

# NO HAGAS COSAS BUENAS...

Enrique Irazoqui

## Mostrar firmeza

No obstante en marzo pasado los concesionarios del servicio público de transporte en Torreón obtuvieron un alza al precio del servicio del 18 %, ya están pensando en nuevamente cargar sobre la autoridad municipal para que el ya próximo 2020 puedan volver a incrementar la tarifa.

José Ángel Cuéllar, quien es un representante de transportistas de la Comarca Lagunera, declaró a EL SIGLO que entre su gremio se tiene la inquietud de volver a subir los precios, justificando su dicho en que como el proyecto del Metrobús aún no está en operación, esto da pie a que lo que cobran es insuficiente. Además, volvió a insistir en que el sector que representa ha sufrido alzas en sus insumos, como lo es el carburante (diesel), refacciones, llantas, aceites y los propios mantenimientos que tienen que aplicar a sus unidades, además de recordar que cuando ellos solicitaron que se les autorizara subir precios, esto incluía un porcentaje que les permitiera renovar su parque vehicular, cosa que no sucedió así.

Señaló que es importante recordar que la petición que habían hecho los transportistas sobre lo autorizado en marzo pasado era agregarle 4 pesos a la tarifa anterior, es decir, querían en ese entonces irse de 11 a 15 pesos: 36 % de un jalón. En ese entonces quedó en los trece pesos actuales.

Es importante apuntar que Torreón, Coahuila se encuentra, de acuerdo con el Sistema Nacional de Información e Integración de Mercado (SNIIM), junto con la próspera ciudad de Monterrey, como las plazas que se ubican en segundo lugar en cuanto al precio de transporte con los trece pesos actuales; solo las fronteras Tijuana y Mexicali tiene costos mayores, que oscilan entre los \$ 15.50 y los \$ 17.50. En cambio, ciudades con un poder adquisitivo mayor, como el municipio de Benito Juárez (Cancún) en Quintana Roo, cobran 12 pesos, y todavía abajo de este centro turístico en ciudades con mayor desarrollo económico como León, Toluca y la capital coahuilense, Saltillo, se cobran 11 pesos por usar camión.

Es verdad que pasaron varios años en que la tarifa al transporte público torreense no se movió, y basta recordar que en el sexenio de Enrique Peña Nieto los

Es importante apuntar que Torreón se encuentra, junto con la próspera ciudad de Monterrey, como las plazas que se ubican en segundo lugar en cuanto al precio de transporte

hidrocarburos aumentaron de casi un 90 % y que eso presiona a toda la economía, y por supuesto al transporte público, pero por ello se justificó que subieran de 11 a 13 pesos en el último ajuste.

Una vez aparejado con este tema, surge la misma polémica sobre que los usuarios del servicio público de transporte en Torreón tienen que soportar utilizar el mismo en camiones que por años han sido mayormente chatarras que distan mucho de poder brindarle a la ciudadanía una alternativa al menos medianamente digna a quienes no pueden trasladarse en unidades particulares.

Además, este año de marzo para acá el diesel incluso marginalmente disminuyó y la inflación de este año se prevé que sea la más baja en años, con un cierre anual por abajo del 4 %.

Con esas circunstancias, claramente se observa que si el alcalde Jorge Zermeño llegase a autorizar otro incremento en el corto plazo y si este se produce sin sobresaltos en las variables económicas, estaría entonces condenando a la clase trabajadora de su ciudad a ser víctima una vez más del desequilibrado trato que los concesionarios les brindan a los usuarios, aun cuando los primeros argumenten que tienen rutas deficitarias en su operación y que por ello, por ejemplo, ni siquiera presten servicio temprano por la mañana o ya casi al concluir el día. Ojalá entonces el alcalde muestre firmeza en el asunto y no vaya a claudicar ante las presiones del grupo transportista que evidentemente tienen su peso político y quizá por ahí lo pesquen. Ahora bien, si los transportistas dicen que no les es negocio trabajar con los precios autorizados actuales, cabe la posibilidad de invitar a sus colegas de Saltillo, León, Querétaro o Cancún a trabajar acá, incluso cobrando menos.

# Privilegios fiscales

Alberto Aziz Nassif

La organización Fundar dio una larga batalla para hacer público el listado de condonaciones y cancelaciones fiscales de los dos sexenios anteriores. Se dice fácil, pero se trata de un paso muy importante para conocer cómo se ha manejado en el país una parte central de la hacienda pública.

México es uno de los países con una recaudación fiscal más débil, incluso en Latinoamérica. Durante años se manejó el discurso de que el Estado en nuestro país era fuerte, sin embargo la parte fiscal ha sido un talón de Aquiles permanente. Se llegó a argumentar que la debilidad fiscal comprometía la supuesta fortaleza, pero en realidad hoy en día sabemos que el componente fiscal ha sido una pieza clave en la negociación entre el poder público y los poderes privados. Una hipótesis de estos manejos puede ser que el Estado ha puesto en operación mecanismos diversos para un manejo para tener diversas estrategias de control, de negociación y de alianzas: con sectores empresariales ha empleado el privilegio de condonar; con grupos populares ha sido la estrategia de exentar; con personajes visibles como deportistas, políticos o artistas, se ha manejado la excepción y también el privilegio.

El historiador Luis Aboites Aguilar en su libro, Excepciones y Privilegios, (Colmex 2003), analiza de qué forma se llegó al actual modelo fiscal que tiene dos características que sirven como ejes de análisis, la modernización y la centralización. La federación cobra y concentra la mayor parte de los impuestos y luego reparte a los estados y municipios. En lo que va de este siglo ha crecido de manera importante el reparto federal, pero ha faltado una estructura institucional para cuidar esos recursos públicos y rendir cuentas de los resultados, por eso hemos tenido múltiples casos de una corrupción agravada, sobre todo durante el sexenio anterior. Además de la desviación y el robo, también se jugó —de manera importante— con el presupuesto para premiar lealtades y castigar y oposiciones políticas entre la federación y los estados.

# Retos en las economías y el comercio exterior

Julio Faesler Carlisle

El comercio exterior de cualquier país es indispensable para respaldar e impulsar su economía. Hoy día hay que participar activamente en los intercambios de productos y servicios para mantener niveles de ocupación y de vida adecuados. En estos momentos en que abundan los índices negativos en todo el mundo, las relaciones económicas internacionales son tema de acuciante debate político.

Las exportaciones tienen estrecha relación con el ritmo económico; es más, pueden ser el quicio que fija no solo el ritmo de creación de empleos en un país sino la identidad de la comunidad entera. Un país es conocido por sus productos, sean agrícolas, ganaderos, industriales o técnicos, dependiendo de los recursos naturales o intelectuales en que se basa la vocación de sus habitantes.

México fue durante muchos años conocido por sus productos naturales como el oro y la plata con que inundó a Europa en los siglos XVI y XVII. Las exportaciones de grana de cochinilla, palo de tinte o de Campeche, ixtles o henequén informaban el grueso de sus ventas al mundo. La insuficiencia de estos productos para sostener la economía de un país independiente y la carestía de los productos importados fue obligando a la paulatina industrialización hasta llegar al principio del siglo XX en que los productos elaborados ya comenzaban a aparecer al lado de los tradicionales.

La Revolución de 1910 cambió el concepto que se tenía en nuestro país en cuanto a su comercio exterior. La nacionalización petrolera notificó al mundo que México había alcanzado suficiente independencia política como para tomar decisiones propias. Los siguientes años vieron un comercio exterior todavía acentuada en productos básicos que correspondían a una población de modestas dimensiones, 20 millones de habitantes, pero que comenzaba a crecer a tasas que llegaron a más del 3.2% anual. El éxodo del campo resultó y se acumuló en una preocupante reserva de mano de obra no empleada.

La solución a la realidad demográfica se encontró en la instalación de plantas armadoras y de maquila norteamericanas que, como las de Irlanda o China, proliferaron primero en Chihuahua para extenderse a casi todo el país. El secreto estaba en ocupar los trabajadores llegados del sur para fabricar artículos de exportación compuestos de piezas de importación. Se montaron numerosos “parques industriales” que alojaban grandes talleres bajo el esquema de importar temporalmente, libres de impuestos, componentes de productos terminados destinados a todo mundo.

Aquella etapa fue exitosa y las maquiladoras llegaron a ser los principales empleadores del país. La importación de artículos de consumo y de bienes capital seguía siendo mayor y persistía un terco dé-

ficit en la balanza comercial que drenaba la fuerza económica nacional. Para fortalecer nuestras ventas al exterior, y no limitarlas al principal mercado de los Estados Unidos, el gobierno se propuso negociar acuerdos con numerosos países y asociaciones regionales como la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio o el Consejo de Ayuda Mutua de Países Socialistas o con la Unión Europea.

Vistos en su conjunto los resultados actuales son magros en relación a sus posibilidades. Sigue habiendo poco interés por parte de los productores mexicanos por explorar las oportunidades que hay en América Latina o Asia donde hay muchos consumidores para alimentos frescos o procesados, equipos industriales, partes y componentes para ensambladoras o excelentes perspectivas para servicios de ingeniería o asistencias técnicas.

En casi todos los acuerdos comerciales vigentes nos persiguen los déficit. Las importaciones en 2018 fueron de 464,276 millones de dólares que se comparan con 450, 572 millones de dólares de exportación. El déficit total para 2018 fue de 13,794 millones de dólares.

Los tiempos actuales son problemáticos tanto internacionalmente como en casa y los retos para cada uno de los productores, agrícolas como industriales, son difíciles. Cunden las dudas. En esto no importan partidos políticos o teorías liberales o conservadoras. Lo que importa es encontrar las estrategias más efectivas. Lo que están de por medio son los puestos de trabajo y las oportunidades para los jóvenes.

El gobierno del presidente López Obrador tiene que escuchar a los que le advierten que sin los apoyos financieros y fiscales, sin contar con los funcionarios expertos en la promoción de exportaciones, los pequeños y medianos productores que son el 90 % del empresariado nacional, incluyendo cooperativas, carecen de respaldo para emprender, por sí sola, la conquista de los mercados que hay para sus productos.

La extinción repentina de las estructuras oficiales de apoyo y promoción del comercio exterior ha sido un golpe desconcertante para los productores que no quieren limitarse a exportar al vecino al norte sino cosechar nuevos triunfos. Si el gobierno quiere que el comercio exterior cumpla su insustituible papel de poderoso dinamismo de todo el desarrollo nacional y quiere que se amplíe el contingente de exportadores entregados con entusiasmo al comercio exterior tiene que reinstalar, no con remiendos improvisados, las estructuras que venían actuando años atrás, eliminando deficiencias, con instrucciones presidenciales, claras y con medios suficientes. Lo contrario es dejar que continúe el desconcierto y que los competidores en un mundo conflictivo nos sigan rebasando.  
*juliofelipeaesler@yahoo.com*

# JAQUE MATE

Sergio Sarmiento

## Ministro incómodo

El 12 de marzo de 2015 escribí en este espacio que el nombramiento de Eduardo Medina Mora como ministro de la Suprema Corte había sido un “acto de arrogancia” del gobierno de Enrique Peña Nieto: “La imposición era innecesaria. Al final, será una victoria muy costosa”.

“Pierde el presidente -sostuve-, que lejos de mostrarse como un mandatario que gobierna para todos se presenta como un político que busca repartir puestos de servicio público como botín. Pierde la Corte, que deja de ser vista como una institución imparcial de impartición de justicia para convertirse nuevamente en apéndice del poder presidencial. Pierde Medina Mora, que ha sido objeto de ataques politizados que poco o nada tienen que ver con su verdadero desempeño en el servicio público y que a partir de ahora será cuestionado en cada fallo como ministro. Pierde también el pueblo mexicano, porque el nombramiento significa que se seguirán multiplicando las manifestaciones de protesta, y por la incertidumbre de que estamos regresando a los tiempos de un viejo PRI que dominaba todos los aspectos de la vida pública”.

Lamento haber tenido razón. La renuncia de Medina Mora ha sido tan cuestionable como su designación. No solo se convirtió en el primer ministro en renunciar desde la reconstitución de la Corte en 1994, sino que lo hizo en abierta contravención al artículo 98 de la Constitución, que establece que la renuncia de un ministro solo podrá darse por “causas graves”. La carta que dirigió al presidente no solo no señalaba las causas, sino que ni siquiera estaba fechada.

El presidente dice que no intervino. “Yo no di instrucciones de que se le acusara para que renunciara”, declaró el 7 de octubre, pero al parecer la Unidad de Inteligencia Financiera (UIF) sí lo hizo.

El periodista Salvador García Soto reveló en junio que el ministro había recibido transferencias por 2.3 millones de libras esterlinas y había realizado depósitos por 2.1 millones de dólares entre 2016 y 2018. Medina Mora lo negó, pero la UIF empezó o ya estaba haciendo investigaciones.

Santiago Nieto, el titular de la UIF, no ocultó nunca su molestia con las decisiones del ministro: “No me gusta su jurisprudencia que cercenó una buena parte de las atribuciones de la Unidad de Inteligencia Financiera y mucho menos el porqué de esa jurisprudencia que tenía que ver con proteger a grupos o personas

Lamento haber tenido razón. La renuncia de Medina Mora ha sido tan cuestionable como su designación. No solo se convirtió en el primer ministro en renunciar desde la reconstitución de la Corte en 1994, sino que lo hizo en abierta contravención al artículo 98 de la Constitución, que establece que la renuncia de un ministro solo podrá darse por “causas graves”.

relacionadas con el gobierno anterior -declaró-. No comparto el criterio de Medina Mora mediante el cual señaló que era inconstitucional el bloqueo de cuentas cuando provenía de una investigación nacional y que era constitucional cuando venía de una petición extranjera”.

Ayer el periodista Mario Maldonado dio a conocer que la UIF, horas antes de la renuncia, el 3 de octubre, giró un requerimiento a la Comisión Nacional Bancaria y de Valores para bloquear 11 cuentas de Medina Mora y otras personas y empresas relacionadas con él. Pero, ¡milagro!, una vez que el ministro renunció, la UIF pidió a la CNVB que desbloqueara las cuentas. Esta petición se giró el 5 de octubre, un sábado.

Si el ministro cometió algún ilícito debe ser investigado y sancionado. Sus decisiones como ministro, sin embargo, no pueden justificar el hostigamiento. El congelamiento de cuentas antes de la renuncia y el descongelamiento después son muy mala señal. Sugieren que la UIF fue el instrumento para presionar a un ministro incómodo.

### SUSPENDIDO

El magistrado Jorge Camero, que votó contra el aeropuerto de Santa Lucía, ha sido suspendido por el Consejo de la Judicatura. Dice el ministro presidente Arturo Zaldívar que tenía “inconsistencias graves en su situación financiera”. Esperemos que no esté siendo castigado por votar contra los deseos del presidente.  
*Twitter: @SergioSarmiento*