

## ----- NOTAS SOBRE TRATADOS COMERCIALES ----->

- **Ven pocos impactos positivos por T-MEC. “ Reforma” Frida Andrade Cd. de México, México (11 febrero 2020).**

Serán pocos los impactos económicos positivos que traerá el T-MEC en sus primeros seis años, de acuerdo con Beatriz Leycegui, socia de SAI Derecho & Economía.

"Cuando uno ve la evaluación que hizo el Fondo Monetario Internacional (FMI) y la Comisión de Comercio Internacional de Estados Unidos (USITC, por su siglas en inglés) respecto al impacto que tendría en la economía de los tres países, el impacto va a ser muy pequeño y a largo plazo", refirió Leycegui en su participación en el simposio "El T-MEC y la política industrial", organizado por el Tec de Monterrey.

En los primeros seis años, en México no se verá un incremento en el PIB derivado del T-MEC, informó Leycegui con datos del FMI.

De igual forma, aseguró que habrá crecimiento para el PIB canadiense y que las exportaciones de México a Estados Unidos subirán sólo 6.6 por ciento.

En tanto, los envíos de Canadá a Estados Unidos subirán 5.9 por ciento.

En lo que refiere a la nación estadounidense, se espera que en seis años haya un incremento del PIB de 0.35 por ciento, un aumento del empleo de 0.12 por ciento y una alza de las exportaciones a México de 6 por ciento y a Canadá de 8 por ciento, comentó.

"Es un acuerdo que en mi opinión, en muchos aspectos, no es mejor que el que se tenía, pero por lo menos hay un tratado y hay reglas", dijo Leycegui.

Comentó que al negociar con la Administración del Presidente Donald Trump, se tuvieron que eliminar elementos del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) que eran positivos.

"Tenía (Trump) una visión de tener que deshacerse de todo lo que había, entonces en lugar de partir de bases y pilares que se habían logrado en el TLCAN hacia adelante, que era lo que habíamos buscados por años, pues se tuvo que partir de negativos, respecto a lo que ellos querían", expuso.

Respecto a la cláusula Sunset, consideró que lo mejor era no tenerla, es decir, que no hubiera existido ese periodo de revisión y sólo dejar abierta la puerta para que

cuando cualquiera de los miembros se quisiera retirar lo pudiera hacer en el momento que así lo decida.

Esta cláusula se activa cuando el T-MEC entre en vigor y automáticamente se tiene un periodo de 16 años, pero en el sexto año se tendrá la primera revisión del Tratado y las autoridades de cada país tendrían que confirmar que quieren seguir dentro; si los tres países confirman que continuarán, se extendería otros 16 años.

## -----EL FINANCIERO----->

- **EL CORONA VIRUS Y LA ECONOMÍA. ENRIQUE QUINTANA.**

El día de ayer, el tema del coronavirus nuevamente causó una preocupación generalizada en los mercados financieros.

A pesar de que ha habido un relativo éxito en confinar la epidemia dado que de los casos confirmados más de 90 por ciento corresponden a la región central de China, se incrementaron las preocupaciones respecto al efecto que la parálisis económica ocasionada por la cuarentena, así como las restricciones a los viajes puedan ocasionar en el crecimiento de la economía y del comercio.

Adicionalmente, los casos siguen creciendo aunque a tasas más lentas. Hay casi 43 mil confirmados y ya más de mil muertos.

El valor del PIB de China es 18 por ciento del PIB mundial, medido en dólares corrientes. Esto significa que es la segunda economía del mundo.

Además, China es el principal exportador del mundo y es el primer proveedor a una gran cantidad de países, incluyendo Estados Unidos.

La producción manufacturera de China, además, es parte de las cadenas de suministro de una gran cantidad de sectores en el mundo desarrollado. No se sabe a ciencia cierta cuál será el impacto en la producción global del freno económico que se ha presentado en China en las últimas semanas.

Quizás el sector en el que más se ha notado el riesgo que representa el freno económico de China es en el comercio petrolero. Al ser China el principal importador de petróleo del mundo, la expectativa de una menor actividad económica condujo a una reducción de 18 por ciento en el precio del WTI tan solo en este año.

Existía la percepción de que desde el día de ayer se reanudarían las actividades económicas en China de manera normal, sin embargo, los reportes que se dieron a conocer y que han alimentado la preocupación de los mercados, muestran que todavía hay una gran cantidad de líneas de producción que no están funcionando, las cuales abarcan desde empresas tecnológicas hasta firmas del sector del automóvil.

De hecho, hay casos como el de una importante planta de Nissan en Japón que ya tuvo que detener su actividad por la falta de provisión de partes generadas en China. Es también el caso de una planta de Fiat en Italia y de Hyundai en Corea del Sur.

En la medida que los inventarios se vayan agotando, existe el riesgo de que esta circunstancia pueda extenderse a otras empresas y otros sectores de la economía. Por eso no se sabe a ciencia cierta cuál será el impacto real que tenga en la economía mundial la epidemia.

En este contexto no se puede dejar de subrayar si la gran oportunidad que esta coyuntura abre a México.

El lector sabe que una y otra vez hemos comentado en este espacio la opción que nuestro país puede ofrecer a múltiples empresas manufactureras.

Aun antes de que se presentara la epidemia, el conflicto comercial de Estados Unidos y China ya había motivado que diversas firmas manufactureras estudiaran la posibilidad de localizar plantas en países diferentes a China, con objeto de evitar riesgos en el mediano plazo.

Ahora con la coyuntura del coronavirus, esta necesidad se acentúa y será crucial que México pueda ofrecer los elementos que conduzcan a que empresas de múltiples ramos elijan a nuestro país como opción para establecerse en lugar de irse a algún otro lugar del sudeste asiático o al mundo desarrollado.

Solo le cito cuatro factores favorables para México que pueden inclinar la balanza: certeza en el acceso a EU por la ratificación del T-MEC; disponibilidad de mano de obra calificada y a costos por debajo de China; cercanía al mercado norteamericano, lo que abarata costos de transporte; y mayor protección de la propiedad intelectual que en China.

La pelota está en nuestra cancha y ahora es el momento. Si no, ya será tarde.

-----**LA JORNADA**----->

La industria automotriz debe reinventarse

La Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) afirmó ayer que en los últimos cuatro años las caídas en las ventas del sector han provocado la pérdida de 5 mil empleos, por lo cual la organización se sumó a la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz para pedir que el gobierno, por medio de la Secretaría de Hacienda, establezca un programa gubernamental de apoyo al ramo, facilite la recuperación de unidades sujetas a financiamiento, se otorguen créditos a pequeñas y medianas empresas para renovar sus vehículos y se prohíba el ingreso al país de vehículos usados. Las medidas solicitadas denotan la dificultad de armadoras y comercializadoras de automotores para comprender la situación crítica que enfrenta la producción de vehículos en México y en el mundo y para idear soluciones que resuelvan algo más que sus dificultades financieras coyunturales.

Debe considerarse al respecto que el modelo de transporte basado, en su mayoría, en vehículos particulares movidos por motores de combustión interna ha dejado de ser viable a mediano plazo por razones ambientales y de movilidad; su remplazo resulta un imperativo que debe involucrar esfuerzos de ingeniería e inversión por parte de las empresas del sector, de una voluntad política sostenida por parte de las autoridades y de un cambio de mentalidad entre los consumidores. Por ello, no parece prudente mantener una visión empresarial que pareciera corresponder a la época de oro del automóvil más que a las realidades del siglo XXI. En otros términos, no parece sensato pensar y actuar como si el mercado mexicano pudiera llegar a una saturación en la relación de autos/habitantes parecida a la de Estados Unidos; antes de que eso ocurra, será necesario hacer frente a un cambio de modelo.

Con esta perspectiva en mente se requiere sentar desde ahora las bases de una transición orientada a la reducción de automóviles particulares, no sólo porque éstos ya no caben en las vialidades sino, sobre todo, porque constituyen un factor de alteración del medio ambiente que debe ser contenido. Así pues, se hace imperativo empezar a inducir el tránsito de los motores de combustión a los eléctricos o basados en tecnologías menos letales para la atmósfera; avanzar en la concepción, el diseño y la producción de unidades más pequeñas –mono y biplazas– y económicas, por un lado, y de vehículos de transporte colectivo; es preciso también integrar procesos industriales menos depredadores que los actuales, tanto en la industria extractiva como en la huella de carbono propia de las plantas de ensamble, y dotados de un porcentaje mayor de materiales reciclables.

Es cierto que la introducción masiva de autotransportes movidos por energías limpias requiere una vasta tarea de infraestructura en todo el territorio nacional, en especial en lo que se refiere a la instalación de centrales de carga, fábricas de biocombustibles y cadenas de producción para los componentes de vehículos de nueva generación. Ese desafío no podrá emprenderse sin el establecimiento de una política pública y el impulso decidido del gobierno. Ello demanda un trabajo intersecretarial –integrar, por ejemplo, un grupo de trabajo entre las secretarías de Economía, Energía, Medio Ambiente, Trabajo, Comunicaciones y Hacienda, entre otras– y de la coordinación y el diálogo permanentes con el sector empresarial.

Por la magnitud del esfuerzo requerido en todos los órdenes es claro que la transición hacia un nuevo modelo de transporte y movilidad es un asunto de largo plazo y en el curso del presente sexenio apenas puede aspirarse a dejar sentadas las bases o, a lo sumo, a iniciar la primera fase del proceso. Pero si no se asume la tarea desde ahora, el país sufrirá un atraso catastrófico en relación con el resto del mundo, tanto la industria automotriz como la red de comercializadoras se verán rebasadas y reducidas y las consecuencias serán necesariamente devastadoras, tanto para inversionistas como para trabajadores y, por extensión, para el conjunto de la economía.

Es tiempo, en suma, de ver más allá de los intereses inmediatos y de impulsar planes de largo aliento. El sector de automotores, tanto en su vertiente comercial como en la industrial, debe reinventarse.

-----EXCELSIOR----->

- **Proponen reducir el ISR corporativo para impulsar economía**

CIUDAD DE MÉXICO.- El Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas propuso reducir la tasa del Impuesto Sobre la Renta corporativo, de 30 a 23 por ciento, para impulsar la actividad económica mexicana. La medida es parte de las 15 incluidas en la Propuesta IMEF 2020: Recuperación de la inversión y el crecimiento económico con enfoque social, que fue presentada este lunes.

El presidente del organismo, Ángel García-Lascuráin Velero, urgió revertir el nulo crecimiento del Producto Interno Bruto, instrumento del motor de crecimiento que ha estado en esa tendencia desde principios de 2019, y que en el año en curso tendrá una expansión de tan solo 1.0 por ciento.

- **Sin reforma ni nuevos impuestos; incrementarán la recaudación**

CIUDAD DE MÉXICO.- La jefa del Servicio de Administración Tributaria, Raquel Buenrostro, aseguró que hay margen para incrementar los niveles de recaudación en el país, sin necesidad de una reforma tributaria ni mayores cargas fiscales.

En un mensaje que emitió a los colaboradores del SAT, la nueva jefa del fisco comentó que una de sus tareas al frente de la institución será facilitarle al contribuyente su pago de impuestos para que no se le haga oneroso ni pesado el cumplimiento tributario, y podría facilitarse gracias a la tecnología.

-----MILENIO----->

- **Coronavirus, una oportunidad para la carne mexicana**

México tiene la oportunidad de aumentar hasta 40 por ciento las exportaciones de carne de res y cerdo a China, en caso de que continúen las infecciones por el coronavirus en ese país, consideró la Mexican Beef Exporters Association.

En entrevista con MILENIO, el director del organismo, Rogelio Pérez Sánchez, indicó que las exportaciones a la nación asiática desde México las realizan principalmente dos empresas, SuKarne y Grupo Gusi; sin embargo, dijo que existen otras 42 marcas nacionales que están a la espera de que el gobierno de ese país apruebe el envío de carne.

- **La desaceleración en México amenaza los proyectos de AMLO**

El "Tren Maya" es uno de los proyectos emblemáticos de Andrés Manuel López Obrador para reactivar la economía del sureste. El ferrocarril turístico de pasajeros y de carga, alrededor de la península de Yucatán, sería financiado en 90% por el sector privado, prometió el presidente.

Pero después de no recibir suficiente interés de los principales inversionistas en infraestructura para las asociaciones público-privadas propuestas, se abandonaron

esos planes. A pesar de una economía deprimida, el proyecto de 7,400 millones de dólares (mdd) lo financiará el gobierno al 100%.

## -----LA RAZÓN----->

- **T-MEC da seguridad sobre dirección de economía y comercio: SE**

Una vez que entre en vigor el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá será una buena noticia para el mundo, pues dejará claro hacia dónde se dirige la economía y el comercio, aseguró Luz María de la Mora, subsecretaria de comercio exterior de la Secretaría de Economía.

En la inauguración del simposio “El T-MEC y la política industrial”, la subsecretaria externó que el tratado da seguridad comercial a México, América del Norte y al mundo. Enfatizó en que, así como sucedió en 1994 con el TLCAN, este nuevo acuerdo viene a integrar la región de Norteamérica.

- **México, entre los países con menor desempleo en OCDE durante 2019**

Al cierre de 2019, la tasa de desempleo promedio en México fue de 3.5 por ciento, entre las más bajas en la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos y detrás de países como Alemania o Japón, entre otros.

Sin embargo, según datos del organismo internacional, con este resultado la tasa de desempleo de México aumentó desde 3.3 por ciento en 2018, después de nueve años con una tendencia a la baja, pero se ubica por debajo del promedio de la OCDE en 2019, de 5.2 por ciento. En un reporte, refiere que al cierre del año pasado había un millón 991 mil desempleados en México, cifra que significa 141 mil personas más que el millón 850 mil desempleadas al finalizar 2018.

## -----EL SOL DE MEXICO----->

- **Apuesta por acuicultura en zonas áridas de México**

México impulsará la acuicultura en las zonas áridas y semiáridas del país y su primera etapa comenzará en los estados de Zacatecas, San Luis Potosí y Coahuila, informó ayer la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural. La acuicultura se encarga de la reproducción controlada, preengorda y engorda de especies de fauna y flora marina, por medio de técnicas de cría o cultivo que sean susceptibles de explotación comercial, ornamental o recreativa y en especialistas estiman que el 99.9 por ciento de esta producción se destina al consumo humano.

Para concretar este modelo productivo, del que no se precisó fecha de inicio, las comisiones nacionales de Acuicultura y Pesca y de Zonas Áridas firmaron un convenio de colaboración con el objetivo de conjuntar acciones para el máximo aprovechamiento de los recursos acuícolas en las zonas áridas del país. De acuerdo con la Conaza, cerca del 60 por ciento del territorio nacional se considera dentro de las zonas áridas y semiáridas, y 58 por ciento de la población del país reside en estas.

- **Industria automotriz capaz de reacción a crisis de coronavirus: INA**

De extenderse la crisis del coronavirus, la industria automotriz mexicana tiene capacidad para reaccionar y sustituir las importaciones asiáticas, aseguró Alberto Bustamante, director de Normalización de la Industria Nacional de Autopartes (INA). Refirió que al cierre de 2019, México importó ocho mil millones de dólares de autopartes de China, lo que representó 14.5 por ciento de todas las compras que la industria nacional hizo al exterior.

Asimismo, se importaron piezas por 3 mil 500 millones de dólares de Japón, que significaron 6.2 por ciento; y tres mil millones de Corea del Sur, equivalentes a 5.6 por ciento de las importaciones. Sin embargo, subrayó que el país y la región que compone al actual Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), tienen la capacidad de sustituir 80 por ciento del total de las importaciones de autopartes de Asia.

-----EL ECONOMISTA----->

- **Industria cayó 1.8% en 2019; construcción no sale de números rojos**

La actividad industrial en México registró una contracción promedio anual de 1.8% durante el 2019. El bajo dinamismo de la industria nacional se explica por las contracciones en casi todos los sectores industriales, especialmente la construcción.

El comportamiento de la actividad industrial durante 2019 implicó la intensificación de la tendencia de estancamiento que comenzó un par de años previos. Durante el 2017 y 2018 el Indicador Mensual de Actividad Industrial se mantuvo sin variaciones anuales, de acuerdo con cifras del Inegi (Instituto Nacional de Estadística y Geografía).

- **Bancos cobran hasta 30.5% de interés en créditos de nómina**

La tasa de interés que cobran los bancos en créditos de nómina va de 20.7 a 30.5%, de acuerdo con información reciente del Banco de México. En el reporte Indicadores Básicos de Créditos de Nómina con datos a junio del 2019, Banxico explicó que la participación del saldo del crédito de nómina ha tenido un incremento significativo en el mercado, dado que, en el periodo comprendido entre julio del 2018 y junio del 2019, se incrementó 4.8% real, con lo que para esa fecha ya tenía una participación de 24.2% de la cartera total de crédito al consumo con 233,817 millones de pesos y una morosidad de 2.9 por ciento.

El informe del Banxico precisa que al cierre de junio había 4.3 millones de créditos de nómina otorgados por los bancos por un saldo de 233,817 millones de pesos; un monto promedio de origen de 70,335 pesos y un plazo promedio de 47 meses. Sólo en el último año (julio del 2018 a junio del 2019) había 2.5 millones de créditos otorgados, con un saldo total de 160,302 millones de pesos; un plazo promedio de 44 meses y una tasa promedio de 24.9 por ciento.

-----REFORMA----->

- **Pero ¡qué hicimos! SOBREAviso / René Delgado.**

**(08-02-2020).**- Al ver por años, semana tras semana, el catálogo del horror desplegado por el crimen es obligado preguntar: pero ¿qué fue lo que hicimos o dejamos de hacer?

Cuando se mira a un adolescente y un joven muertos por jugar a "las maquinitas", justo cuando la maña llegó a cobrar el derecho de piso; a niños armados para nutrir la espiral de violencia; al hambre y el éxodo en la sierra de Guerrero porque el fentanilo desplazó a la amapola; brazos, cabezas o torsos tirados a la vera de un camino o cuerpos colgados en un puente; a un policía muerto por cumplir con su deber y a otro muy vivo por faltar a él; a una madre doliente enterrar a un desconocido, creyendo que es su hijo desaparecido; a un obispo consagrar un matrimonio en la catedral tomada por la fuerza de un cártel; un jaripeo transformado en un presidio; a un chofer mutilado porque su patrón no apagó a distancia el geolocalizador del autotransporte de mercancía; a un migrante reclutado por el crimen; a una persona sin orejas o dedos porque tardó el pago de su rescate; a infinidad de mujeres incorporadas a fuerza a la prostitución; a un franelero convertido en halcón; a un paisano pagar al Estado y al crimen el peaje por cruzar la frontera...

Cuando se mira eso desde hace infinidad de años, es hora de preguntar: ¿qué fue lo que hicimos? Todos, no éste, el anterior o el anteanterior gobierno.

El crimen ya no sólo le disputa al Estado el monopolio del uso de la fuerza y el del tributo. También le compite en el control del mercado del combustible, el agua, el transporte terrestre de pasaje y carga y, desde luego, en múltiples regiones, la autoridad política y social. Y, por si algo faltara, el crimen le complica al Estado la vecindad con la potencia de al lado, cuyo gobierno exige lo que no ofrece y hace del chantaje el músculo de su capricho político.

No, no se trata de cargar esa deplorable situación a la administración de hoy, ayer o antier, sino de llamar la atención del conjunto de la clase política sobre la urgencia de acordar y diseñar una auténtica política de seguridad de largo plazo que, aun cuando pasen años -no podrá ser de otro modo-, permita someter al crimen y garantizar la vida, la integridad, el patrimonio, así como las libertades y derechos a la ciudadanía.

Es imposible. No se van a corregir en un sexenio los errores cometidos durante más de veinte años. Por ello, seguir alimentando la fantasía de que, en quince minutos, a los cien días, al primer año, al inicio de la segunda mitad o al término de no importa qué sexenio se sentirá una mejora es y será tanto como convertirse en cómplices del crimen.



Si antes se paliaba lo urgente a costa de postergar lo importante, ahora resolver lo importante se está volviendo urgente. Se está llegando a un punto de quiebre del Estado, sin que ello implique que la violencia criminal toque fondo.

Aun así, desde hace años no se advierte disposición gubernamental ni opositora para acordar y formular una política transexenal de seguridad que, sin importar qué fuerza ocupe más adelante el gobierno, quede fija y sólo se administre. No, se ve algo peor. El cambio constante de políticas e instituciones, uniformes y cromática de los vehículos oficiales y, desde luego, de leyes en el Estado de derecho inexistente, todo para generar la ilusión de que se hace algo mejor a lo anterior, aun cuando lo anterior sea presente.

Lejos de llegar a un acuerdo respetable y respetado en la materia, se insiste en hacer del fracaso ajeno, la victoria propia. Derivar ganancias de la ruina del contrario. Cuanto peor le vaya a este o aquel gobierno en seguridad, mayor la posibilidad de sustituirlo, de tomar el turno para hacer lo mismo.

Sangre qué derramar siempre habrá suficiente.

Algo de eso también se advierte en algunos especialistas y activistas empeñados en diseñar e instrumentar sistemas de prevención, persecución y penalización del delito propios de un país de leyes, cuando México no es uno de ellos.

Se ignora adrede la situación excepcional impuesta por el crimen y, por no faltar a la corrección política, se desarrollan modelos ajenos o inaplicables a la circunstancia nacional. Se exige al Estado respetar y garantizar plenamente derechos y libertades, a sabiendas de que estos han sido conculcados por el crimen desde hace años. Hablar del estado de excepción o de la suspensión de garantías, justo donde éstas ya no prevalecen, es motivo de silencio, no de análisis ni de debate. Se simula que el nivel de inseguridad no es tal que obligue a pensar en suspender garantías para recuperarlas. Se olvida, sin borrar, el artículo 29 constitucional.

De eso, mejor ni hablar, como tampoco de la pérdida de la frontera entre crimen y política, aun cuando un secretario de Seguridad esté siendo juzgado en Estados Unidos por servir y proteger al crimen y no a la ciudadanía.

El país viene ensayando desde finales del siglo pasado distintos modelos de seguridad y justicia sin dar margen al resultado de la experimentación, regalando así enormes ventajas al crimen.

Profesionales o no, las bandas criminales festejan, como ni los partidos lo hacen, la alternancia en el poder político. La alternancia política es jauja para ellas. Al no haber políticas y modelos de seguridad de largo plazo ni lealtad, continuidad y

honestidad política en la transmisión del poder entre partidos de distinto signo, el campo criminal es una pradera.

La memoria del horror criminal ya no tiene espacio, las estampas de violencia en la conciencia nacional han perdido fuerza y su reiteración ha anestesiado la capacidad de asombro, por eso vale preguntar: pero ¿qué fue lo que hicimos!

**SITUACION ECONOMICA EN MEXICO: Resumen semanal del 3 al 7 de febrero de 2020 El Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, le hace llegar la siguiente publicación:**

#### **Indicador de Pedidos Manufactureros, 2020 / Enero:**

En cifras desestacionalizadas, el Índice de pedidos manufactureros (IPM) subió 0.23 pts con relación al mes previo, registrando 50.42 pts. Por componentes, el volumen esperado de pedidos se incrementó en 1.41 pts, la entrega oportuna subió 0.25 pts y la producción creció en 0.38 pts. Por el contrario, el personal ocupado disminuyó 0.20 pts y los inventarios se redujeron en 1.44 pts. Estos resultados muestran que el sector manufacturero se mantiene favorable al permanecer la mayoría de sus componentes por arriba de los 50 pts. En cifras originales, el IPM se ubicó en enero en 50.5 pts, disminuyendo 1.4 pts porcentuales respecto al mismo mes del año previo (51.9 pts).

**Indicador de Confianza del Consumidor (ICC):** Con cifras ajustadas por estacionalidad, el ICC mejoró al ir de un incremento mensual de 0.08 puntos en el doceavo mes de 2019 a un ascenso de 0.67 puntos en enero de 2020, estableciéndose en 44.17 puntos. Con datos originales, tuvo una reducción anual de 1.81 puntos en el primer mes de 2020, situándose en 44.12 puntos; un año atrás se amplió 11.13 puntos y se ubicó en 45.93 puntos.

**Expectativas empresariales:** En enero, el Indicador Agregado de Tendencia (IAT) en el sector manufacturero se ubicó en 49.8 puntos (pts), disminuyendo 0.7 pts con respecto a diciembre. A su interior, disminuyeron cuatro de sus componentes: precios de insumos en 0.6 pts, la demanda nacional en 0.1 pts, inventarios de productos en 2.0 pts y las exportaciones en 4.5 pts; en tanto, incrementó la capacidad de planta en 0.4 pts y los precios de venta en 0.1 pts. Por su parte, el IAT del sector comercio subió 0.3 pts, situándose en 52.9 pts mientras que, el IAT de la construcción cayó 0.5 pts para ubicarse en 48.4 pts.

**Balanza Comercial:** El valor de las exportaciones en diciembre de 2019, fue de 38 mil 663 millones de dólares (mdd), un incremento de 3.0% anual, resultado de los incrementos de 2.9 por ciento en las exportaciones no petroleras y de 4.3 por ciento en las petroleras. En tanto que, las importaciones reportaron 35 mil 595 mdd, una reducción anual de 0.3%; reflejo del descenso de las importaciones de bienes intermedios (-1.0%) y de las de capital (0.6%); mientras que, las importaciones de bienes de consumo crecieron 4.1%. En diciembre, la balanza comercial registró un

saldo positivo de 3 mil 068 mdd, para un superávit acumulado, durante 2019, de 5 mil 820.3 mdd.

### **Encuesta Sobre las Expectativas de los Especialistas en Economía del Sector**

**Privado:** El sector privado bajó su expectativa sobre el crecimiento económico nacional para 2020 a 1.03% (1.10% dato previo), ubicándose por debajo del intervalo de 1.5-2.5%, estimado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP); no obstante, lo anterior implicaría un repunte dado que INEGI anticipó una caída de 0.10% en 2019. En tanto que, disminuyó su previsión sobre el crecimiento del PIB para 2021 al pronosticar un incremento de 1.64%, por abajo del rango propuesto por la SHCP (1.8-2.8%) y de lo que se estimaba un mes atrás (1.79%); aunque es mayor a lo esperado para 2020; por lo que se prevé una mayor dinámica de la actividad económica nacional. El pronóstico inflacionario para 2020 se estableció en 3.50% (3.44% un mes atrás); por lo que se advierte, se establezca por arriba del objetivo inflacionario (3.0%), pero dentro del intervalo de variabilidad (2.0-4.0%). Para 2021, se estima en 3.52% (3.53% en diciembre de 2019), superior a lo pronosticado para 2020; así, se espera se ubique dentro del intervalo de variabilidad de Banxico, pero se aleje de la meta inflacionaria

**Ingresos del Sector Público Presupuestario:** Los ingresos presupuestarios fueron superiores a lo programado en 86.1 Mmp (1.6%), situación que derivó de un incremento en los ingresos no petroleros del Gobierno Federal de 142.5 Mmp y de 33.5 Mmp adicionales de los Organismos y Empresas (IMSS, ISSSTE y CFE), situación que logró compensar los menores ingresos petroleros por 89.9 Mmp (asociados a la menor plataforma de producción y volumen de ventas internas de Pemex); además del menor nivel de ingresos tributarios por 108.8 Mmp, derivado de la baja actividad económica. En relación con igual periodo de 2018 se observó un aumento de 1.6% real anual.

**Ingresos del Gobierno Federal:** Al 31 de diciembre, los ingresos del Gobierno Federal aumentaron en 53.7 Mmp, respecto al programa; lo que permitió superar en 1.4% la meta anual. En relación con lo captado en igual periodo del año previo, se registró un decremento real anual de 0.2%, lo que estuvo asociado a la menor captación de ingresos petroleros (FOMPED) que cayeron 23.1% real anual; además de la baja recaudación de algunos componentes de los Ingresos Tributarios como el IVA e ISR que descendieron 2.3 y 2.2% real respecto al mismo periodo de 2018.