



25% arancel a calzado chino; Agrofibra, escándalo y mejor oferta de agronegocios

El gobierno de **Claudia Sheinbaum** se animó y, por fin, se impone un arancel de 25% al calzado chino, que en México entra no barato, sino regalado. El calzado chino barato ha hecho añicos a la industria de calzado mexicana, por ello, contar con un arancel que, de entrada, les imponga un precio 25% mayor, ya es un primer paso.

La información fue dada a conocer por **Marcelo Ebrard**, secretario de Economía, quien, en un franco reconocimiento a la industria zapatera del país, les recordó en León, Guanajuato, que generan más de 130 mil empleos directos y muchos más indirectos. Es una industria importante.

Pero narró lo que les saltó a él y a la presidenta **Sheinbaum**: el crecimiento de 159% en el volumen de importación de pares de calzado en unos cuantos años.

La caída en la industria del calzado, entre 2019 y 2024, fue de 12.8 por ciento. Se hizo más chica. ¿Y cómo no? Si los chinos estaban aprovechando el Programa Inmex, de importación temporal para exportar, donde el producto supuestamente no se va a quedar en México, entonces no se le cobra IVA. Pero no pagaba nada de importación y, además, no pagaba IVA. Violaba toda clase de normas.

Si la industria china del calzado va a traer su producto a México deberá pagar, ahora sí, 25% de arancel. Nada de atajos para no pagar impuestos y tener una competencia desleal.

El decreto ya lo tiene **Marcelo Ebrard** y lo debe firmar la presidenta **Sheinbaum**. ¿Qué sigue? Atacar el otro contrabando, el conocido como técnico, donde el calzado llega a precios regalados, que muy posiblemente traen dumping o subsidios. Pero lo importante: es un buen paso para la industria del calzado, donde se defiende a los nacionales.

LEXINGTON CAPITAL, ¿HACER DE AGROFIBRA OTRA INMOBILIARIA?

En AgroFibra es vista por el sector de agronegocios como una tabla de salvación. Sería un vehículo excelente para financiar proyectos del campo, máxime cuando desapareció Financiera Rural y FIRA no puede con todo. Sin embargo, hay quienes han querido ver a AgroFibra como un escaparate para hacer otra fibra más inmobiliaria. Y ése parece ser el caso de Lexington Capital. Esta última le compró a Afore XXI Banorte su participación y solicitó una asamblea plagada de errores, empezando

con los cambios en la información, que apenas se conoció cinco días antes de la asamblea (la ley obliga a tener información para los tenedores diez días antes de la asamblea).

No fue todo. Se quería votar por dos comités, cuando ¿sólo existe el de auditoría? Lexington Capital, al parecer, busca darle la vuelta a AgroFibra y, por la puerta de atrás, dedicarse a la parte inmobiliaria. Tan es así que propuso como miembro "independiente" a **Gerardo Martín Flores Deutschler**, quien lleva Terranda-Mineral de Pozos, un residencial (inmobiliario) en Guanajuato. Por ello, **Sebastián Hanhausen Vignon**, tenedor de Certificador Bursátiles Fiduciarios de Inversión, solicitó la nulidad de la asamblea a la CNBV (**Jesús de la Fuente**), a CiBanco (representante común), Actinver (fideicomisario) y a BIVA (**María Ariza**).

Esto es un escándalo.

Hay un grupo de empresarios del agro que están presentando la mejor oferta por la fibra, a 24 pesos con 20 centavos por certificado, que sería alrededor de 800 millones de pesos, unos 40 millones de dólares, pero con la condición de mantener la administración interna (no externa, como quiere Lexington Capital), poner una silla más en la toma de decisiones y, de hecho, ser el grupo de control, pues, al fin y cabo, sí utilizarían la fibra para lo que se necesita, en créditos al campo. Este tema, desde luego, también pasará por **Edgar Amador**, secretario de Hacienda, para evitar utilizar las fibras para lo que no son.

DELTA-AEROMÉXICO ARGUMENTAN AL CONSUMIDOR ESTADUNIDENSE

Delta-Aeroméxico respondieron al gobierno estadounidense (Departamento del Transporte y Departamento de Justicia), en sus alegatos dentro de EU, que deshacer la alianza de las dos aerolíneas sólo golpearía al consumidor estadounidense, pues desaparecería dos docenas de rutas binacionales. Aviones pequeños reemplazarían las rutas y los precios aumentarían. Argumentan que 60% de sus pasajeros son estadounidenses. Además, se defienden del Departamento de Transporte: no fuimos beneficiadas por el gobierno mexicano en el AICM, pues nos redujeron hasta 122 horarios de vuelos. Buena defensa, donde Washington se fue contra Aeroméxico-Delta, pero no contra las prácticas del gobierno mexicano.