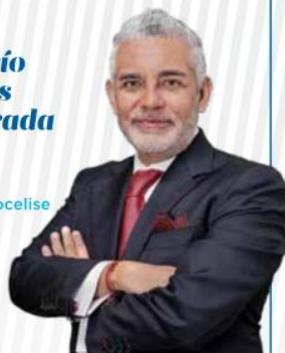




Transformación

Dario
Celis
Estrada

@dariocelise

LAS MENTIRAS
DE MARCELOMARCELO
EBRARDCLAUDIA
SHEINBAUM

LOS SABIOS DEL comercio internacional creen que con el actual gobierno de Estados Unidos estamos "en medio de la tempestad".

Que el futuro inmediato está lleno barreras no arancelarias y de lograr un nuevo acuerdo comercial difícilmente obtendremos las condiciones obtenidas del TLCAN con Carlos Salinas o el primer T-MEC de Donald Trump.

El gobierno de México y sus negociadores, enca-

bezados por **Marcelo Ebrard** no han podido quitar los aranceles de 25% al acero y aluminio, liberar al ganado del gusano barrenador y el arancel de 21% al tomate que entrará en vigor en julio.

Y no mencionemos los aranceles que Trump puso a las latas de las cervezas, a los frutos rojos, al pimiento, al aguacate, al tequila y al mezcal.

Ebrard informó que "se logró un acuerdo con el gobierno trumpista, donde los vehículos fabricados en México y exportados a la Unión Americana pagarán un arancel promedio de 15%, una reducción frente al 25% impuesto inicialmente por Trump".

En realidad, lo que se "logró" con el secretario de Comercio estadounidense, **Howard Lutnick**, es que los autos que cumplen la regla de origen paguen arancel de 25% sobre el contenido no estadounidense.

Si un coche tiene 40% de contenido de Estados Unidos y 60% de otras partes, incluyendo México y Canadá, pagan 15% contra 27.5% que paga el resto del mundo.

El "gran logro" de México se debió más bien a que las armadoras estadounidenses convencieron a su gobierno que tratara menos mal a nuestro país y a Canadá.

En la revisión anterior del tratado entre Estados Unidos, Canadá y México, se elevó el Valor de Contenido Regional (VCR) obligatorio para los vehículos a 75% de General Motors, de **Mary Barra**, y Ford, de **Jim Farley**.

Pero también se agregaron condiciones sobre Valor de Contenido Laboral (VCL), el cual requiere que entre 40 y 45% del valor de un vehículo se haya producido con un salario mayor a los 16 dólares por hora.

Los expertos coinciden en que la madre de todas las batallas en el nuevo T-MEC, que se supone inicie en el segundo semestre, es sobre reglas de origen en el sector industrial.

Pero también en las barreras arancelarias y no arancelarias de Trump a los productos agropecuarios, así como las disputas laborales por incumplimientos de la Ley Federal de Trabajo, algo de lo que no podrá escapar el secretario del Trabajo, **Marath Bolaños**.

Hay inconformidad del gobierno de Estados Unidos con México en las compras de gobierno, la amenaza de posible nacionalización de bienes de empresas multinacionales y respeto a los Derechos Humanos.

La administración de Trump va en contrasentido del espíritu de libre comercio.

Tanto el TLCAN como el T-MEC surgieron como una iniciativa de los tres gobiernos para llegar a un arancel cero y crear una unión aduanera.

Y lo que vemos ahora es proteccionismo exacerbado y unilateral por parte del mandatario norteamericano

CARLOS
SALINASHOWARD
LUTNICKMARY
BARRAMARATH
BOLAÑOS

de Hombeck Offshore Services Mexico (HOS), que tiene a la embarcación HOS Iron Horse en operación para Pemex, gracias a un amparo que lograron. Los ojos de la autoridad y de los miembros de la industria agrupados en la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo, están puestos en el Juzgado Primero de Distrito en Materia Administrativa de la CDMX, a cargo de que **Minerva Hermelinda Mendoza Cruz**, donde los abogados de la compañía, Clyde & Co, al mando de **Vicente Bañuelos**, están ejerciendo toda la presión sobre secretarías de juzgados para ir en contra de la resolución que evidenció que el control de la compañía está "de facto" en manos extranjeras, contraviniendo la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera. Es el mismo caso de Harvey Gulf International Marine de México, que tiene seis embarcaciones con bandera mexicana y dos, el *Harvey Storm* y el *Harvey Challenger*, operando actualmente frente a la costa de Ciudad del Carmen, Campeche. Se trata de una decisión crítica para el almirante secretario **Raymundo Morales Ángeles**, y que pone en alerta a las compañías nacionales y extranjeras como Pemex que dirige **Victor Rodríguez**; Woodside Energy, que comanda **Raymundo Piñones**, y Eni México, que capitanea **Giorgio Guidi**, que tienen previsto cerrar contrataciones con estas navieras para servicios costa afuera en el Golfo de México en próximos meses.

MINERVA
MENDOZA
CRUZ

PENDIENTES ESTE MIÉRCOLES en la Primera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN). El punto va ser declarar o no "legalmente impedido" al ministro **Alberto Pérez Dayán** de votar el recurso promovido por **Ricardo Salinas Pliego**, relacionado con el amparo a

revisión 5654/ 2024 relativo a un crédito fiscal que el SAT, presidido por **Antonio Martínez Dagnino**, le fincó a Grupo Elektra. Hace exactamente una semana esa misma sala con los votos de los ministros **Margarita Ríos-Farjat**, **Juan Luis González Alcántara Carrancá**, **Alfredo Gutiérrez Ortiz-Mena** y **Jorge Mario Pardo Rebolledo** impidió a **Lenia Batres** votar por su pública animadversión expresada en sus redes sociales contra Salinas Pliego y Elektra. Hoy las baterías del también dueño de Televisión Azteca están enfocadas al candidato a embajador de la 4T, en pago por haber descarrilado los esfuerzos de la Corte que todavía preside **Norma Piña** de vetar la Reforma Judicial de **Andrés Manuel López Obrador**, que justo se votará el próximo domingo. Por esa razón, que pone en duda su imparcialidad, y por haber desechado una resolución de sus colegas ministros, que habían declarado inconstitucionalidad la sentencia de un Tribunal Colegiado que daba la razón al SAT, es que se pidió la recusación del togado. La duda es si logran vetar a Pérez Dayán. Pardo Rebolledo ya se inclinó por no recusarlo, **Loretta Ortiz** va votar a su favor y **González Alcántara** es el único seguro en censurarlo. No se sabe el sentido del voto de Ríos-Farjat y Gutiérrez Ortiz-Mena.

ALBERTO
PÉREZ
DAYÁN

ROBERTO CAMPA, VOCERO del Grupo FEMSA, rechazó categóricamente cualquier insinuación o señalamiento

PARA EL REGISTRO Público Marítimo Nacional, a cargo de la Secretaría de la Marina, es importante que el Poder Judicial ratifique el criterio de simulación corporativa con el que operan varias navieras internacionales. Es el caso



que relacione "a nuestra empresa con grupos criminales". Asegura en una carta enviada a **El Heraldo de México** que ninguna de sus unidades de negocio (Oxxo) está vinculada, ni mucho menos controlada, por la delincuencia organizada. "Nuestra postura siempre ha sido firme: jamás negociaremos con grupos delictivos. Esta determinación nos ha llevado a enfrentar represalias, como el incendio de tiendas o el cierre de operaciones en ciertas regiones del país. En contextos complejos de seguridad, hemos tomado decisiones difíciles, siempre con la prioridad de proteger a colaboradores y clientes". Subraya que en FEMSA operan con estricto apego a principios éticos, legales y estándares internacionales, con políticas de prevención y mitigación de riesgos legales, reputacionales y de seguridad. Sí, señor Campa, nadie lo duda, pero hay zonas del país, sobre todo en regiones mineras controladas por el narco, donde no hay más ley que la de los cárteles, y eso incluye el comercio minorista, como apuntamos en la columna de este lunes.


**ROBERTO
 CAMPA**