIC. GRICELDA HUESCA GÓMEZ

Experta Consultora dedicada a empresas Maquiladoras IMMEX. Es Licenciada en Comercio Exterior por el Instituto de Ciencias y Estudios Superiores de México, cuenta con una amplia trayectoria en la industria IMMEX. Se especializa en logística, gestión de importaciones y exportaciones, así como en cumplimiento normativo en comercio exterior. Ha liderado proyectos estratégicos en empresas internacionales, destacándose en la implementación de sistemas de gestión de calidad, certificaciones como IVA/IEPS y CTPAT, y la optimización de operaciones aduaneras. Su experiencia incluye el desarrollo de procesos operativos, formación de equipos y cumplimiento de tratados internacionales como el T-MEC. Es reconocida por su enfoque en la eficiencia y cumplimiento legal en el comercio global.

	FREIGHT FORWARDER (AGENTE DE CARGA)
Rol principal	Intermediario y organizador de la logística.
Documentación	Emite y gestiona documentos: Bill of Lading (como . guías aéreas, certificados, facturas, etc.
Planificación	Selecciona rutas, transportistas y combina medios (multimodal).
Aduanas	Asesora y gestiona declaraciones de importación/exportación.
Custodia de carga	Responsable mientras la mercancía está en sus almacenes o consolidación.
Seguros	Ofrece seguros de carga como servicio adicional.
Comunicación	Informa al cliente, hace seguimiento y coordina la información del embarque hasta su entrega desde origen.
Responsabilidad legal	Responsable de la gestión logística integral.



Sugerencias entre Empresa Contratante y Freight Forwarders

- Establecer contrato de servicios contemplando responsabilidades y alcances en cada parte.
- Realizar Análisis de Riesgo de Ruta logística en los puntos de Origen, tránsito, y destino, con las regulaciones y cumplimiento de cada país, Estado, y división territorial.
- Medir los resultados de los servicios de acuerdo a entregas, embarques, cumplimientos entre las empresas, para revisar la necesidad o no de una acción preventiva.
- Mitigar cualquier posible riesgo que la carga, contrato o servicios pueda encontrar en sus análisis y realizar su vigilancia.
- Los costos logísticos pueden ser un resultado positivo o negativo para la Organización, el cual es un tema importante de llevar a cabo el control del gasto y control de cumplimiento.
- Existen los niveles de cumplimiento en cuanto más empresas están involucradas en el proceso de mover las mercancías, se deberán endurecer y restringir los riesgos para minimizar impactos.
- Las empresas que contratan los servicios definiendo los alcances desde el inicio del servicio, son empresas que se continúan conservando y manteniendo niveles de riesgo controlados.

“LOS COSTOS LOGÍSTICOS PUEDEN SER UN RESULTADO POSITIVO O NEGATIVO PARA LA ORGANIZACIÓN, EL CUAL ES UN TEMA IMPORTANTE DE LLEVAR A CABO EL CONTROL DEL GASTO Y CONTROL DE CUMPLIMIENTO”





**Aduana
al Día**

**EL PODCAST
DE COMERCIO
EXTERIOR DE MÉXICO**

Escucha

LAS NOTICIAS MÁS
IMPORTANTES DE
COMERCIO EXTERIOR

en 1 minuto



Escúchalo de
lunes a viernes
por nuestro canal
de Spotify



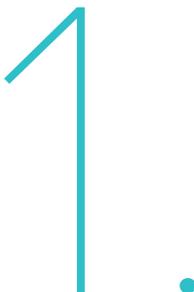
Regístrate para obtenerlo
directamente en tu WhatsApp en
www.estrategiaaduanera.mx/EA/earadio/

¡ANÚNCIATE CON NOSOTROS
Y POTENCIALIZA TU MARCA!
Mándanos whatsapp: 2227350518

PROYECTO DE REFORMA A LA *Ley Aduanera*

EL PROYECTO DE REFORMA A LA LEY ADUANERA NO SURGE EN EL VACÍO, HABLAMOS DEL RESULTADO DE DÉCADAS DE TRANSFORMACIÓN NORMATIVA Y DE APRENDIZAJES FORJADOS EN EL DEVENIR DEL COMERCIO EXTERIOR MEXICANO. LO QUE ESTÁ EN JUEGO LA COMPETITIVIDAD NACIONAL Y LA INSERCIÓN DEL PAÍS EN LOS CIRCUITOS ECONÓMICOS DEL FUTURO.





1. Los planteamientos generales buscan acertadamente fortalecer la función y el control de las aduanas.
2. Se manda un claro mensaje a los agentes aduanales, de que, deben ser auxiliares de la función pública, debiendo estar en un proceso de actualización y evaluación periódica. Asimismo, se restringen las excluyentes de su responsabilidad.
3. Se crea un sistema de normas que buscan combatir frontalmente el contrabando y el fraude comercial, reformando artículos relativos al régimen de depósito fiscal y Recinto Fiscalizado Estratégico. Se hace obligatorio para acreditar la legal estancia un CFDI con complemento carta porte.
4. Mediante reformas al Código Fiscal de la Federación, se tipifican esas conductas como presunciones de contrabando con penas de 5 a 8 años.
5. Se crea una causal de embargo en la Ley Aduanera, para vehículos que transiten con mercancía de un IMMEX, fuera de una ruta fiscal natural de la aduana a su domicilio, además de agregar que la falta de etiquetado es causal de embargo y no de retención.
6. Para fortalecer la fiscalización del

valor en aduana se amplía a 12 meses el tiempo para rembolsar las cuentas aduaneras del 86-A.

7. Creación del Consejo Aduanero que busca colegiar las decisiones referentes al otorgamiento de Concesiones y del inicio de la cancelación de las mismas, así como del procedimiento de Cancelación del Agente Aduanal (art. 159 bis), lo cual, fortalece el sistema anticorrupción en temas de decisión tan importantes.

Puntos que pueden complicar la operación y generar actos de corrupción.

- A. Embargo precautorio por etiquetado y multa que pasa del 2% al 250%, lo que puede propiciar de que por cualquier letra o coma (,) se decreta incumplimiento, lo cual puede fomentar corrupción del personal aduanero y retrasar proceso de liberación de bienes por tiempos que pueden llegar hasta 4 meses.
- B. Responsabilizar al agente aduanal por cambio de fracción arancelaria como resultado de un muestreo de laboratorio resulta un despropósito, por lo que se sugiere dejar esa parte del texto del artículo 54 de la Ley.
- C. El Combate a la subvaluación



POR: DR. BALAM LAMMOGLIA RIQUELME

Licenciado en Derecho por la Facultad de Derecho de la UNAM. Maestro en Derecho fiscal y administrativo. Especialista en Derecho del comercio exterior. Doctor en Derecho por la Universidad Panamericana; todos los anteriores con mención honorífica. Candidato a doctor por la Universidad de Salamanca, España. Doctor en Derecho aduanero por el Centro Universitario de Estudios Jurídicos. Actualmente es abogado postulante en la firma Lamoglia Riquelme & Asociados.

debe ser uno de los ejes fundamentales de la reforma, pero no se soluciona con aumentar el plazo para la devolución de las cuentas aduaneras, por lo que se recomienda analizar que prevalezca el plazo de 6 meses, pues de no ser así, obliga a las empresas a dejar más tiempo el dinero en el banco y no invertir esas cantidades en general más operaciones de importación y pago de impuestos.

- D. La multa COVE que resulta por

transmitir datos incorrectos, ya era de por sí, una multa gravosa, pero pasa de \$29,000 a \$53,000, sin tener la convicción de que dicho aumento realmente sea la medida adecuada para disuadir una conducta que normalmente resulta en errores de información menores que no ponen en riesgo el análisis de riesgo que hacen las autoridades.

- E. El artículo 178, relativo a diversas sanciones cómo lo son omisión de regulaciones no arancelarias y omisión de contribuciones, se incrementan del 70% y 130%, respectivamente, al 250%, incremento por demás excesivo y que hará que todas esas multas se litiguen en tribunales encareciendo los costos y alargando plazos, además de que, si bien es cierto busca una mayor punibilidad, también lo es, que aumento de monto de

"EL COMBATE A LA SUBVALUACIÓN DEBE SER UNO DE LOS EJES FUNDAMENTALES DE LA REFORMA, PERO NO SE SOLUCIONA CON AUMENTAR EL PLAZO PARA LA DEVOLUCIÓN DE LAS CUENTAS ADUANERAS, POR LO QUE SE RECOMIENDA ANALIZAR QUE PREVALEZCA EL PLAZO DE 6 MESES"



multas no significa una disminución de las conductas, por lo que se recomienda dejarlas cómo

se encuentran, pues el 70% del Valor de las mercancías es ya un monto muy gravoso.



¡ADQUIERE TU

EJEMPLAR

— AHORA!

CENCOMEX
editorial

1ª EDICIÓN
**ABRIL
2025**

CENCOMEX
EDICIÓN DE
NOVEDAD
CENCOMEX

VERSIÓN IMPRESA

COSTO

\$990.00 +IVA

+ GASTOS DE ENVÍO

VERSIÓN DIGITAL

COSTO

\$600.00 +IVA

Formato PDF

Dr. Erick Fimbres Ramos

DELITOS ADUANEROS

CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

AUTOR:
DR. ERICK
*Fimbres
Ramos*

DIRECTOR DE LA FIRMA
A&E 9272 FISCAL
ADUANERO

¡ADQUIÉRELO AHORA!

LIC. ANA ROJAS SÁNCHEZ
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

WhatsApp  222 735 0518



LAS ADUANAS ANTE *situaciones de emergencia*

*CUANDO UNA SOLIDARIA RESPUESTA
LOGÍSTICA E INSTITUCIONAL ES VITAL*

EL RIGOR DE LA NORMA ENFRENTA SU PRUEBA MÁS DIFÍCIL CUANDO LA NECESIDAD APREMIA. FLEXIBILIDAD Y CONTROL DEBEN CONVIVIR EN UN EQUILIBRIO DELICADO. ¿SEREMOS CAPACES DE LOGRARLO SIN SACRIFICAR CONFIANZA?



Las aduanas no son ajenas a los imprevistos, al caos y a los llamados coloquialmente “bomberazos” y cuando esto llega a suceder, puede ser contra productivo permanecer inactivas ante situaciones de desastre, ya sean de origen natural, como huracanes, sismos e incendios forestales, o provocadas por la acción humana, tales como conflictos armados, actos terroristas o crisis sanitarias. Es en estos momentos cuando las fronteras dejan de ser meras delimitaciones políticas y de control comercial para transformarse en corredores de emergencia.

Son estos los contextos críticos en donde se evalúa la capacidad técnica, la capacidad operativa del sistema aduanero, su sentido estratégico y su responsabilidad ética. Las decisiones que se adopten, o que se omitan, por parte de las aduanas en circunstancias extraordinarias, tienen repercusiones directas en la vida humana, en las cadenas de suministro esenciales y en la percepción pública del Estado.

Este análisis se fundamenta en la premisa de que las aduanas no pueden limitarse a ser meras observadoras del colapso temporal de la infraestructura logística ante situaciones extraordinarias. Por el contrario, es esencial que se con-

viertan en centros de coordinación institucional, garantizando tanto la seguridad legal como la capacidad de llevar a cabo las acciones necesarias para reducir el impacto del desastre y comenzar el proceso de recuperación.

En las secciones siguientes veremos algunos de los principales desafíos que enfrentan los actores del comercio exterior en estos escenarios excepcionales. Asimismo, se presentará una propuesta preliminar de posibles mejores prácticas y recomendaciones destinadas a fortalecer una respuesta ágil, transparente y eficaz, prestando especial atención a las funciones de los agentes aduanales, operadores logísticos y agentes de carga.

El desastre como una disrupción sistémica en la cadena aduanera

Cuando ocurre un desastre, ya sea en una región con infraestructura aduanera activa o en un área de influencia de esta, puede llegar a interrumpirse el flujo físico de mercancías, y no solo eso, también puede desestabilizarse el ecosistema normativo, documental y operativo que sustenta el comercio internacional. Cuando una aduana, un puerto o un aeropuerto se ven afectados por un evento catastrófico, la consecuencia inmediata es la interrupción del



POR: DR. FEDERICO SCHAFFLER GONZÁLEZ

Doctor en Política Pública y Creador Emérito de Tamaulipas. Ha sido llamado “El historiador del Comercio Exterior Mexicano” por sus múltiples libros e investigaciones, especialmente sobre la historia de CAAAREM, así como de las Asociaciones de Agentes Aduanales de Nuevo Laredo (AAANLD), Aduanas Metropolitanas (AAADAM) y Colombia, N.L.

canal logístico convencional. Las rutas se encuentran bloqueadas, los sistemas informáticos pueden experimentar colapsos, el personal es reasignado a tareas de emergencia y los tiempos de despacho, que en sí mismos ya son sensibles, se tornan impredecibles. Bajo estas condiciones, el riesgo no se limita únicamente a la desaceleración del comercio, al mismo tiempo incluye la paralización de insumos esenciales que podrían ser determinantes entre la vida y la muerte en las áreas afectadas, algunas de ellas quizá físicamente lejos de las aduanas.

A esta disrupción logística se añade un reordenamiento repentino de las prioridades. Lo que anteriormente constituía una operación de importación o exportación con fines meramente comerciales puede, por necesidad, convertirse en un despacho humanitario. Lo que antes era una cadena organizada de proveedores y destinatarios ahora es una red desordenada de actores quienes enfrentan momentos inciertos o de estrés. Esta red incluye gobiernos, organizaciones internacionales, asociaciones civiles, donantes individuales e individuos generosos y solidarios que gestionan la ayuda. Las aduanas, los agentes aduanales y los operadores logísticos, así como los transportistas, deben operar en este nuevo contexto sin comprometer el cumplimiento de la normativa, manteniendo al mismo tiempo la flexibilidad necesaria para no convertirse en un impedimento al flujo de ayuda humanitaria.

Se presenta entonces una tensión estructural en este contexto: la legalidad en contraposición a la urgencia. La facilitación en balance con la seguridad. En numerosas ocasiones, los cargamentos humanitarios arriban sin la documentación completa, careciendo de certificados de origen, facturas comerciales, o presentando errores derivados de la urgencia, sobre todo cuando son donaciones

de individuos, colectivos, iglesias o voluntarios. La rigurosa exigencia del cumplimiento de la normativa en estas circunstancias puede obstaculizar la asistencia. Sin embargo, la flexibilización de los controles sin un respaldo legal también conlleva riesgos, tanto para la seguridad nacional como para la credibilidad de las instituciones. En este equilibrio complicado, los agentes aduanales



“CUANDO UNA ADUANA, UN PUERTO O UN AEROPUERTO SE VEN AFECTADOS POR UN EVENTO CATASTRÓFICO, LA CONSECUENCIA INMEDIATA ES LA INTERRUPCIÓN DEL CANAL LOGÍSTICO CONVENCIONAL. LAS RUTAS SE ENCUENTRAN BLOQUEADAS, LOS SISTEMAS INFORMÁTICOS PUEDEN EXPERIMENTAR COLAPSOS, EL PERSONAL ES REASIGNADO A TAREAS DE EMERGENCIA Y LOS TIEMPOS DE DESPACHO, QUE EN SÍ MISMOS YA SON SENSIBLES, SE TORNAN IMPREDECIBLES”



y los operadores logísticos deben ser como intérpretes de la situación actual. Tienen que saber diferenciar entre lo que es urgente y lo que no puede esperar, sin olvidar su responsabilidad técnica ni su papel en mejorar el bienestar de todos.

Modelos internacionales y marcos normativos ante situaciones de emergencia

La experiencia internacional evidencia que la preparación institucional frente a desastres no debe basarse únicamente en la improvisación ni en la voluntad individual de los operadores. Varios organismos multilaterales han desarrollado protocolos específicos para el funcionamiento de las aduanas en situaciones de crisis, con el objetivo de garantizar la continuidad operativa y la integridad del comercio internacional.

Uno de los principales referentes en este ámbito es la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la cual en 2021 elaboró directrices y recomendaciones sobre la manera de facilitar el ingreso ágil de asistencia humanitaria, sin comprometer el control ni los principios de trazabilidad y transparencia en la gestión y continuidad de la cadena de suministro para facilitar la ayuda humanitaria en emergencias o desastres.

Dentro de los lineamientos establecidos por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), se subraya la necesidad de implementar procedimientos simplificados para la entrada de mercancías donadas. Se recomienda la designación de puntos de contacto especializados para situaciones de emergencia. La OMA enfatiza la importancia de llevar a cabo procedimientos simplificados para la entrada de mercancías dona-



das. Se recomienda nombrar personas específicas para situaciones de emergencia y crear listas pre-aprobadas de organizaciones confiables. Estas listas incluirán agencias internacionales, ONG y proveedores logísticos que estén registrados. Varios países han implementado estos esquemas con un éxito notable, como es el caso de Chile, que, tras el terremoto de 2010, desarrolló un protocolo aduanero de contingencia que continúa siendo un modelo de referencia a nivel regional. Ante tales circunstancias los Estados Unidos, la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) establece una coordinación directa con la Oficina de Aduanas y Protección Fronteriza (CBP) con el objetivo de asegurar que las importaciones esenciales, tales como generadores eléctricos y suministros médicos, no enfrenten dificultades administrativas durante una emergencia declarada.

En México, no obstante, el marco normativo aún exhibe vacíos significativos. Aunque la Ley Aduanera y

las reglas misceláneas tienen normas que ofrecen beneficios fiscales y operativos para las mercancías que se van a donar, activar estos beneficios no siempre es rápido ni claro. La interpretación variable de las aduanas locales, la falta de buena comunicación entre las instituciones y la escasa cultura de preparación logística entre las autoridades estatales y municipales suelen causar retrasos innecesarios.

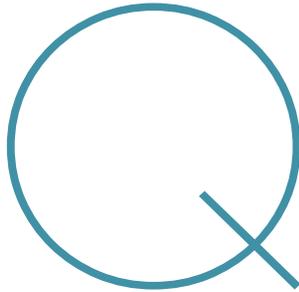


PARA CONTINUAR
LA LECTURA DE
ESTE ARTÍCULO
ESCANEA EL CÓDIGO QR
www.estrategiaaduanera.mx

INTERMODAL: *El “Hole In One” en transporte y logística*

EL HOLE IN ONE EN LOGÍSTICA REPRESENTA LA EJECUCIÓN PERFECTA: PRECISIÓN EN TIEMPOS, COSTOS OPTIMIZADOS Y UNA COORDINACIÓN SIN FISURAS. UN ACIERTO ÚNICO QUE SINTETIZA ESTRATEGIA CÁLCULO Y MUESTRA OPERATIVA. ES LA JUGADA MAGISTRAL QUE TODO ESPECIALISTA BUSCA ALCANZAR EN LA CADENA DE SUMINISTRO.





Que tal a todos, y de nueva cuenta saludándolos para platicar un poco sobre los beneficios y ventajas que encontramos en nuestro caminar por el comercio exterior, el mundo de las aduanas y el comercio internacional.

En esta ocasión comentaremos acerca de las empresas intermodal que han sido un verdadero desafío comercial en México y en otros países y que favorecen al comercio exterior de forma significativa.

Primero, un breve concepto de este término se refiere a un sistema de transporte en el que se explotan dos o más métodos de transporte como carretero, ferroviario aéreo, marítimo o fluvial, normalmente en contenedores que están adaptados para ser utilizados en estos distintos medios de transporte, y que contribuyen con el fácil acceso a los distintos lugares y medios de comu-

nicación en las entregas de carga de mercancía y facilitan su manipulación. Este método busca facilitar y optimizar la logística, reducir costos, minimizar tiempos de entrega y, en general, mejorar la eficiencia de la cadena de suministro.

Algunos aspectos importantes a destacar entre otras características básicas son:

- **Contenedores de fácil acceso:** Las mercancías transportadas, semirremolques o cajas móviles que pueden ser transferidos de un medio de transporte a otro sin abrirse.
- **Se pueden combinar:** Se utilizan diferentes modos de transporte de forma coordinada durante su trayecto y rutas de principio a fin.

“LAS MERCANCÍAS SE MUEVEN MENOS, ASÍ ES QUE LA TRAZABILIDAD LOGÍSTICA ES MÁS SENCILLA LO QUE EVITA LOS TRANSBORDOS, POR ENDE, EL RIESGO DE DAÑOS Y PÉRDIDAS.”



**POR: LIC. ESAÚ
MENCHACA GARCÉS**

Licenciado en Comercio Exterior por parte de la Facultad de Comercio de Administración y Ciencias Sociales de la Universidad Autónoma de Tamaulipas. Cuenta con el Servicio Fiscal de Carrera “Estudio y Prevención del Delito Fiscal” y múltiples cursos en Fiscalización Aduanera, Empresas IMMEX y Certificación IVA e IEPS, Ley Aduanera, entre otros. Se desempeñó como Supervisor Aduanero en la Aduana de Nuevo Laredo donde trabajó con el CBP y la SRE durante el programa paisano.

Ha sido Asesor en Temas Fiscales y de Comercio Exterior en diversas agencias aduanales, así como importador en una empresa propia. Actualmente se desempeña como Gerente de Tráfico en Gestores Aduanales del Noreste y CIA SC.

- **Operatividad y Ahorro:** Se mejoran los tiempos de entrega y se perfeccionan las rutas al conectar los diferentes

actores de la Supply Chain.

• **Menos maniobras = mejores costos:**

Las mercancías se mueven menos, así es que la trazabilidad logística es más sencilla lo que evita los transbordos, por ende, el riesgo de daños y pérdidas.

• **Impacto ambiental favorable:**

Hoy más que nunca el énfasis en el cuidado del medio ambiente está en todas las agendas políticas y comerciales, el transporte

ferroviario, por ejemplo, es una alternativa más limpia que el transporte carretero, lo que contribuye a una menor contaminación ambiental.

Ejemplo:

- ▶ *La mercancía se transporta vía terrestre-carretero desde una fábrica hasta un puerto.*
- ▶ *Se carga el contenedor intermodal en un barco para cruzar el océano.*
- ▶ *Llega al puerto de destino, se vuelve a cargar el contenedor*

intermodal carretero o tren para su entrega final.

Centros de intercambio Intermodal:

También existe este concepto que son instalaciones donde se da el servicio de más de un medio de transporte, como bodegas con espuela ferroviaria y acceso a vías carreteras, así como Interpuertos que combinan áreas con acceso carretero y puertos marítimos con aeropuertos, facilitando así la transferencia eficiente de mercancías.

Características	Transporte Convencional	Transporte Intermodal
Costos	<ul style="list-style-type: none"> • Generalmente costoso. • Manipulación de carga. • Inactividad de la mercancía. 	<ul style="list-style-type: none"> • Reduce costos operativos. • Optimización. • Uso de todos los medios de transporte. • Menor manipulación de carga.
Tiempos	<ul style="list-style-type: none"> • Tiempos de tránsito más largos • Menos predictibilidad • Necesidad de transbordos • Reempaques y Reembalajes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tiempos de entrega más cortos. • Fiabilidad. • Selección del medio de transporte más adecuada para cada trayecto.
Tolerancia	<ul style="list-style-type: none"> • Menor flexibilidad. • Dependencia exclusiva de un modo de transporte para toda la ruta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor flexibilidad • Adaptabilidad • Combinación de modos como camión, tren o barco según las necesidades del envío.
Sostenibilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Un camión es menos eficiente para transportar grandes volúmenes de carga en comparación con un tren o un barco, lo que resulta en un mayor consumo de combustible y emisiones por unidad de carga 	<ul style="list-style-type: none"> • Al mover la mercancía en contenedores, remolques o cajas móviles, se evita la manipulación directa de la carga, lo que minimiza los daños y reduce los tiempos. • Optimiza la logística al aprovechar las fortalezas de cada modo de transporte, lo que puede incluir un menor consumo de combustible
Beneficios	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor manipulación de la carga en cada transbordo • Riesgo de daños y pérdidas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor seguridad de la carga, • Menor manipulación • Estandarización
Trafico	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor contribución a la congestión en las carreteras 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducir del tráfico vial. • El fácil traslado de la carga a ferrocarriles y vías marítimas.
Internacionalización	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor complicidad para conectar mercados y la Supply Chain. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortalece y facilita global trade compliance. • Permite el transporte eficiente • Recorre de forma segura grandes distancias geográficas.

Estos solo algunos aspectos del transporte intermodal que mejora la logística de las mercancías al combinar los distintos medios de

transporte de manera eficiente, reduciendo costos, tiempos de entrega y el impacto ambiental en comparación con el transporte convencional.

Aunque el transporte intermodal ha sido el “*putt de la victoria*” seguimos evolucionando porque “el golpe más importante es el siguiente”.



VERSIÓN IMPRESA

COSTO
\$990.00 +IVA
+ GASTOS DE ENVÍO

1ª EDICIÓN
ABRIL
2025

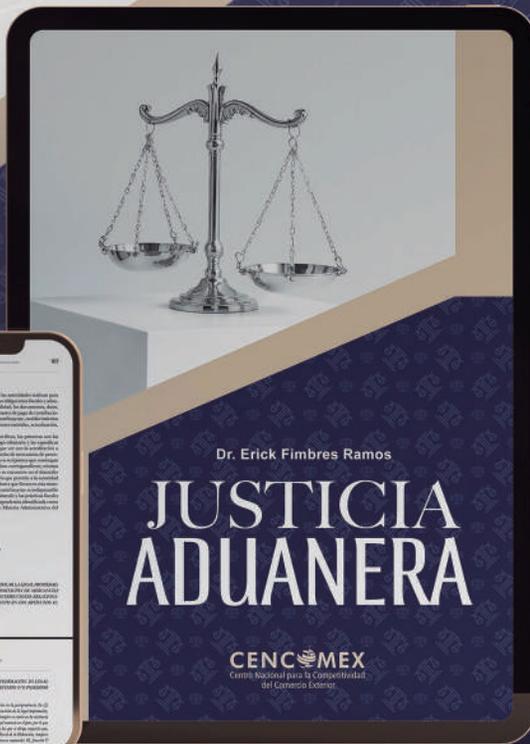
CENCOMEX
EDICIÓN DE NOVEDAD
CENCOMEX

VERSIÓN DIGITAL

COSTO
\$600.00 +IVA
Formato PDF

AUTOR:
DR. ERICK
Fimbres
Ramos

DIRECTOR DE LA FIRMA
A&E 9272 FISCAL
ADUANERO



¡ADQUIÉRELO AHORA!

LIC. ANA ROJAS SÁNCHEZ
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

WhatsApp  222 735 0518



VELOCIDAD Y PRECISIÓN:

El rol estratégico de la logística automotriz

HABÍA UNA VEZ UN VEHÍCULO QUE SOLO PODÍA NACER SI EL TIEMPO Y LA DISTANCIA PACTABAN ARMONÍA. ESE PACTO SE LLAMÓ LOGÍSTICA AUTOMOTRIZ.



E

El sector automotriz mexicano es reconocido como uno de los pilares más relevantes de la economía nacional. Con más de **3 millones de vehículos producidos anualmente** y siendo el **cuarto exportador a nivel mundial**, México no solo fabrica autos, también mueve al mundo entero a través de su red logística. En este escenario, la logística automotriz deja de ser un área operativa para convertirse en un **factor estratégico de competitividad**.

Producción y Exportación de Vehículos

La ubicación geográfica del país ha convertido al Bajío y al norte de México en nodos estratégicos para la exportación hacia Estados Unidos, Canadá, Europa y Asia. Estados como Guanajuato, Puebla, Nuevo León y Coahuila concentran armadoras y proveedores de primer nivel, respaldados por una red de autopistas, ferrocarriles y puertos marítimos en constante modernización.

Durante los primeros cuatro meses del año, México fabricó 1,299,554 vehículos ligeros. Esto es un avance de apenas 0.94% frente al año pasado. Las exportaciones cayeron más de 81,000 unidades, un desplome de 7.29%

Estados Unidos sigue como el principal cliente de México con 840,790 unidades recibidas en dicho periodo, el 81.4% del total. Le siguen Canadá con 9.4% y Alemania con 2.3%.

Nuevas Fuerzas que transforman la Logística Automotriz

La industria automotriz enfrenta un momento de transformación sin precedentes. La logística, como columna vertebral del sector, debe adaptarse a nuevas dinámicas globales y locales que definen la competitividad. Entre ellas destacan seis fuerzas clave:

- **Nearshoring: Cambia los flujos globales, favorece a México.**

México se consolida como destino estratégico para relocalizar cadenas de suministro. La cercanía con EE. UU. y los tratados comerciales impulsan a proveedores y armadoras a instalarse en el país, lo que eleva la demanda de soluciones logísticas ágiles, regionales y transfronterizas.

- **Electrificación: Nuevas piezas (baterías), nuevos proveedores.**

La transición hacia vehículos eléctricos exige nuevas cadenas de suministro para baterías, componentes de alta tecnología y materias primas críticas. Esto redefine rutas, tiempos y normativas logísticas, especialmente en el manejo seguro de materiales especializados.

- **Digitalización: Trazabilidad, eficiencia, decisiones en tiempo real.**

El uso de plataformas digitales, inteligencia artificial y sistemas



POR: MTRA. PAOLA H. VACA FAVELA

Licenciada en Comercio y Negocios Internacionales por la Escuela Bancaria y Comercial. Mtra. En Desarrollo Humano, cursando 2da Maestría en Logística y Comercio Internacional en la Universidad Anáhuac.

Cuenta con diversas certificaciones, entre las que destacan: Introducción al transporte marítimo de mercancías peligrosas, transporte aéreo de mercancías peligrosas, y carga aérea internacional. Actualmente es Directora de CENCOMEX Bajío.

de trazabilidad en tiempo real permite mayor visibilidad, control y eficiencia en las operaciones logísticas. La digitalización no es una opción: es la base para competir en un mercado altamente conectado.

- **Sostenibilidad: Reducción de huella de carbono, flotas eléctricas.**

La presión regulatoria y social impulsa prácticas de logística verde: reducción de emisiones, optimización de rutas, uso de

energías limpias y modelos circulares. La logística sustentable se convierte en ventaja competitiva frente a clientes globales cada vez más exigentes.

- **Seguridad y Resiliencia: Diversificación de proveedores, tecnologías blockchain.**

Desde el robo de carga hasta los riesgos cibernéticos, la seguridad es un desafío crítico. Las disrupciones globales —pandemias, conflictos geopolíticos, variaciones en costos de transporte— han demostrado la necesidad de cadenas de suministro flexibles y resistentes. La resiliencia implica anticipar riesgos, diversificar proveedores y asegurar continuidad en cualquier escenario. Blindar las operaciones con protocolos, tecnología de monitoreo y estrategias de gestión de riesgos garantiza la continuidad de la cadena y la confianza de los clientes.

Estas seis tendencias están marcando el ritmo de la nueva era de la logística automotriz, donde la capacidad de adaptarse con velocidad y precisión será la clave para mantener el liderazgo competitivo.

Principales Tendencias Logísticas 2025-2026

La logística vive un punto de inflexión. La velocidad de los cambios tecnológicos, la presión por cadenas más sostenibles y la exigencia de mayor visibilidad en las operaciones están reconfigurando la manera en que se mueve el comercio global. Para 2025-2026, se consolidan cinco tendencias que marcarán la diferencia entre mantenerse competitivo o rezagarse.

“DURANTE LOS PRIMEROS CUATRO MESES DEL AÑO, MÉXICO FABRICÓ 1, 299,554 VEHÍCULOS LIGEROS. ESTO ES UN AVANCE DE APENAS 0.94% FRENTE AL AÑO PASADO. LAS EXPORTACIONES CAYERON MÁS DE 81,000 UNIDADES, UN DESPLOME DE 7.29%”



1. Automatización e Intralogística Inteligente

Los centros de distribución se transforman en hubs inteligentes, donde el uso de robots móviles (ARMs), sistemas de picking automatizado y AGVs, optimizan el flujo de mercancías. La intralogística inteligente permite reducir errores, acelerar procesos y garantizar eficiencia incluso en operaciones de alta complejidad como la automotriz. Más que un gasto, la automatización se convierte en una inversión estratégica para asegurar precisión y velocidad.

errores, mejora en inventarios y velocidad de respuesta. La digitalización será el estándar de operación para mantener la confianza y la competitividad.

3. Blockchain

La transparencia es uno de los grandes retos del comercio global. Con blockchain, la logística asegura registros inviolables de cada movimiento, desde contratos inteligentes entre proveedor y fabricante, aduanas hasta entregas. Esto no solo reduce riesgos de fraude, sino que también fortalece el cumplimiento regulatorio, mejora el control de calidad en tiempo real y agiliza auditorías. Para sectores como el automotriz, donde la trazabilidad inmutable de piezas es vital, blockchain representa una revolución silenciosa.

2. Digitalización y Trazabilidad en Tiempo Real

El control de la cadena de suministro ya no se limita al transporte: hoy, los clientes exigen *visibilidad total*, desde el origen hasta la entrega final. Los sistemas WMS, TMS y sensores IoT integrados a plataformas en la nube permiten anticipar retrasos, rediseñar rutas en segundos y tomar decisiones basadas en datos. Así mismo, benefician con la reducción de

4. Última Milla Crítica

La última milla dejó de ser exclusiva del e-commerce. En la industria automotriz y manufacturera,



los envíos urgentes de componentes críticos requieren soluciones de *entrega inmediata y garantizada*, capaces de evitar paros en línea de producción. La producción bajo esquemas *just-in-time* (JIT) y *just-in-sequence* (JIS) exige que las piezas lleguen en el momento exacto y en la cantidad precisa. Un retraso de horas puede representar millones de dólares en pérdidas y afectar cadenas globales de suministro.

La tendencia apunta hacia redes híbridas, apoyadas en transporte especializado, vuelos dedicados y corredores logísticos con prioridad absoluta. Además, la planificación optimizada con IA y redes colaborativas, optimizan la cadena de suministro automotriz.

5. Logística Verde

La sostenibilidad es ahora un requisito global. Empresas líderes están implementando *estrategias de logística verde*: reducción de emisiones, flotas eléctricas, embalajes reciclables, centros logísticos con paneles solares, optimización de rutas y manejo inteligente de residuos para disminuir huella de carbono. Más allá del compromiso ambiental, la logística sustentable abre las puertas a contratos internacionales donde el cumplimiento ecológico es obligatorio.

Grupo Zeit, Fortaleciendo la Cadena de Suministro Automotriz

“En la industria automotriz, la logística no es un apoyo. Es el motor que asegura que todo esté en el lugar correcto, en el momento justo, con la calidad esperada.”

Contar con un socio logístico especializado marca la diferencia. **Grupo**



Zeit, con más de una década de experiencia en comercio exterior y logística integral, ha desarrollado una *especialidad en la cadena de suministro automotriz* que responde directamente a los retos del sector:

- **Soluciones 3PL y 4PL** diseñadas para maximizar la eficiencia y visibilidad de las operaciones.
- **Experiencia en movimientos críticos** bajo esquemas JIT y JIS, asegurando entregas exactas en tiempo y forma.
- **Infraestructura y tecnología** que permiten trazabilidad en cada etapa de la operación.
- **Conocimiento del sector automotriz**, con un equipo capacitado continuamente en normativas, procesos y tendencias de la industria.

Ventajas Competitivas & Fortalezas

1. Especialización 100% en logística automotriz
2. Dominio de la logística JIT y JIS
3. Uso de tecnología avanzadas
4. Red de infraestructura nacional / internacional
5. Apuesta por el innershoring

6. Fuerte enfoque en resiliencia logística
7. Cultura de innovación continua

Nuestras Recomendaciones Estratégicas

1. **Invertir en automatización gradual:**
 - *Sobre todo en plantas con alta rotación de componentes*
2. **Adoptar plataformas digitales colaborativas:**
 - *Para tener visibilidad 360°*
3. **Explorar pilotos de blockchain**
 - *En trazabilidad y autenticación de partes*
4. **Formar talento logístico 4.0:**
 - *Técnicos e ingenieros con visión tecnológica.*
5. **Alinear con normativas globales:**
 - *Ciberseguridad [ISO/SAE 21434], sostenibilidad, emisiones.*

Para que el país siga siendo líder en exportación y atracción de inversiones, será indispensable mantener operaciones cada vez más veloces, precisas y flexibles. En este camino, Grupo Zeit aporta soluciones logísticas que combinan experiencia, innovación y enfoque especializado. Porque en la movilidad del futuro, la logística no solo acompaña: lidera.

DE LA PANDEMIA AL FRIENDSHORING: *¿cómo mutaron los acuerdos comerciales en la era posglobalización?*

LA POSGLOBALIZACIÓN INTRODUCE UN MATIZ INQUIETANTE: YA NO IMPORTA ÚNICAMENTE LA EFICIENCIA, SE HA UNIDO A LA MESA LA AFINIDAD POLÍTICA Y CULTURAL ENTRE SOCIOS. ¿QUÉ TAN SOSTENIBLE SERÁ ESTE SESGO EN LAS CADENAS DE VALOR CUANDO LAS NECESIDADES ECONÓMICAS DESAFÍEN LAS LEALTDES DIPLOMÁTICAS?



2

2020: Cuando todo caía... menos los acuerdos comerciales.

La crisis sanitaria global de 2020 paralizó la economía mundial.

El PIB se contrajo, las inversiones se frenaron y el comercio global se desplomó.

Pero hubo una excepción: *la firma de acuerdos comerciales creció*. Muchos vaticinaron el fin de la globalización. Surgieron neoproteccionismos, neonacionalismos y rupturas como el Brexit o el retiro de EE.UU. del TPP y del Acuerdo de París.

Mientras los países cerraban fronteras físicas, abrían fronteras normativas.

Contra todo pronóstico, los acuerdos comerciales preferenciales [ACP] siguieron firmándose y notificando a la OMC: 2020, 2021, 2022, 2023, fueron 37, 19, 31 y 29 nuevos acuerdos, respectivamente. Según la OMC, 378 acuerdos están vigentes, y más de la mitad fueron firmados en los últimos 20 años.

Los tratados se convirtieron en herramientas de resiliencia, acceso a insumos críticos y blindaje institucional, dando inicio a una nueva lógica: *acuerdos como escudos estratégicos*.

El "Spaghetti Bowl" y la arquitectura real del comercio internacional.

Actualmente, más del 70% del comercio internacional ocurre entre países que tienen acuerdos comerciales vigentes entre sí. El arancel promedio mundial cayó de 15,5% a 5,5% en 25 años. El 75% de lo que se comercia-

liza ocurre dentro de cadenas globales de valor.

La integración normativa reemplazó a la simple apertura arancelaria. El mapamundi se transformó en un entramado de tratados, preferencias y cláusulas de alineamiento.

2022–2025: Fragmentación estratégica y acuerdos de quinta generación.

La globalización 3.0 entró en crisis. Conflictos armados, tensiones geopolíticas, crisis climática y disrupciones tecnológicas aceleraron una nueva lógica:

- Acortamiento de cadenas de valor
- Relocalización productiva
- Alianzas por afinidad política, normativa y cultural

Surgen conceptos como *nearshoring, friendshoring y aliadshoring*, que redefinen la geografía comercial.

Los acuerdos ya no se firman solo por eficiencia económica, sino por valores compartidos, estándares regulatorios y afinidades estratégicas. Hoy, no se trata de producir donde sea más barato, sino *donde sea más seguro, más cercano y alineado*.

Acuerdos que marcan esta nueva era.

- CFTA – Área de Libre Comercio Continental Africana (2022)

Firmado por 55 países africanos, todos los miembros de la Unión Africana, buscando integrar el continente, reducir barreras y



POR: MTR. HÉCTOR GUSTAVO FADDA

Licenciado en Administración y Magíster en Relaciones Internacionales por la UNCB. Fue becario de la OEA y del Gobierno de España. Cuenta con 40 años de trayectoria en la Dirección General de Aduanas, donde ocupó cargos como Subdirector General de Operaciones Aduaneras Metropolitanas, Director Regional de Hidrovía y Administrador de las Aduanas de Rosario y Córdoba. También ejerció como Consejero General en la institución. Desde hace 33 años es docente universitario de grado y posgrado en diversas universidades argentinas. Actualmente es consultor independiente, especialista en comercio exterior y miembro de la Red Soft Landing World.

potenciar el comercio intra-africano. Es el acuerdo más grande del mundo por cantidad de miembros, con 1.200 millones de habitantes, y USD 2,5

“ACTUALMENTE, MÁS DEL 70% DEL COMERCIO INTERNACIONAL OCURRE ENTRE PAÍSES QUE TIENEN ACUERDOS COMERCIALES VIGENTES ENTRE SÍ. EL ARANCEL PROMEDIO MUNDIAL CAYÓ DE 15,5% A 5,5% EN 25 AÑOS. EL 75% DE LO QUE SE COMERCIALIZA OCURRE DENTRO DE CADENAS GLOBALES DE VALOR”



billones de PIB.

- **RCEP – Asociación Económica Integral Regional (2022)**

Firmado por 15 países de Asia y Oceanía: China, Japón, Corea del Sur, ASEAN, Australia y Nueva Zelanda.

Representa el 30% del PIB global y el 28% del comercio mundial.

Marca el liderazgo asiático en integración comercial.

- **Acuerdo Colombia–Singapur (2022)**
Pionero en comercio digital, sostenibilidad y cláusulas de género.
- **Acuerdo Chile–India (2023)**
Impulsa cooperación tecnológica, comercio de servicios y cláusulas ambientales.
- **BRICS+ (2023–2025)**

La expansión de BRICS en 2025 no es solo numérica: es geopolítica, financiera y estructural.

A partir de enero, el bloque incorporó nueve nuevos países: Arabia

Saudita, Irán, Egipto, Emiratos Árabes Unidos, Etiopía, Bielorrusia, Bolivia, Indonesia y Kazajistán.

¿Qué implica esta expansión?

- Cobertura poblacional: *más del 51% de la población mundial*
- Peso económico: cerca del 40,4% del PIB global (medido por paridad de poder adquisitivo)

- Diversificación regional: *presencia reforzada en Asia, África, América Latina y Medio Oriente*
- Mayor influencia en gobernanza global: busca contrapesar estructuras dominadas por Occidente (G7, FMI, Banco Mundial)

En definitiva, nuevas rutas comerciales, monedas alternativas y arquitectura financiera paralela.

- **Acuerdo India–ASEAN (2024)**

Fortalece el eje Indo-Pacífico, con foco en servicios, digitalización y estándares comunes.

India se posiciona como contrapeso estratégico frente a China.

- **MERCOSUR–Unión Europea / MERCOSUR–EFTA:**

¿El regreso a la economía global? (2025)

Tras más de dos décadas de negociaciones, el MERCOSUR firmó en 2025 su acuerdo con la EFTA y espera la ratificación final del tratado con la Unión Europea. Esto le permitiría pasar de una integración del 10,7% del PIB global actual, a más del 33,5%, y poten-



cialmente hasta el 38,3% si se concretan negociaciones con Canadá, Corea, Singapur y otros, con los cuales el Bloque Sudamericano tiene agendas abiertas.

Para Europa, este acuerdo representa una oportunidad geopolítica de mostrarse como un bloque pacificador y promotor de valores compartidos, demostrando *que aún puede liderar con paz, asociación y valores*, en medio de guerras comerciales y tensiones globales.

- **Acuerdo Reino Unido–EE.UU. sobre tecnologías emergentes (2025)**

Firmado ahora en septiembre, el acuerdo entre Reino Unido y Estados Unidos moviliza más de USD 42.000 millones en inversiones tecnológicas.

Incluye:

- Despliegue de 120.000 GPUs de NVIDIA
- Construcción de supercomputadoras de IA y centros de datos
- Creación de una Zona de Crecimiento de IA en el noreste británico
- Generación de 5.000 empleos especializados

Este pacto no es solo cooperación tecnológica. Es una fuerte táctica frente al avance de China en inteligencia artificial, computación cuántica y energía nuclear civil.

Claves del acuerdo:

- Competencia por el liderazgo en IA



- Alianzas público-privadas con Microsoft, Google, OpenAI
- Energía limpia para infraestructura digital
- Transformación en salud, investigación y formación de talento

Este tipo de tratados redefine el comercio internacional: los datos, algoritmos y estándares tecnológicos son los nuevos bienes estratégicos.

“TRAS MÁS DE DOS DÉCADAS DE NEGOCIACIONES, EL MERCOSUR FIRMÓ EN 2025 SU ACUERDO CON LA EFTA Y ESPERA LA RATIFICACIÓN FINAL DEL TRATADO CON LA UNIÓN EUROPEA. ESTO LE PERMITIRÍA PASAR DE UNA INTEGRACIÓN DEL 10,7% DEL PIB GLOBAL ACTUAL, A MÁS DEL 33,5%, Y POTENCIALMENTE HASTA EL 38,3% SI SE CONCRETAN NEGOCIACIONES CON CANADÁ, COREA, SINGAPUR”



• **México y Brasil: ¿La gran oportunidad latinoamericana? (2025)**

En 2025, iniciaron un proceso de acercamiento relevante.

Si se concreta, no será solo bilateral: *será interbloques, entre la Alianza del Pacífico y el MERCOSUR.*

Impacto potencial:

- 13 millones de km² --> *cuarto país más grande del mundo*
- USD 4 billones de PIB combinado --> *entre las 8 economías más grandes*
- USD 1,2 billones en exportaciones --> *lo que los ubica entre los 5 principales exportadores del mundo*, superando a potencias como Reino Unido, Francia o Canadá

Una alianza México–Brasil *será una plataforma continental de integración productiva, normativa y geopolítica.*

No solo permitiría negociar con mayor peso frente a Asia, Europa y EE.UU., sino que podría reposicionar a América Latina como actor estratégico en la nueva economía global.

Acuerdos de quinta generación: más allá del arancel.

Los nuevos tratados incluyen cláusulas que van mucho más allá del comercio de bienes:

- Inversiones y garantías jurídicas
- Compras públicas y contrataciones
- Estándares ambientales y laborales
- Igualdad de género y desarrollo sostenible
- Servicios digitales, propiedad intelectual y ciberseguridad



- Cooperación en inteligencia artificial, blockchain y monedas digitales
- Ya no se negocia solo lo que cruza la frontera. Se negocia lo que *ocurre detrás de ella.*

¿Qué buscan los países hoy?

- Alinearse con socios que compartan *valores, estándares y políticas públicas*
- Garantizar *resiliencia productiva y trazabilidad normativa*
- Construir *bloques estratégicos*, no solo zonas de libre comercio
- Reforzar *confianza institucional* en tiempos de incertidumbre global

Conclusión

Sin lugar a duda, el mejor instru-

mento para incrementar las relaciones económicas internacionales sigue siendo el acuerdo comercial de apertura recíproca: pactos de integración que reducen obstáculos arancelarios y armonizan regulaciones.

Los acuerdos comerciales han dejado de firmarse por aranceles. Se firman por valores, por estándares, por afinidades estratégicas, siendo instrumentos de posicionamiento geopolítico, institucional y cultural.

América Latina tiene dos caminos: Seguir negociando desde la periferia o convertirse en protagonista de la nueva economía global. Y México y Brasil tienen en sus manos la llave para abrir esa puerta.

“LOS ACUERDOS COMERCIALES HAN DEJADO DE FIRMARSE POR ARANCELES. SE FIRMAN POR VALORES, POR ESTÁNDARES, POR AFINIDADES ESTRATÉGICAS”





CENCOMEX > IDEO[®]
CAPACITACIÓN ON-LINE DE COMERCIO EXTERIOR



LOS MEJORES CURSOS DIGITALES EN COMERCIO EXTERIOR, LOGÍSTICA Y ADUANAS DE MÉXICO



Te ofrece

+ DE
500 horas
DE CAPACITACIÓN DE
COMERCIO EXTERIOR

LOS MEJORES
ESPECIALISTAS
DE MÉXICO EN COMERCIO
EXTERIOR Y ADUANAS

ACCEDER A TODO
EL CONTENIDO

PLAN Anual \$5,000.00 + IVA **OPCIÓN Mensual \$499.00 + IVA**

Incluye: Acceso a más de 500 horas de videos de capacitación en Comercio Exterior, Logística y Aduanas + Contenido nuevo cada mes + Acceso sin costo a eventos on-line exclusivos + Material descargable + Promociones especiales + Descuento en cursos CENCOMEX presenciales.

Actualízate y conoce nuestra plataforma en www.CENCOMEX.COM

MÁS INFORMACIÓN: ✉ ana.rojas@estrategiaaduanera.mx

☎ 22 2735 0518 | 222 926 8469 | 222 1 29 7080



ESCANEA AQUÍ

LA POSIBLE IMPOSICIÓN *de aranceles planteada por* **CLAUDIA SHEINBAUM**

¿QUÉ SUCEDE CUANDO EL FILO DE UN ARANCEL AMENAZA CON DESDIBUJAR EL MAPA DE LOS FLUJOS TRANSFRONTERIZOS? LA PREGUNTA EVIDENTEMENTE ES ECONÓMICA, PERO SOBRE TODO CIVILIZATORIA.



E

En julio de 2025 México registró un leve déficit comercial tras un semestre de alta volatilidad; esto significa que el dinamismo exportador tuvo una moderación mientras que el sector automotriz mostró caídas, especialmente en traslados de automóviles de México a Estados Unidos, que es el principal destino.¹ Esto genera preocupación en el entorno de comercio exterior, si se le suma la intención de la presidenta de México Claudia Sheinbaum de imponer aranceles a importaciones que provienen de países con los que no tenemos tratado comercial, como China, se coloca una variable adicional a la economía mexicana. Esto lleva a considerar la pregunta ¿si se da, la elevación de gravámenes fortalecerá la industria nacional o encarecerá las mercancías y replegará el comercio de nuestro país?

La posible imposición de aranceles ha sido planteada por Sheinbaum como medidas arancelarias que, en su opinión, protegerán a la industria nacional, para este proceso, se evaluarán incrementos arancelarios para aquellos países con los que no se tienen acuerdos comerciales y tampoco serán para todos los artículos, sino que se analizarán cuáles son los que podrían tener incremento de cuotas.² Es posible que se creen tributos aduaneros que van desde el 10 al 50% en las siguientes industrias: Automotriz, textil, plástico, por mencionar algunos. Se cree que China será el

país con mayor impacto al exportar hacia nuestro país desde las industrias señaladas. Adicionalmente, Sheinbaum emitió una Iniciativa para reformar la Ley Aduanera,³ que busca una mayor facilitación del comercio apoyada con una mayor responsabilidad de los agentes aduanales, de las agencias aduanales, de las empresas de mensajería y con una normatividad más estricta para todos aquellos involucrados en el comercio exterior mexicano.

Las medidas anteriores pueden ser respuesta a la dependencia de nuestro país al mercado estadounidense, donde se alcanza entre el 80 y el 85% de exportaciones de mercancías no petroleras, según datos de 2015,⁴ de 2024⁵ y de 2025⁶, por mencionar algunos como ejemplos. Se entiende que, históricamente, cuatro quintas partes de nuestras exportaciones se dirigen a Estados Unidos y, aunque es altamente redituable esta situación, también marca una profunda dependencia de nuestra economía hacia la de dicho país.

Esta dependencia nos lleva a que, en este 2025 se tenga una volatilidad en la balanza comercial y que afecta directamente al sector automotriz, por las amenazas arancelarias que derivan en reglas de origen e incremento en los costos transfronterizos que son resultados de nuevas medidas arancelarias por parte del gobierno de Estados Unidos, que ha llevado a un incremento en los cos-



POR: DR. CARLOS ALFARÓ MIRANDA

Director de Operaciones Aduaneras y Logísticas en Almanza Villarreal Grupo de Logística Internacional. Doctor y Maestro en Derecho Aduanero y Derecho del Comercio Exterior, Licenciado en Comercio Internacional, cuenta con más de 20 años de experiencia en Materia Aduanera y de Comercio Exterior, de 2001 a 2016 laboró en diversas áreas del SAT y la Administración General de Aduanas.

Convencido de la importancia del liderazgo y el agregar valor a otros, es Coach, Orador y Capacitador certificado de John Maxwell Team, reconocido por la revista Estrategia Aduanera como uno de los Principales Asesores en Comercio Exterior de México.

tos logísticos, de producción y de exportación, costos que reprimen, al final, la producción vehicular y la venta de estos automóviles.⁷ Y solo hablamos del sector automotriz, en el resto de industrias también se tienen repercusiones por los aranceles de Estados Unidos.

Y esas repercusiones de Estados Unidos generan un entorno que alcanza a todo el mundo,

situación que prevé un crecimiento modesto para este 2025, de apenas 2.3% del Producto Interno Bruto (PIB) como lo menciona el Banco Mundial⁸ y que ocasiona, a su vez, nuevas barreras comerciales como las que está previendo nuestra presidenta Sheinbaum.

Ante lo que está sucediendo en el entorno mundial y la dependencia profunda a la relación comercial con Estados Unidos, Sheinbaum⁹ se ha visto en la necesidad de imponer gravámenes a las importaciones de los países con los que no tenemos acuerdos comerciales, como China, con una idea similar a la del presidente Donald Trump¹⁰ de *“fortalecer la industria nacional”* y, en consecuencia, México ya ha venido aplicando aranceles a sectores como el acero, aluminio, textil y calzado desde el 2024.¹¹ En este punto queremos afirmar que ya se vienen imponiendo los cargos a productos de países sin tratado comercial, lo que sigue es la evaluación para modificarlos, según su impacto en la industria mexicana.

La pregunta, ya planteada al inicio de este artículo es saber si el incremento de aranceles funcionara para México en este momento o, en su caso, reprimirá el comercio exterior con sus afectaciones en la economía de nuestro país. En el caso de los aranceles que se impusieron en 2024, la idea era que actuaran como una malla de contención para evitar el dumping y para tener instrumentos compensatorios que emparejen el piso para la industria nacional.

En el caso del Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) se ha buscado cumplir con unas reglas de origen, aunque cada vez más estrictas para evitar abusos de empresas fuera de Canadá, Estados Unidos y México, para fortalecer la industria de

"ECONOMÍA MEXICANA, POR EJEMPLO, EL ACERO Y EL ALUMINIO. OTRO PROBLEMA PODRÍAN SER LAS MEDIDAS ESPEJO DE LAS NACIONES IMPACTADAS POR LAS MODIFICACIONES MEXICANAS, AFECTANDO LOS FLUJOS COMERCIALES Y ECONÓMICOS"



estas tres naciones.¹² Se entiende sobre la importancia de lo nuestro, dentro de la relación del T-MEC evitando los abusos externos.

Frente a la compleja coyuntura arancelaria, México podría enfrentar una menor recaudación derivada de la desaceleración del comercio exterior. En este contexto, resulta acertada la estrategia de fortalecer la recaudación fiscal a través de la nueva Ley Aduanera, cuyo objetivo es profesionalizar los recintos fiscales, a los agentes aduanales y a todas las empresas involucradas en el traslado de mercancías. En otras palabras, busca optimizar la logística integral de las aduanas y de todo el flujo de mercancías.

Aunque la idea es adecuada, se pueden presentar problemas que han de ser evaluados por el Gobierno de México. Por ejemplo, si no realizan una adecuada revisión sobre los productos a imponer tarifas, podrían encarecerse aquellos que sean críticos en el funcionamiento de la economía mexicana, por ejemplo, el

acero y el aluminio. Otro problema podrían ser las medidas espejo de las naciones impactadas por las modificaciones mexicanas, afectando los flujos comerciales y económicos. Finalmente, si México no tiene cuidado con los aranceles a imponer, podría entrar en conflictos legales ante el propio T-MEC y ante la Organización Mundial de Comercio (OMC).

Entonces, México debe tener un análisis pormenorizado de cada mercancía, componente o materia prima para evitar consecuencias negativas en nuestra industria y para los consumidores finales. Si se realizan incrementos de aranceles a las naciones fuera de tratados comerciales, que sean temporales, para ser revisados periódicamente y revisar su impacto. Si es el caso de productos sin oferta local, que se apliquen excepciones, ya que sería más benéfico tener dichos productos en México por su usabilidad.

Además, pensando en el T-MEC, la industria de las tres naciones y sus cadenas de suministro, que los productos analizados ayuden a for-



tales la relación comercial de las tres naciones, aunque considerando enfáticamente las reglas de origen para evitar incumplir con ellas.

Con lo dicho, como conclusiones podemos decir lo siguiente:

- México debería realizar una protección industrial temporal, de ahí la idea de los aranceles de Sheinbaum porque, al imponer tasas a países sin tratados comerciales se le podría dar un respiro a los distintos sectores estratégicos mexicanos, como el automotriz, textil, acero y aluminio, esto al disminuir la competencia de productos importados de bajo costo.
- Por otro lado, es necesario evitar el riesgo de encarecimiento y represalias de otras naciones, para ello se deben seleccionar con mucho cuidado los productos a los que se les incrementaría el arancel, porque de no ser así se originarían aumentos en precios de insumos clave, con los daños en la industria nacional respectivos.
- Además se deben cuidar las normativas dentro del T-MEC y de la OMC, para evitar violar los derechos de las empresas afectadas con el incremento de sus aranceles.
- En el caso de la nueva Ley Aduanera se entiende como un complemento necesario que busca profesionalizar los recintos fiscales, a los agentes aduanales y empresas de mensajería, con ello se espera fortalecer la recaudación fiscal y reducir la evasión, contrarrestando una posible caída de ingresos derivada de una menor actividad comercial, de la que se espera, sea más ágil y beneficiosa para la economía mexicana.
- Finalmente, con la dependencia estructural de México hacia

Estados Unidos, con más del 80% de las exportaciones no petroleras, nuestra balanza comercial seguirá siendo un problema en el futuro, los aranceles que se busca imponer por parte del gobierno de México no reducen la dependencia, la intensifican y más si los afectados imponen medidas espejo.

Respondiendo la pregunta inicial, la imposición de aranceles a las importaciones provenientes de países con los que México no tiene un tratado comercial, según propone la presidenta Sheinbaum, puede ser una herramienta de protección de nuestra industria muy útil para el futuro, pero solo si se implementa de manera focalizada, por especialistas de comercio exterior y de cada sector importante, que sea temporal y acompañada de políticas complementarias que prevengan desestabilización en la industria mexicana. Esperemos que el Gobierno de México considere los pormenores para mejorar el comercio exterior en beneficio de los mexicanos y con una menor dependencia a Estados Unidos.

1. Zepeda, Clara. *Exportaciones se desaceleraron en julio, afectadas por automotrices y agro*. La Jornada. 27/08/2025. https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/08/27/economia/exportaciones-se-desaceleraron-en-julio-afectadas-por-automotrices-y-agro?utm_source=chatgpt.com
2. Milenio. *México analiza aranceles para países sin acuerdos comerciales, anuncia Sheinbaum*. [YouTube] 10/09/2025. <https://www.youtube.com/watch?v=bfx36gtbl>
3. Secretaría de Gobernación. *Anexo IX. Iniciativa del Ejecutivo Federal con proyecto de decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Aduanera*. 09/09/2025. <https://gaceta.diputados.gob.mx/PDF/66/2025/sep/20250909-IX.pdf>
4. INEGI. *Balanza comercial de mercancías de México. Información revisada*. INEGI. Enero-junio, 2015 p. 33. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/continuas/economicas/externo/mensual/ece/bcmm.pdf
5. INEGI. *Balanza comercial de mercancías de México [BCMM]. Boletín de Indicador 466/25*. INEGI. 27/01/2025a, p. 3/9. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/comext_a/bal-como2025_01.pdf

com_o2025_01.pdf

6. INEGI. *Balanza comercial de mercancías de México [BCMM]. Boletín de Indicador 466/25*. INEGI. 27/08/2025b, p. 3/9. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/comext_a/bal-com_o2025_08.pdf
7. Luna, María. *Por aranceles caen exportaciones de autos; crecen otras manufacturas*. El Financiero. 26/05/2025. https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2025/05/26/por-aranceles-caen-exportaciones-de-autos-crecen-otras-manufacturas/?utm_source=chatgpt.com
8. Banco Mundial. *Perspectivas Económicas Mundiales. Junio 2025*, p. XV. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/0e685254-776a-40cf-b0ac-f329dd182e9b/content>
9. Presidencia de la República. *Plan México: Presidenta Claudia Sheinbaum informa acciones para fortalecer la industria nacional y el bienestar de las familias mexicanas*. 05/05/2025. <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/plan-mexico-presidenta-claudia-sheinbaum-informa-acciones-para-fortalecer-la-industria-nacional-y-el-bienestar-de-las-familias-mexicanas>
10. Pereyra Sellart, María. *¿Cuál es el objetivo de los aranceles de la administración Trump? Anuario en Relaciones Internacionales*. 2025. <https://www.iri.edu.ar/index.php/2025/08/27/cual-es-el-objetivo-de-los-aranceles-de-la-administracion-trump/>
11. López, Diego; Pérez, Crista; Serrano, Carlos y Vázquez, Samuel. *México impone aranceles a 544 productos*. BBVA Research. 17/05/2024. <https://www.bbvarsearch.com/wp-content/uploads/2024/05/BBVA-Research-Aranceles-17Mayo2024.pdf>
12. Morales, Roberto. *EU va por reglas de origen más estrictas en autos*. El Economista. 24/03/2025. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/eu-reglas-origen-estrictas-autos-20250324-751726.html>



EJEMPLARES DISPONIBLES EN
VERSIÓN IMPRESA \$990 Y DIGITAL \$600

**NUEVAS
EDICIONES**



Dr. Erick Fimbres Ramos
**DELITOS
ADUANEROS**



Dr. Erick Fimbres Ramos
**JUSTICIA
ADUANERA**



**METODOLOGÍA DE LA
CLASIFICACIÓN
ARANCELARIA**
Y BASES LEGALES DEL ACTUAL SISTEMA ARMONIZADO



**INFRACCIONES
Y SANCIONES
ADUANERAS
POR EL USO DE
DOCUMENTOS FALSOS**

VERSIÓN IMPRESA **\$699.00**
VERSIÓN DIGITAL **\$599.00**



**LITIGIO
ADUANERO**

VERSIÓN IMPRESA **\$499.00**
VERSIÓN DIGITAL **\$399.00**



**ANÁLISIS DEL RECHAZO
DEL VALOR
EN ADUANA**
y de la Subvaluación en México

VERSIÓN IMPRESA **\$499.00**
VERSIÓN DIGITAL **\$399.00**



**MANUAL PRÁCTICO
AMPARO
INDIRECTO
EL EMBARGO
DE MERCANCIAS**



**PROCEDIMIENTOS
ADUANEROS**



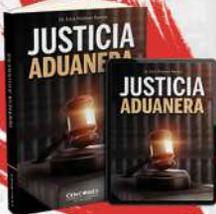
La única **editorial especializada** en libros de
comercio exterior, aduanas y logística de México



Compilación
ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES
 TOMO II



Compilación
ESTRATEGIAS PARA IMPORTADORES
 TOMO I



JUSTICIA ADUANERA



LINEAMIENTOS DE DERECHO PENAL-ADUANERO



LEY ANTILAVADO Y SU IMPACTO EN EL COMERCIO EXTERIOR



EL IVA EN LAS OPERACIONES INTRACOMUNITARIAS



CORRECTA CLASIFICACIÓN ARANCELARIA
 PRINCIPIOS & LINEAMIENTOS



CÓMO OBTENER Y CONSERVAR LA CERTIFICACIÓN IVA & IEPS



Correcta Aplicación del
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO
 EN OPERACIONES DE COMERCIO EXTERIOR



MANUAL PRÁCTICO PARA LA ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA IMMEX

*EJEMPLARES IMPRESOS CONLLEVAN UN COSTO EXTRA DE ENVÍO.



GOBIERNO DEL ESTADO DE
BAJA CALIFORNIA SUR

SECRETARÍA DE FINANZAS
Y ADMINISTRACIÓN



1^a CUMBRE 20 INTERNACIONAL DE ESPECIALISTAS EN COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS 25

LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR
22·23·24 DE OCTUBRE



PRECIO ESPECIAL
POR TIEMPO LIMITADO
\$3,400 + IVA

PRECIO ESPECIAL PARA
ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS.
SOLICITA INFORMES

CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

UN ACONTECIMIENTO ESPECIAL
QUE MARCARÁ EL RUMBO EN
LAS RELACIONES COMERCIALES
INTERNACIONALES.

El evento
mundial que reúne
a la comunidad
global de
expertos

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

VEN, ÚNETE, DESCUBRE,
RELACIONATE, CONVIVE,
CAPACÍTATE, CREA AMISTADES
VALIOSAS, INTÉGRATE Y
DISFRUTA CON TU FAMILIA.

LA PAZ TE RECIBE CON SUS PARADISIÁCAS PLAYAS EN EL MAR DE CORTÉS, MÉXICO



INFORMES E
INSCRIPCIONES CON

Lic. Ana Rojas S.
WhatsApp 2227350518
ana.rojas@estrategiaaduanera.mx
congresos@cencomex.com

Lic. Gabriela Rojas
WhatsApp 222 926 8469
gabriela.rojas@estrategiaaduanera.mx
www.cencomex.com

SPONSORS:

CENCOMEX
Centro Nacional para la Competitividad
del Comercio Exterior

academia
aduanera
Academia para la
Difusión del Conocimiento
y el Derecho Aduanero

Arola
End to end International
Trade Partners

**RUFFO
DE ALBA.**

WISDOM
Digital Logistics

estrategia
ADUANERA
LA REVISTA MEXICANA DE COMERCIO EXTERIOR

ESKA
Consultores y Asesores S.C.

**Lateral
FULFILLMENT**

UNIVERSIDAD
ISIDE

cime
World Council of Foreign
Trade Specialists

**SOMOS
URUGUAY**
Información y diálogo

ATA
AGENCIA ADUANAL