

Aplicación práctica de los Identificadores relacionados con preferencias arancelarias de los TLC's

*Dr. Ricardo Méndez Castro*

5 Indicadores digitales que cualquier empresa debe conocer

*Philippe Boulanger*

Análisis del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea (CBAM), tratándose de importaciones de productos contaminantes

*Dr. Hadar Moreno Valdez*



\$99.00 MXN



7 503034 412564

00042



Descarga la edición digital





## NUESTROS SERVICIOS

- Ferry de carga rodada y pasajeros con dos rutas en el Mar de Cortés (Topolobampo-La Paz, Mazatlán- La Paz)
- Feeding nacional (actualmente entre los puertos de Manzanillo, Mazatlán y Guaymas) e internacional
- Circuito Multimodal e intermodal Valle de México - Baja California Sur
- Circuito Intermodal Corredor Interpacífico: Valle de México-Mexicali y Cross Border
- Contract Logistics: Patios de transferencia, cross dock, primera y última milla, carga refrigerada, almacenaje y distribución
- Carga proyecto (equipo propio o fletado)
- Freight Forwarding (nacional e internacional) Agente Naviero
- Fletamento de naves para cargas proyecto, servicio dedicado y bulk charter brokerage

## CONECTANDO TERRITORIOS UNIENDO PERSONAS



Únete al evento que reúne a la comunidad de Logística,  
Comercio Exterior y Carga de México y Centroamérica



**SUMMIT | 20  
& EXPO | 24**

**10-11  
ABRIL**  
Centro Citibanamex  
Ciudad de México

Participa con un stand en la edición 2024  
¡UN EVENTO QUE NO PARA DE CRECER!



**+32,000 m<sup>2</sup>**  
de piso de exhibición



**+22,800**  
compradores potenciales

Asegura el éxito de tu inversión con resultados concretos



**+NEGOCIOS +IDEAS +OPORTUNIDADES**

¡Tenemos una propuesta que se ajusta a tus necesidades!

¿Te interesa ser Expositor? Contáctanos.

Alejandro Cantarelli Director Comercial | ✉ [acantarelli@b2blatam.com](mailto:acantarelli@b2blatam.com) | ☎ (+52) 55 3731 4040



🌐 [expo.thelogisticsworld.com](http://expo.thelogisticsworld.com)

SÍGUENOS



Informes

☎ (+52) 55 9382 6024

✉ [evento@tlwexpo.mx](mailto:evento@tlwexpo.mx)

📞 (+52) 55 2723 2470

# ¿Por qué anunciarse?

Contenido especializado de Fondo y Análisis en Comercio Exterior, Logística, Fiscal y Aduanas.

## TIRAJE

10,000 ejemplares a nivel nacional e internacional

## PASS ALONG

4 lectores por ejemplar



## Presencia en redes sociales



**Circulación en los eventos más importantes del sector.**

## Distribución

### INDUSTRIAS

Automotriz, Farmacéutica, Aeroespacial, Manufacturera, Textil, Cámaras y Asociaciones Gremiales.

### GRATUITA

Altos Ejecutivos de Comercio Exterior, Asociaciones, Expos, Congresos, Embajadas, Aduanas, Salas VIP de Aerolíneas, Hoteles, Pisos Ejecutivos y Centros de Negocios.

### LOCAL, NACIONAL E INTERNACIONAL:

Agencias Aduanales, Agencias de Carga, Operadores Logísticos, Transportistas, Importadores y Exportadores, Líneas Aéreas, Almacenes Fiscalizados, Puertos Marítimos y Brokers.



SEGOB  
SECRETARÍA DE GOBERNACIÓN



DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIOS IMPRESOS

# C12 | HUB 2024

13 - 15 MAYO

LOGISTICS | MOBILITY

OUR CHAINCE INTO THE FUTURE



LA REUNIÓN ANUAL MÁS IMPORTANTE DE  
**LOS 500 LÍDERES DE LOGÍSTICA Y MOVILIDAD**  
MÁS RELEVANTES DE MÉXICO



Negocios



Conecta



Aprende



Disfruta



HOTEL  
XCARET  
ARTE



Síguenos en nuestras redes



Daniella Martínez Rodríguez  
**DIRECCIÓN GENERAL / GENERAL MANAGEMENT**

Claudia González Martínez  
**DIRECCIÓN EJECUTIVA / EXECUTIVE MANAGEMENT**

Patricia Ruiz Caraveo  
**DIRECCIÓN DE ARTE / ART DIRECTION**

Dr. Francisco Javier Gorjón Gómez  
**PRESIDENTE DEL CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL  
PRESIDENT OF THE INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD**



#### **CORPORATIVO / CORPORATE**

Patricia Ruiz Caraveo  
**DISEÑO EDITORIAL / EDITORIAL DESIGN**

José Enrique López Ávila  
**EDITOR**

Shutterstock / Bigstock  
**FOTOGRAFÍA / IMAGES**

Alexis Cerecero Guerrero  
**TRADUCCIONES / TRANSLATION**

#### **CONSEJO EDITORIAL / EDITORIAL BOARD**

Lic. Alberto Fernández Romero  
Dr. Andrés Rohde Ponce  
Ing. Enrique Herón Jiménez Ramírez  
Dr. Hadar Moreno Valdez  
Dr. José Rodolfo Chávez de los Ríos  
Mtro. Julio Manuel Antonio Tinajero  
Mtro. Luis Alberto Borbón  
Lic. Luis Alberto Quiroz Martínez  
Mtro. Luis Sandoval Figueroa  
Lic. Naim Gilberto Calderón Bárcena  
Dr. Octavio de la Torre de Stéffano  
Mtro. Omar Contreras Borbón  
Lic. Osiel Cruz Pacheco  
Lic. Rafael Salinas Falcón  
Dr. Ricardo Méndez Castro  
V.A. Rubén González Contreras  
Sandro Piancone  
Mtro. Santiago González Pérez  
Dr. Steve B. Zisser

#### **CONSEJO EDITORIAL CIENTÍFICO INTERNACIONAL INTERNATIONAL SCIENTIFIC EDITORIAL BOARD**

Dr. Alejandro Arola García  
Dr. Antonio López Peláez  
Dr. Arnulfo Sánchez García  
Dr. Carlos A. Gherzi  
Dr. Diego Rengifo García  
Dra. Esther Pillado González  
Dra. Gladys Ruiz González  
Dr. Juan Rabindrana Cisneros García  
Dra. Laura Patricia Murguía Goebel  
Dr. Luis de Jesús Hernández Doubleday  
Dra. María Fernanda Vásquez Palma  
Dr. Mario Castillo Freyre  
Dra. Marta Gonzalo Quiroga  
Dr. Porfirio Bayuelo Shoonewolff  
Dr. Rafael Ibarra Garza  
Dr. Ricaurte Soler Mendizabal  
Dr. Vicente Torre Delgadillo





# LA SOLUCIÓN PARA ESTAR **BIEN ASEGURADOS**

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS, CONTENEDORES Y RESPONSABILIDAD

# Editorial



## ESPAÑOL

### ¡Feliz Año 2024, estimado lector!

Antes que nada, queremos agradecerle por continuar un año más con nosotros, un año que estamos seguros será muy movido por todo lo que se avecina tanto en el ámbito político, de seguridad, infraestructura, así como en nuestras materias favoritas: Comercio Exterior, Fiscal, Aduanas y Cumplimiento.

Las elecciones presidenciales ya se encuentran a la vuelta de la esquina, será el próximo domingo 2 de junio cuando el pueblo de México salga a decidir quién será su dirigente por los siguientes 6 años, esto en medio de una mezcla de muchos sentimientos encontrados en la sociedad, pues hay quienes aplauden las acciones de la actual administración y hay quienes critican muchas de ellas, lo cierto es que el próximo Presidente o Presidenta deberá traer varias estrategias bajo la manga, tanto para la gestión de la seguridad que es un problema que tanto queja a los mexicanos, como para aprovechar el nearshoring y convertir a México no solo en un polo industrial bajo el mando de empresas chinas, coreanas, o de cualquier nacionalidad, sino que sean los mismos mexicanos quienes se desarrollen en todas estas empresas que llegan a nuestro territorio.

El desafío es grande, ya lo vivió China en 2001 cuando se abrió al mundo al ingresar a la Organización Mundial del Comercio (OMC), que ofreció grandes beneficios a las empresas que desearan instalarse en su territorio, pero siempre puso a su pueblo como prioridad, dejando que las empresas llevaran todo su know how y que sus ciudadanos lo aprendieran; hoy China es considerada la segunda potencia del mundo, ¿quién dice que México no puede lograr lo mismo o más?

Este 2024 también nos trae temas importantes que tienen que ver con el proyecto de Nación de la actual administración; por ejemplo, la entrada en operaciones del Tren Maya y del Tren Interoceánico Istmo de Tehuantepec, los cuales además de revivir los viajes de pasajeros por tren, extintos desde hace más de 20 años, serán una de las puntas de lanza para el nearshoring y su éxito.

Otro tema que está en boga para el final de 2023 e inicios de 2024 es la reducción de la jornada laboral, la cual es impulsada en la Cámara de Diputados y que ha causado revuelo entre los empresarios, quienes aseguran que el aprobar esta reducción impactaría directamente a las Mypymes, pues los trabajadores podrían experimentar una reducción de horas laborales, una disminución de sus ingresos, menos ingresos fiscales generados a través de los impuestos. Además, aseguraron que el sector empresarial ha apoyado las reformas para eliminar el outsourcing, las pensiones y las vacaciones dignas, destinando para estas reformas un 60% adicional real de los ingresos de sus empresas comparado con 2018 para atender estas obligaciones laborales.

Debemos poner mucha atención en cuanto a lo que se avecina para México y exigir a quienes se postulan para ocupar la Presidencia de la República mejores condiciones tanto laborales como de prestaciones gubernamentales para que cualquier reforma no solo pese de un lado, sino que sea equilibrada.

Este año continuaremos con nuestra misión: Compartir conocimiento, para ello esperamos contar con su participación en Hagamos un Trueque, programa que en marzo celebrará ya su cuarto aniversario y que hoy se ha posicionado como un espacio de conversación y un foro para las nuevas ideas que ayuden a que cada vez más gente aprenda más sobre el comercio exterior, temas fiscales y aduanas con un toque humano.

## ENGLISH

### Happy New Year 2024, dear reader!

First of all, we would like to thank you for continuing with us for another year, a year that we are sure will be very busy due to the upcoming political, security and infrastructure issues, as well as our favorite subjects: Foreign Trade, Tax, Customs and Compliance.

The presidential elections are just around the corner, it will be next Sunday June 2nd when the people of Mexico will decide who will be their leader for the next 6 years, this in the midst of a mixture of many mixed feelings in society, as there are those who celebrate the actions of the current administration and there are those who criticize many of them. The truth is that the next President will have to bring several strategies under his or her sleeve, both for the management of security, which is a problem that Mexicans complain so much about, and to take advantage of nearshoring and turn Mexico not only into an industrial pole under the command of Chinese, Korean or any other nationality companies, but that Mexicans themselves will develop in all these companies that come to our territory.

The challenge is great, China already experienced it in 2001 when it opened up to the world by joining the World Trade Organization (WTO), which offered great benefits to companies wishing to settle in its territory, but always put its people as a priority, allowing companies to bring all their know-how and its citizens to learn it; today China is considered the second world power, who says that Mexico can not achieve the same or more?

2024 also brings us important issues related to the Nation's project of the current administration; for example, the beginning of operations of the Mayan Train and the Isthmus of Tehuantepec Interoceanic Train, which in addition to renewing passenger travel by train, extinct for more than 20 years, will be one of the spearheads for nearshoring and its success.

Another issue that is in the news for the end of 2023 and beginning of 2024 is the reduction of the working day, which is being promoted in the Chamber of Deputies and has caused a controversy among businessmen, who claim that approving this reduction would directly impact MSMEs, since workers could experience a reduction in working hours, a decrease in their income, less tax revenue generated through taxes. In addition, they assured that the business sector has supported the reforms to eliminate outsourcing, pensions and decent vacations, allocating for these reforms a real additional 60% of the income of their companies compared to 2018 to meet these labor obligations.

We must pay close attention to what lies ahead for Mexico and demand that those running for the Presidency of the Republic improve both labor conditions and government benefits so that any reform not only weighs on one side, but is balanced.

This year we will continue with our mission: Sharing knowledge, for this we hope to count on your participation in "Hagamos un Trueque", a program that in March will celebrate its fourth anniversary and that today has positioned itself as a space for conversation and a forum for new ideas that help more and more people to learn more about foreign trade, tax issues and customs with a human touch.





Confederación  
Latinoamericana de  
Agentes Aduanales A.C.®



**Hoy en CLAA** iniciamos un nuevo proyecto, y como siempre, **juntos haremos que las cosas funcionen.**

**¡ Ya estamos en el AIFA !**

Visita nuestras oficinas ubicadas en el

**Edificio de Servicios Administrativos.**

**Estamos para brindarte los siguientes servicios:**

- Apoyo en **Reconocimiento Aduanero.**
- **Glosa** de pedimentos virtuales F4, F5, A3.
- **Consultas** jurídicas y operativas.
- **Seguimiento** a incidencias.
- **Revisión** de escritos, líneas de captura y seguimiento a trámites.
- **Sala de Juntas** disponible para los asociados.
- **Área de trabajo**, extensión de la oficina de nuestros socios.

**\*\***

Próximamente fotocopiado, escaneo, envío y recepción de correos e impresión y lockers para el resguardo de material de trabajo del personal de nuestros asociados.

Teléfonos de Oficina CLAA - AIFA

- ☎ 591 1008 - 708
- ☎ 591 1008 - 709



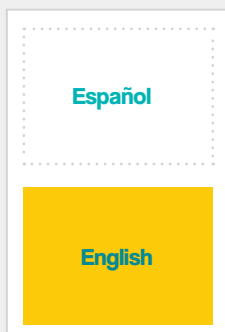
# Índice Índice Índice Índice Índice

Mantente actualizado con cursos, artículos, noticias y más.

**¡Únete a nuestra comunidad!**



UBICA TU IDIOMA



FIND YOUR LANGUAGE

12

Trade & Law News

16

Trade & Law News

PATROCINADORES

### Trayecto inaugura nueva terminal en Puerto de Veracruz

Trayecto inaugurates new terminal at Port of Veracruz

### Asegura la Cadena Logística con BAS Cargo: Garantizando el Éxito Internacional

Securing the Logistics Chain with BAS Cargo: Ensuring International Success

### AMTI realiza su última reunión de asociados del 2023 analizando el panorama logístico en México

AMTI holds its last members' meeting of 2023 analyzing the logistics outlook in Mexico

### AMTI realiza cocktail de fin de año y presenta resultados de la nueva Presidencia

AMTI holds year-end cocktail party and presents results of the new presidency

### ANAFAC realiza cena de fin de año para sus agremiados

ANAFAC holds end-of-year dinner for its members

### ASURI resalta ventajas en sus pólizas que anticipan la comisión de delitos

ASURI highlights advantages of its policies that anticipate the commission of crime

### Punto de Inspección de Cárnicos Multimodal: Más Espacio, Más Soluciones

Multimodal Meat Inspection Point: More Space, More Solutions

### Celebrando 25 Años de Excelencia en Logística: International Services & Cargo, S.A. de C.V.

Celebrating 25 Yearsof Logistics Excellence: International Services & Cargo, S.A. de C.V.

### ¡Felices 35 Años de Éxito en Comercio Exterior a nuestros amigos de DICEX!

Happy 35 Years of Success in Foreign Trade to our friends at DICEX!



26

PUBLI ENTREVISTA

## Baja Ferries nombra a Nino Liaño Egozcue como nuevo Director General

Nino Liaño Egozcue is appointed as new CEO of Baja Ferries

26

RESEÑA

## San Miguel de Allende fue sede del Foro C12 y reúne a más de 300 ejecutivos del Bajío

San Miguel de Allende hosted the C12 Forum, bringing together more than 300 executives from the Bajío region



30

RESEÑA

## Celebran el XXIV Congreso Intermodal AMTI 2023

The XXIV AMTI 2023 Intermodal Congress is held



32

RESEÑA

## El IMECE cambia de Presidencia en el marco de su Convención Anual

IMECE changes its Chairmanship during its Annual Convention



34

RESEÑA

## BAS CARGO comparte conocimientos y experiencias a través de una Masterclass con líderes de la industria de seguridad

BAS CARGO shares knowledge and experience through a Masterclass with leaders in the security industry





36

RESEÑA

### **COMCE lleva a cabo su XXIX Congreso del Comercio Exterior Mexicano bajo el lema “Desafíos y Oportunidades en el Comercio Exterior: Un Enfoque hacia la Innovación”**

COMCE holds its XXIX Mexican Foreign Trade Congress under the theme “Challenges and Opportunities in Foreign Trade: An Approach to Innovation”

38

RESEÑA

### **La Embajada Australiana en México lleva a cabo su Seminario Técnico sobre Cebada Australiana**

Australian Embassy in Mexico holds Technical Seminar on Australian Barley

The logo for Talma features the word "Talma" in a bold, italicized, sans-serif font. The letter "T" is blue, and the letter "a" has a green dot above it.

40

RESEÑA

### **Talma inicia el 2024 con Adriana Canseco en la Dirección General**

Talma starts 2024 with Adriana Canseco as CEO

The DHL logo consists of the letters "DHL" in a bold, italicized, sans-serif font. The "D" and "H" are red, and the "L" is yellow. The letters are set against a yellow background with horizontal lines.

42

RESEÑA

### **Al término de 2023, DHL Express México supera en 184% la expectativa de inversión prevista para 2025**

By the end of 2023, DHL Express Mexico exceeds the investment forecast for 2025 by 184%

44



## Mina San Martín, Grupo México

San Martín Mine, Grupo México

Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**

64



## Análisis del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea (CBAM), tratándose de importaciones de productos contaminantes

Analysis of the European Union's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) for imports of polluting products

Dr. Hadar **Moreno Valdez**

76



## Un Plan de Acción Logístico

A Logistics Action Plan

Dr. César **Morales Razo**

84



## Aplicación práctica de los Identificadores relacionados con preferencias arancelarias de los TLC's

Practical application of FTA's tariff preference-related identifiers

Dr. Ricardo **Méndez Castro**

96



## 5 Indicadores digitales que cualquier empresa debe conocer

5 Digital indicators any company should know about

Philippe **Boulanger**

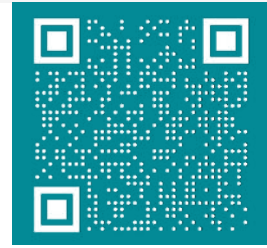
102



## Derechos humanos y su injerencia en la cadena de valor empresarial

Human rights and their impact on the business value chain

Mtra. Samantha **Lara Sales**



## Semana laboral de 40 horas provocaría una reducción salarial y la quiebra de mipymes, afirman empresarios



1

Grupos empresariales del país advirtieron a diputados que reducir la jornada laboral de 48 a 40 horas semanales puede derivar en salarios más bajos para los trabajadores.

*“Los trabajadores podrían experimentar una reducción de horas laborales, una disminución de sus ingresos, menos ingresos fiscales generados a través de los impuestos”, afirmó Héctor Tejada Shaar, presidente de la Confederación de Cámaras Nacionales de Comercio, Servicios y Turismo (Concanaco Servytur).*

Durante la instalación de la Comisión de Trabajo en el recinto legislativo de San Lázaro, Tejada Shaar aseguró además que *“las empresas podrían enfrentar costos adicionales al tener que contratar y capacitar a más trabajadores para cubrir las horas reducidas, lo que podría disminuir sus márgenes de beneficio”.*

*“No existe una política pública para desincentivar la informalidad, impacto en la competitividad. Podría haber menos inversiones y menos inversión extranjera”, subrayó.*

El presidente de Concanaco Servytur recordó que el sector empresarial ha apoyado reformas para eliminar el outsourcing, las pensiones y las vacaciones dignas *“sin que haya medidas de alivio”.*

*“El sector empresarial ha destinado para estas reformas un 60% adicional real de los ingresos de sus empresas comparado con 2018 para atender estas obligaciones laborales”, indicó.*

En su intervención, Tejada Shaar apuntó que no *“se han expuesto de manera clara y precisa las afectaciones inmediatas que podría tener en los negocios, en especial en las microempresas que conforman el 99.8% de los establecimientos del país, de acuerdo con datos del Inegi”.*

Ante la exigencia de los empresarios, a las que se sumó Francisco Cervantes Díaz, Presidente del Consejo Coordinador Empresarial (CCE), entre otros, se acordó promover un *“transitorio por consenso”* al dictamen aprobado en abril pasado.

## 40-hour work week would lead to a reduction in wages and bankruptcy of MSMEs, according to entrepreneurs

The country's business groups warned congressmen that reducing the working day from 48 to 40 hours a week could result in lower wages for workers.

*“Workers could experience a reduction in working hours, a decrease in their income, less fiscal income generated through taxes”, said Héctor Tejada Shaar, president of the Confederation of National Chambers of Commerce, Services and Tourism (Concanaco Servytur).*

During the inauguration of the Labor Commission in the San Lázaro legislative chamber, Tejada Shaar also assured that *“companies could face additional costs by having to hire and train more workers to cover the reduced hours, which could reduce their profit margins”.*

*“There is no public policy to discourage informality, impact on competitiveness. There could be less investment and less foreign investment”, he added.*

The president of Concanaco Servytur recalled that the business sector has supported reforms to eliminate outsourcing, pensions and decent vacations *“without relief measures”.*

*“The business sector has allocated for these reforms a real additional 60% of their companies' revenues compared to 2018 to meet these labor obligations”, he mentioned.*

In his speech, Tejada Shaar pointed out that *“the immediate effects that this could have on businesses have not been clearly and precisely exposed, especially on micro-enterprises, which represent 99.8% of the establishments in the country, according to Inegi data”.*

In response to the demands of the businessmen, joined by Francisco Cervantes Díaz, President of the Business Coordinating Council (CCE), among others, it was agreed to promote a *“transitional provision by consensus”* to the ruling approved last April.



**YAVOCAPITAL**  
GRUPO FINANCIERO

## ¿SABÍAS QUE EN EL PAÍS EXISTE UNA DEMANDA POTENCIAL DE 8.5 MILLONES DE VIVIENDAS?

Es un gran momento para invertir en la construcción de vivienda. Somos la financiera que estás buscando para desarrollar tus proyectos y construir hogares de interés social.

Mediante el esquema del  
**Crédito Integral Línea III del Infonavit**



**Te ofrecemos**

- Incrementar tu rentabilidad y utilidad en más del 50%.
- 0% de tasa de interés.



**Te garantizamos**

- 100% de financiamiento.
- Riesgo cero de venta.

**Más de 50,000 casas construidas nos respaldan.**  
**Tenemos cobertura en todo el país.**

**Contáctanos:**



55 5193 2984

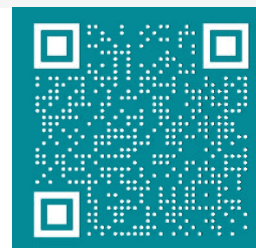


Yavo Capital



@yavocapital

yavocapital.com



## Más de 3.000 empresas asiáticas ya están en México por *nearshoring*



Más de 3.000 empresas asiáticas ya se encuentran instaladas en México por el fenómeno de la relocalización de las cadenas de suministro o *nearshoring*, siendo las de origen chino las de mayor presencia en el país, señaló la Cámara de Comercio México-Hong Kong y China HomeLife.

Detrás de las empresas de China, le siguen las firmas procedentes de Taiwán, y entre las chinas se destacan las provenientes de Hong Kong, convirtiéndose México junto con Brasil en los países en América Latina donde más invierten los asiáticos.

La presidenta de la Cámara de Comercio México-Hong Kong, Susana Muñoz, destacó en un comunicado que las más de 3.000 empresas asiáticas asentadas en México buscan expandir sus negocios, sobre todo exportar a Estados Unidos bajo el Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

De acuerdo con datos recabados por China HomeLife, los anuncios de inversión a nivel global entre enero y noviembre de 2023 tienen en primer lugar a Estados Unidos, con 20.353 millones de dólares, sólo por encima de China, con 8.143 millones de dólares y Corea del Sur, con 3.746 millones de dólares.

Muñoz también compartió que se esperan nuevas inversiones de empresas provenientes de países asiáticos hacia México por más de 1.000 millones de dólares en 2024, principalmente de China.

## More than 3,000 Asian companies are already in Mexico due to nearshoring

More than 3,000 Asian companies are already installed in Mexico due to the phenomenon of relocation of supply chains or nearshoring, with those of Chinese origin having the largest presence in the country, according to the Mexico-Hong Kong Chamber of Commerce and China HomeLife.

The Chinese companies are followed by Taiwanese firms, and among the Chinese companies, those from Hong Kong stand out, making Mexico, together with Brazil, the Latin American countries where most Asian companies invest.

The president of the Mexico-Hong Kong Chamber of Commerce, Susana Muñoz, said in a press release that the more than 3,000 Asian companies based in Mexico are seeking to expand their business, especially to export to the United States under the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA).

According to data collected by China HomeLife, global investment announcements between January and November 2023 have the United States in first place with \$20.353 billion dollars, only ahead of China with \$8.143 billion dollars and South Korea with \$3.746 billion dollars.

Muñoz also shared that new investments from Asian companies are expected in Mexico for more than US\$1 billion in 2024, mainly from China.



### De 2022 a 2023, aumenta recaudación tributaria 589 mil 129 millones de pesos

La recaudación tributaria acumulada de enero a noviembre de 2023 alcanzó 4 billones 56 mil 965 millones de pesos, lo que representa un incremento de 589 mil 129 millones de pesos, en comparación al mismo periodo de 2022, y un crecimiento real de 10.8 por ciento.

De este modo, de 2018 a 2023 el aumento del ingreso tributario neto ha sido de 12.7 por ciento.

El Servicio de Administración Tributaria (SAT) reitera que la recaudación de impuestos es la fuente principal de financiamiento del Gobierno Federal, por lo que ha establecido diferentes planes y acciones, basados en la honestidad, cero impunidad y un piso parejo en las contribuciones.

Asimismo, destaca la implementación de estrategias que tienen como objeto fortalecer los esfuerzos de fiscalización, incentivar el cumplimiento voluntario de los contribuyentes y combatir conceptos y conductas que erosionan la base tributaria, las cuales se establecen dentro del Plan Maestro de Fiscalización y Recaudación 2023.

El SAT reconoce que el incremento en la recaudación de 2023, solo es posible gracias al esfuerzo de los contribuyentes por cumplir con sus obligaciones fiscales.

### From 2022 to 2023, tax collection increases 589 thousand 129 million pesos

The accumulated tax collection from January to November 2023 reached 4 trillion 56 thousand 965 million pesos, which represents an increase of 589 thousand 129 million pesos, compared to the same period of 2022, and a real growth of 10.8 percent.

Accordingly, from 2018 to 2023, the increase in net tax revenue has been 12.7 percent.

The Tax Administration Service (SAT) reiterates that tax collection is the main source of financing for the Federal Government, which is why it has established different plans and actions based on honesty, zero impunity and a balanced income tax system.

In addition, the implementation of strategies aimed at strengthening auditing efforts, encouraging voluntary compliance by taxpayers and combating concepts and behaviors that reduce the tax base, which are set forth in the Master Plan for Auditing and Collection 2023, is also important.

The SAT recognizes that the increase in tax collection in 2023 is only possible thanks to the efforts of taxpayers to comply with their tax obligations.



**ULINE**

**SOMOS LOS ESPECIALISTAS EN MATERIAL DE EMPAQUE**

**ORDENE ANTES DE LAS 6 PM PARA ENVÍO EL MISMO DÍA**

**800-295-5510**  
uline.mx

## Trayecto inaugura nueva terminal en Puerto de Veracruz

En una extensión de 7.5 hectáreas, Trayecto desarrolló una nueva terminal en el Puerto de Veracruz, en una ubicación estratégica a tan sólo unos metros del ingreso al recinto fiscalizado de este puerto comercial.

La nueva terminal de Trayecto en Veracruz está orientada a impulsar la productividad de los clientes que operan en la región, ya que cuenta con las áreas de mantenimiento preventivo, lavado automático, áreas administrativas de despacho y operación.

“Uno de los factores que pusimos énfasis son las áreas de descanso para los operadores, en donde podamos brindarles todas las atenciones para que puedan realizar sus actividades de manera adecuada. En Trayecto tenemos claro que la seguridad no es negociable”, destacó Jorge A. Casares López, director general de Trayecto. “Esta nueva instalación está alineada con los valores de la empresa de generar empleos con tres cualidades: empleos dignos, bien remunerados y con un plan de vida y carrera”.

Entre las áreas destinadas a los operadores se encuentran las zonas de descanso para 64 operadores de manera simultánea, regaderas y baños, lavandería, gimnasio, áreas de esparcimiento y comedor.

Esta instalación atenderá las operaciones de las diversas unidades de negocio de Trayecto que atienden la región, no obstante, estará bajo la administración de TM Transportes.

“Esta inversión es relevante porque estamos apostando por el puerto de Veracruz, hemos triplicado nuestra capacidad instalada en este punto, cumpliendo con todos los estándares para ofrecer los servicios que los clientes demandan, sobre todo en un punto tan relevante para el comercio exterior”, describió Arturo Álvarez, director general de TM Transportes. “Con esta infraestructura reafirmamos nuestro compromiso con la zona, al tiempo de incrementar nuestras operaciones”.

El puerto de Veracruz es el segundo con mayor volumen operado dentro del Sistema Portuario Nacional y el principal en el litoral del Golfo de México, con poco más de 25.5 millones de toneladas manejadas en el ciclo enero – septiembre 2023.



## Trayecto inaugurates new terminal at Port of Veracruz

In an extension of 7.5 hectares, Trayecto developed a new terminal in the Port of Veracruz, in a strategic location just a few meters from the entrance to the bonded warehouse of this commercial port.

Trayecto's new terminal in Veracruz is aimed at boosting the productivity of clients operating in the region, as it has preventive maintenance, automatic washing, administrative clearance and operation areas.

“One of the factors that we emphasized is the rest areas for the operators, where we can provide them with all the necessary attention so that they can carry out their activities properly. At Trayecto we are clear that safety is non-negotiable,” said Jorge A. Casares López, general manager of Trayecto. “This new facility is aligned with the company's values of generating jobs with three qualities: dignified, well-paid jobs with a life and career plan”.

Among the areas for operators we find rest areas for 64 operators simultaneously, showers and restrooms, laundry, gymnasium, recreation areas and dining room.

This facility will serve the operations of Trayecto's various business units that serve the region, but will be managed by TM Transportes.

“This investment is relevant because we are committed to the port of Veracruz, we have tripled our installed capacity at this point, meeting all the standards to offer the services that clients demand, especially in such a relevant point for foreign trade,” described Arturo Álvarez, general manager of TM Transportes. “With this infrastructure, we are reaffirming our commitment to the area, while at the same time we are increasing our operations”.

The port of Veracruz is the second with the largest volume operated within the National Port System and the main port on the coast of the Gulf of Mexico, with a little more than 25.5 million tons handled in the January-September 2023 cycle.

### Asegura la Cadena Logística con BAS Cargo: Garantizando el Éxito Internacional

En el dinámico panorama empresarial actual, la cadena logística se convierte en un componente vital para la eficiencia y competitividad. Cada eslabón de esta cadena es crucial, y cualquier debilidad puede traducirse en costos, retrasos y pérdida de confianza del cliente. En este contexto, BAS Cargo destaca como líder global al especializarse en gestionar y mitigar los riesgos asociados, proporcionando soluciones precisas para fortalecer la seguridad y robustez de las operaciones logísticas a nivel internacional.

**BAS Cargo** comprende la complejidad de las cadenas logísticas modernas y se compromete a brindar asesoría experta y soluciones a medida para enfrentar los desafíos del entorno empresarial internacional. Centrando su enfoque en la gestión eficaz de los riesgos logísticos, BAS Cargo se posiciona como un socio estratégico que asegura la cadena logística y la fortalece para adaptarse a los cambios constantes.

En un escenario global donde la logística eficiente es un diferenciador clave, confiar en expertos como BAS Cargo se convierte en una decisión estratégica. Al gestionar de manera efectiva los riesgos logísticos y ofrecer soluciones especializadas, las empresas no solo aseguran el flujo sin problemas de sus operaciones, sino que también sientan las bases para un crecimiento sostenible y un éxito duradero en el competitivo panorama empresarial internacional.



### Securing the Logistics Chain with BAS Cargo: Ensuring International Success

In today's dynamic business landscape, the logistics chain becomes a vital component for efficiency and competitiveness. Every link in this chain is crucial, and any weakness can translate into costs, delays and loss of client confidence. In this context, BAS Cargo stands out as a global leader by specializing in managing and mitigating the associated risks, providing precise solutions to strengthen the security and robustness of logistics operations at an international level.

BAS Cargo understands the complexity of modern logistics chains and is committed to providing expert advice and tailor-made solutions to meet the challenges of the international business environment. Focusing on effective logistics risk management, BAS Cargo positions itself as a strategic partner that secures the logistics chain and strengthens it to adapt to constant changes.

In a global scenario where efficient logistics is a key differentiator, relying on experts like BAS Cargo becomes a strategic decision. By effectively managing logistics risks and offering specialized solutions, companies not only ensure the smooth flow of their operations, but also lay the foundation for sustainable growth and lasting success in the competitive international business landscape.

## AMTI realiza su última reunión de asociados del 2023 analizando el panorama logístico en México

Con el fin de actualizarse y ofrecer visibilidad del panorama logístico en México, la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI) llevó a cabo su último encuentro del año con sus asociados en donde además asistieron expertos en la materia para presentar el tema: Estudio de Indicadores del Desempeño Logístico en México, datos que sí mueven.

En el encuentro se presentó la primera edición del estudio Indicadores de Desempeño Logístico, realizado por ConaLog, en conjunto con GS1 México y la firma de consultoría Álvarez & Marsal.

En este estudio, con un enfoque de evaluación de la cadena de suministro desde el fabricante hasta el retailer, se han identificado las tendencias de la industria, resaltando mejores prácticas, se documentan los principales impactos de la pandemia y cómo las empresas resolvieron las disrupciones.

El reporte fue presentado por Gustavo Equihua, Consejero Emérito de Conalog y Director de Gestión y Tecnología de la información de FRIALSA Frigoríficos; Luis Gómezchico, Socio de Mejora del Desempeño en Álvarez & Marsal; y Manuel del Moral Dávila, Director General de Logistics, Traffic & Transport Consulting (Logt2) además es miembro fundador y pertenece a ConaLog.

El almacenamiento temporal es uno de los efectos que se ha identificado de empresas estadounidenses por el impacto del nearshoring.

“Hay un apetito que estamos identificando de clientes internacionales de entrar con distintos esquemas (de almacenamiento) y uno que vemos que está sucediendo es en cajas secas, es interesante porque utiliza el activo logístico ya utilizado y lo pone en otro uso. Estas cajas secas las compran a un precio depreciado y lo único que necesitan son patios alrededor de sus clientes donde hacen almacenamientos temporales y como ellos están vendiendo en una renta durante el tiempo que tengan el pico de producción o simplemente vienes con tu tráiler, enganchas la caja y te la llevas”, mencionó.

Aunque expuso que es una propuesta que se estará analizando si es viable o no llevarla a cabo en el país. Explicó que dentro del documento mencionado en materia de inversiones CapEx (gastos de capital) entre las grandes empresas y las pequeñas y medianas empresas (PyMes), su segunda prioridad es contar con almacenes, después de la distribución.

Luis Gómezchico, destacó que este es un esquema que varias empresas están buscando y existe la posibilidad de desarrollarlos a nivel local.

Comentó que este tipo de esquemas ya existen en otros países y podría aplicarse en México ante el crecimiento de la relocalización. Por lo que insistió en que analizarán esta opción para detonarlo y evitar cuellos de botella. “Es una iniciativa nueva, pero vemos que tiene mucho potencial”, concluyó.



## AMTI holds its last members' meeting of 2023 analyzing the logistics outlook in Mexico

In order to update and provide visibility of the logistics scenario in Mexico, the Mexican Association of Intermodal Transport (AMTI) held its last meeting of the year with its members, which was also attended by experts in the field to present the topic: Study of Logistics Performance Indicators in Mexico, data that really matter.

The first edition of the Logistics Performance Indicators study, conducted by ConaLog, in collaboration with GS1 Mexico and the consulting firm Álvarez & Marsal, was presented at the meeting.

This study, with an approach of assessing the supply chain from manufacturer to retailer, has identified industry trends, highlighted best practices, documented the major impacts of the pandemic and how companies resolved disruptions.

The report was presented by Gustavo Equihua, Emeritus Board Member of Conalog and Director of Information Management and Technology at FRIALSA Frigoríficos; Luis Gómezchico, Performance Improvement Partner at Álvarez & Marsal; and Manuel del Moral Dávila, Managing Director of Logistics, Traffic & Transport Consulting (Logt2) and founding member and member of ConaLog.

Temporary warehousing is one of the identified effects of the impact of nearshoring on U.S. companies.

“There is a growing demand that we are identifying from international customers to enter with different (storage) schemes and one that we see happening is in dry boxes, it is interesting because it uses the logistics asset already used and puts it to another use. They buy these dry boxes at a depreciated price and the only thing they need are yards around their customers where they do temporary storage and as they are selling on a rental basis during the time they have peak production or you just come with your trailer, hook up the box and take it with you”, he said.

Although he explained that it is a proposal that will be analyzed whether it is feasible or not to carry it out in the country. He explained that within the aforementioned document regarding CapEx investments (capital expenditures) between large companies and small and medium-sized enterprises (SMEs), their second priority is to have warehouses, after the distribution of goods.

Luis Gómezchico, highlighted that this is a scheme that several companies are looking for and that there is the possibility of developing it locally.

He commented that this type of scheme already exists in other countries and could be applied in Mexico in view of the growth of relocation. Therefore, he insisted that they will analyze this option in order to detonate it and avoid bottlenecks. “It is a new initiative, but we see that it has a lot of potential”, he concluded.

### AMTI realiza cocktail de fin de año y presenta resultados de la nueva Presidencia

La Asociación Mexicana del Transporte Intermodal, llevó a cabo su cocktail de fin de año en un reconocido restaurante de la Ciudad de México.

El Presidente de la Asociación, Diego Anchustegui, agradeció a los socios su asistencia y además agradeció a su comité los trabajos realizados a un año del inicio de su Presidencia:

*Crear una calculadora de ahorro de emisiones para medir cuál es el impacto real al utilizar intermodal para el medio ambiente, este ha sido uno de los objetivos dentro de su periodo, el cual ya es una realidad.*



AMTI está comprometido con el desarrollo de este gran servicio y el medio ambiente, realizando alianzas y avanzar hacia un mundo más sostenible.

### AMTI holds year-end cocktail party and presents results of the new presidency

The Mexican Association of Intermodal Transportation held its year-end cocktail party at a recognized restaurant in Mexico City.

The President of the Association, Diego Anchustegui, thanked the members for their attendance and also thanked his committee for the work carried out during the first year of his presidency:

*Creating an emissions savings calculator to measure the real impact of using intermodal for the environment has been one of the objectives of his term, which is already a reality.*

AMTI is committed to the development of this great service and the environment, making partnerships and moving towards a more sustainable world.

### ANAFAC realiza cena de fin de año para sus agremiados

La Asociación Nacional de Almacenes Fiscalizados, A.C. llevó a cabo su comida de fin de año en un hotel reconocido de la zona aeropuerto.

El Lic. Jorge Jiménez Galindo, Business Development Manager de TME y Presidente de la Asociación, agradeció a los agremiados su asistencia y brindó por los nuevos proyectos para 2024.

Asimismo, se llevó a cabo la tradicional rifa anual, deseando para todos una Feliz Navidad y Próspero Año Nuevo.



### ANAFAC holds a New Year's Eve dinner for its members

The Asociación Nacional de Almacenes Fiscalizados, A.C. held its year-end dinner at a well-known hotel in the airport area.

Jorge Jiménez Galindo, TME's Business Development Manager and President of the Association, thanked the members for their attendance and toasted to the new projects for 2024.

The traditional annual raffle was also held, wishing everyone a Merry Christmas and a Happy New Year.



## ASURI resalta ventajas en sus pólizas que anticipan la comisión de delitos

Debido al incremento de robo de cargas en carreteras, contar con pólizas de seguros de mercancías sigue siendo una de las herramientas más confiables dado que son las únicas vías disponibles para recuperar una parte o la totalidad de los valores perdidos en un siniestro. La tecnología de vigilancia y rastreo remoto de unidades, por otro lado, aún resulta efectiva para anticiparnos a la comisión de los delitos y para obtener datos que nos ayuden a planear mejor nuestras rutas.

Por ello, todas las pólizas de ASURI incluyen, de forma gratuita, el servicio de monitoreo satelital proporcionado por una compañía de seguridad certificada ante la Secretaría de Seguridad Pública. Ambas empresas firmaron una alianza, en fechas recientes, para ofrecer al mercado logístico mexicano uno de los programas de protección y rastreo de mercancías más completo.

En este esquema, la tecnología de monitoreo satelital emite señales a un centro de control de forma permanente; esta tecnología es controlada por un sistema informático que, cada cierto tiempo, manda indicaciones a un monitorista para que entre en comunicación con la unidad que está siendo rastreada.



El sistema informático y el monitorista registran datos relevantes del tractocamión, como las pausas realizadas por el operador, los sitios en los que se detuvo, entre otras informaciones que permiten saber si la unidad está siendo conducida conforme a lo establecido o no. Cuando un siniestro ocurre, se encienden las alarmas en el centro de control y, de inmediato, comienza el proceso de recuperación de la unidad y los valores transportados.

Cuando se presenta un acto delictivo contra la unidad y su operador, el despacho de siniestros de ASURI auxilia al poseedor de la póliza con asesoría y acompañamiento, así como con la organización de los documentos que serán requeridos por la compañía aseguradora para el pago de las indemnizaciones correspondientes.

Ni uno solo de nosotros puede detener la violencia que ahoga a México, pero todos podemos seguir adelante con los instrumentos que tenemos en nuestras manos para abrirnos paso entre la maleza.

## ASURI highlights advantages of its policies that anticipate the commission of crime

Due to the increase in cargo theft on highways, cargo insurance policies continue to be one of the most reliable tools, since they are the only available means of recovering part or all of the value lost in an accident. Surveillance and remote tracking technology, on the other hand, is still effective in anticipating the commission of crimes and in obtaining data to help us plan our routes better.

For this reason, all ASURI policies include, free of charge, the satellite monitoring service provided by a security company certified by the Ministry of Public Security. Both companies recently signed a partnership to offer the Mexican logistics market one of the most complete merchandise protection and tracking programs.

In this scheme, the satellite monitoring technology permanently sends signals to a control center; this technology is controlled by a computer system that, from time to time, sends indications to a monitor to communicate with the unit being tracked.

The computer system and the monitor register relevant data from the tractor-trailer, such as pauses made by the operator, the places where it stopped, among other information that allows to know if the unit is being driven according to the established rules or not. When an accident occurs, the alarms are turned on in the control center and the process of recovering the unit and the transported values begins immediately.

When a criminal act occurs against the unit and its operator, ASURI's claims office assists the policyholder with advice and accompaniment, as well as with the organization of the documents that will be required by the insurance company for the payment of the corresponding indemnities.

Not a single one of us can stop the violence that is suffocating Mexico, but we can all move forward with the tools we have in our hands to make our way through the undergrowth.



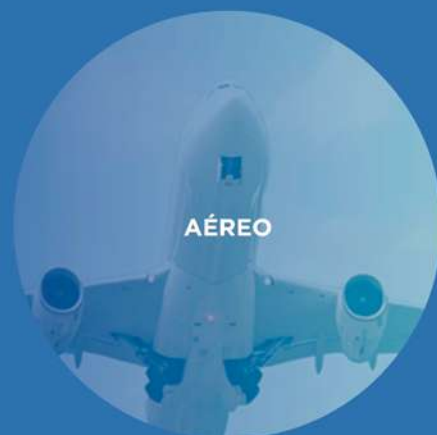
**ASURI**  
ASURI.COM.MX



# SOMOS UN DESPACHO DEDICADO A PROTEGER LA CADENA LOGÍSTICA

Protege tus operaciones de comercio internacional con las pólizas de ASURI. Blinda tu mercancía de tránsito contra riesgos derivados de accidentes, averías y actos delictivos de forma ágil y sin contratiempos.

**Solicita y recibe tu póliza cualquier día de la semana, los 365 días al año, en cualquier horario.**



**CONTÁCTANOS**

**viridiana@asuri.com.mx**

**+52 55 7942 2042**

### Punto de Inspección de Cárnicos Multimodal: Más Espacio, Más Soluciones

**Multimodal Altamira**, líder en logística y transporte de carga, continúa fortaleciendo su posición como referente en el manejo de mercancías de temperatura controlada en sus Almacenes de Refrigeración y Congelación. La empresa se prepara para una importante expansión de su Punto de Inspección de Cárnicos, que no solo responde a la demanda creciente, sino que redefine las posibilidades para el manejo e inspección de productos y subproductos refrigerados de origen animal y acuícola para importación y exportación; regulados por SADER SENASICA, a fin de garantizar la inocuidad de estos.

En una industria como la logística, donde la precisión y la eficiencia son cruciales, este Punto de Inspección de Cárnicos ha marcado una pauta para el Puerto de Altamira, al ser punta de lanza para que este tipo de cargas que, a partir de su apertura, comenzaron a llegar a través de este Megapuerto.

Con una capacidad de almacenamiento actual de 16,800 m<sup>3</sup>, estas instalaciones ofrecen un ambiente controlado que cumple con los más altos estándares de calidad y seguridad; gracias al rango de sus cámaras que van desde los 0°C hasta los -25°C, garantizando así, condiciones óptimas para los productos que son inspeccionados con los más rigurosos protocolos por la autoridad.

La expansión planificada de estos almacenes contempla más de 33,000 m<sup>3</sup>, respondiendo al aumento de la demanda y redefiniendo la capacidad de la empresa para continuar ofreciendo soluciones logísticas integrales. Dicha inversión contempla expansión en la capacidad instalada, tecnología de punta, maquinaria de vanguardia y capacitación especializada del personal a cargo.

Este proyecto subraya el compromiso de Multimodal con la mejora continua y da testimonio de su crecimiento sostenido; además de significar un paso firme hacia un futuro más sólido en lo relativo al manejo, inspección y transporte de este tipo de cargas.



### Multimodal Meat Inspection Point: More Space, More Solutions

**Multimodal Altamira**, a leader in logistics and freight transportation, continues to strengthen its position as a benchmark in the handling of temperature-controlled goods in its refrigerated and frozen warehouses. The company is preparing for a major expansion of its Meat Inspection Point, which not only responds to the growing demand, but also redefines the possibilities for the handling and inspection of refrigerated products and by-products of animal and aquaculture origin for import and export; regulated by SADER SENASICA, in order to guarantee the safety of these products.

In an industry such as logistics, where precision and efficiency are essential, this Meat Inspection Point has set a standard for the Port of Altamira, being the leading force for this type of cargo that, since its opening, began to arrive through this Megaport.

With a current storage capacity of 16,800 m<sup>3</sup>, these facilities offer a controlled environment that meets the highest standards of quality and safety, thanks to the range of its chambers that go from 0°C to -25°C, thus guaranteeing optimal conditions for the products that are inspected with the most rigorous protocols by the authorities.

The planned expansion of these warehouses includes more than 33,000 m<sup>3</sup>, responding to the increase in demand and redefining the company's capacity to continue offering comprehensive logistics solutions. This investment includes expansion of installed capacity, state-of-the-art technology, cutting-edge machinery, and specialized training for the personnel in charge of the warehouses.

This project underscores Multimodal's commitment to continuous improvement and demonstrates its sustained growth; it also represents a firm step towards a more solid future in the handling, inspection and transportation of this type of cargo.





# MULTIMODAL ALTAMIRA

¡LOGÍSTICA QUE DA CONFIANZA!



SÚPER  
EMPRESAS  
EXPANSION  
2023

**+ DE 300 CLIENTES** CONFÍAN EN NUESTROS SERVICIOS

CARGA  
**(833) 260 02 27**

TRANSPORTE  
**(833) 260 01 48**

[www.altamiramultimodal.com](http://www.altamiramultimodal.com)

## Celebrando 25 Años de Excelencia en Logística: International Services & Cargo, S.A. de C.V.

En un mundo cada vez más conectado, la logística se erige como el motor que impulsa el comercio internacional. Desde su fundación en 1998, International Services & Cargo, S.A. de C.V. ha sido un pilar fundamental en este engranaje, brindando a exportadores e importadores un servicio de coordinación de embarques y logística integral de la más alta calidad.

Bajo la visión y liderazgo de su fundadora y actual dueña, la distinguida Sra. Etelvina Palma Pérez, con 40 años de experiencia en el sector, la empresa ha alcanzado niveles de excelencia que la han posicionado como un referente en el ámbito logístico. Su compromiso inquebrantable con la satisfacción del cliente y la eficiencia en cada operación han sido el timón que ha guiado a la empresa hacia el éxito durante estos 25 años.

La fórmula del éxito de International Services & Cargo radica en su enfoque integral y personalizado. Con una red de agentes y representantes a nivel mundial respaldada por una tecnología de vanguardia, la empresa asegura la confiabilidad y seguridad en la coordinación y entrega de embarques aéreos, marítimos y terrestres.



El abanico de servicios ofrecidos por International Services & Cargo abarca desde transporte puerta a puerta hasta proyectos especializados de alta complejidad. Esta versatilidad se traduce en una oferta logística a medida, con soluciones adaptadas a las necesidades específicas de cada cliente. La calidad de los servicios prestados por International Services & Cargo no solo se mide en términos de eficiencia operativa, sino también en el trato cercano y profesional brindado por su equipo de trabajo. Es este elemento humano el que, según la Sra. Etelvina Palma Pérez, "constituye la base del éxito en este negocio".

Al celebrar estos 25 años de trayectoria, International Services & Cargo, S.A. de C.V. reafirma su compromiso con la excelencia en logística y su papel fundamental en el desarrollo del comercio internacional en México y más allá. Esperamos continuar siendo su socio confiable en el futuro.

En nombre de toda la familia de International Services & Cargo, S.A. de C.V., agradecemos a nuestros clientes por la confianza depositada en nosotros a lo largo de estos 25 años y esperamos seguir siendo su elección preferida en el mundo de la logística.

## Celebrating 25 Years of Logistics Excellence: International Services & Cargo, S.A. de C.V.

In an increasingly connected world, logistics stands as the driving force behind international trade. Since its establishment in 1998, International Services & Cargo, S.A. de C.V. has been a fundamental pillar in this process, providing exporters and importers with top-tier coordination of shipments and comprehensive logistics services.

Under the vision and leadership of its founder and current owner, the esteemed Ms. Etelvina Palma Pérez, boasting 40 years of industry expertise, the company has achieved levels of excellence that have positioned it as a trailblazer in the logistics arena. Her unwavering commitment to customer satisfaction and efficiency in every operation has been the compass guiding the company towards success over these 25 years.

The formula for International Services & Cargo's success lies in its comprehensive and personalized approach. With a network of agents and representatives worldwide backed by cutting-edge technology, the company ensures reliability and security in the coordination and delivery of air, sea, and land shipments.

The range of services offered by International Services & Cargo spans from door-to-door transport to highly specialized projects of significant complexity. This versatility translates into tailor-made logistics solutions, with offerings tailored to the specific needs of each client.

The quality of services provided by International Services & Cargo is not only measured in terms of operational efficiency but also in the close and professional treatment provided by its team. According to Ms. Etelvina Palma Pérez, "the human element constitutes the foundation of success in this business."

As we celebrate these 25 years of history, International Services & Cargo, S.A. de C.V. reaffirms its commitment to excellence in logistics and its pivotal role in the advancement of international trade in Mexico and beyond. We look forward to continuing to be your trusted partner in the future.

On behalf of the entire International Services & Cargo, S.A. de C.V. family, we extend our gratitude to our clients for the trust placed in us over these 25 years, and we look forward to continuing to be your preferred choice in the world of logistics.

### ¡Felices 35 Años de Éxito en Comercio Exterior a nuestros amigos de DICEX!

Felicitemos con entusiasmo a Grupo DICEX por sus 35 años de excelencia en servicios especializados en comercio exterior. Su compromiso ha añadido un valor diferenciado clave a la cadena de suministro de sus clientes. Sin duda se han convertido en líderes indiscutibles gracias a su adaptabilidad e innovación.



¡Felicitemos al equipo de Grupo DICEX por su gran dedicación!

### Happy 35 Years of Success in Foreign Trade to our friends at DICEX!

We enthusiastically congratulate Grupo DICEX for 35 years of excellence in specialized foreign trade services. Their commitment has added key differentiated value to their clients' supply chain. They have undoubtedly become unquestionable leaders thanks to their adaptability and innovation.

Congratulations to Grupo DICEX team for their great dedication!



**Talma**

LÍDER EN SERVICIOS AEROPORTUARIOS

Es un placer concretar un ciclo más y celebrar juntos nuestros logros con quienes confían en nuestro trabajo. ¡Gracias a todos nuestros clientes por la confianza!

¡Siempre garantiremos que la seguridad y la satisfacción sean los motivos por los que continúan confiando en nuestro trabajo.!

**Adriana Canseco**

Directora General  
Talma Servicios  
Aeroportuarios México





## Baja Ferries nombra a Nino Liaño Egozcue como nuevo Director General

Tras un ciclo de seis años de gestión en los que se cumplió la encomienda del Consejo de Administración de institucionalizar el Gobierno Corporativo, Ariel Pozo concluyó su ciclo dentro de Baja Ferries.

"Durante los últimos seis años, en Baja Ferries hemos trascendido metas, superado expectativas y construido juntos un legado de éxito. Los objetivos por los que llegué a la empresa se han cumplido. Por ello hoy concluyo mi ciclo como Director General, agradecido por cada logro compartido. A su vez, tengo el honor de anunciar una nueva etapa para la empresa, donde estoy seguro de que el equipo continuará elevando estándares y alcanzando nuevas alturas. Confío en haber trazado el rumbo y cada uno de los integrantes seguirá contribuyendo al brillante camino de Baja Ferries. ¡Gracias por estos inolvidables seis años juntos!", señaló Ariel Pozo, Director General saliente.

A partir del próximo 1 de enero de 2024, Nino Liaño, anteriormente CFO de la compañía, asumirá la Dirección General.

Nino Liaño Egozcue es un destacado estratega y financiero. En los últimos 5 años ha trabajado como CFO en Baja Ferries y cuenta con una larga trayectoria en empresas como AT&T, Nextel y McDonald's. Cuenta con una maestría en Alta Dirección por la Universidad Anáhuac y ha sido un ejecutivo clave en asegurar el crecimiento y la rentabilidad de las empresas y toda su cadena de Valor.



## Nino Liaño Egozcue is appointed as new CEO of Baja Ferries

After a six-year management cycle in which the Board of Directors' mandate to institutionalize Corporate Governance was fulfilled, Ariel Pozo concluded his cycle in Baja Ferries.

"Over the past six years, at Baja Ferries we have transcended goals, exceeded expectations and built together a legacy of success. The objectives for which I came to the company have been fulfilled. That is why today I conclude my tenure as CEO, grateful for every shared achievement. At the same time, I am honored to announce a new phase for the company, where I am confident that the team will continue to raise standards and reach new heights. I am confident that I have set the course and each of the members will continue to contribute to Baja Ferries' brilliant path, thank you for these unforgettable six years together!", said Ariel Pozo, former CEO of Baja Ferries.

As of January 1, 2024, Nino Liaño, formerly CFO of the company, will be appointed Chief Executive Officer.


Nino Liaño Egozcue is an outstanding strategist and financier. In the last 5 years he has worked as CFO in Baja Ferries and has a long trajectory in companies such as AT&T, Nextel and McDonald's. He has a Master's degree in Senior Management from Universidad Anahuac and has been a key executive in ensuring the growth and profitability of companies and their entire value chain.



Nos dedicamos a la coordinación de servicios de comercio exterior, logística y distribución para diversos complejos industriales y zonas del país, área techada de 8,200 m<sup>2</sup>, espacio de 4,761 m<sup>2</sup> para el reposo y estiba de carga general a la intemperie en área pavimentada, coordinación de transporte local y foraneo, registro y control de viajes, administración de operadores, administración de movimientos, seguridad en control de vigencia de documentos y permisos de SCT.

# ALTAPORT

**Más que un operador portuario,  
su socio logístico en el  
Golfo de México.**



Una terminal de usos múltiples de maniobra de carga y descarga de mercancía, operando 365 días las 24 horas, en servicios de carga general, carga proyecto, break bulk y sobredimensionada. Contamos con equipamiento portuario propio para la atención de operaciones especiales, grúas móviles que en maniobra tándem permiten el manejo de piezas de hasta 200 toneladas, 28 años de experiencia con un equipo humano eficiente que optimiza el tiempo de los buques para que regresen a navegar.

## San Miguel de Allende fue sede del Foro C12 y reúne a más de 300 ejecutivos del Bajío

Con la participación de más de 300 ejecutivos de Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Querétaro, se llevó a cabo el Foro C12, evento que se perfila como una cita imperdible para más de 300 líderes del sector logístico y de movilidad en la región del bajío.

Bajo la metodología C12, esta reunión de expertos tiene como objetivo fomentar la colaboración, el aprendizaje y el crecimiento empresarial en un contexto crucial para la economía mexicana como es el *nearshoring*.

*“Sabemos que es un reto para las empresas, no solamente captar inversión, no solo producir, si no mover esa producción en tiempo y forma entonces el objetivo fue principalmente atender empresas de la región y obviamente eso nos llevó a ser foco con tema automotriz, maquila y manufactura aeroespacial, pues vemos que son las empresas que más retos tienen en la región”,* declaró Elías Gamboa, CEO de 12 en entrevista.

En un momento marcado por la relocalización de plantas industriales desde Asia hacia México, el Bajío se erige como un epicentro de oportunidades empresariales. Los estados de Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí y Querétaro están en el centro de esta transformación, y la logística y movilidad se convierten en pilares estratégicos para respaldar los grandes proyectos que se avecinan.

C12 Bajío 2023 congregó a líderes de seis industrias clave: automotriz, agroindustria, aeroespacial, textil, transporte y logística, y manufactura. Durante el evento, se utilizó la metodología C12 para facilitar la creación de conexiones de negocios y el intercambio de soluciones innovadoras entre los participantes.



## San Miguel de Allende hosted the C12 Forum, bringing together more than 300 executives from the Bajío region

With the participation of more than 300 executives from Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí and Querétaro, the C12 Forum was held, an event that is shaping up to be an unmissable event for more than 300 leaders of the logistics and mobility sector in the Bajío region.

Under the C12 methodology, this meeting of experts aims to foster collaboration, learning and business growth in a crucial context for the Mexican economy, such as *nearshoring*.

*“We know that it is a challenge for companies, not only to attract investment, not only to produce, but to move that production in a timely manner, so the objective was mainly to serve companies in the region and obviously that led us to focus on automotive, assembly and aerospace manufacturing, as we see that these are the companies that have more challenges in the region”,* said Elías Gamboa, CEO of 12 in an interview.

At a time marked by the relocation of industrial plants from Asia to Mexico, the Bajío region is emerging as an epicenter of business opportunities. The states of Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí and Querétaro are at the center of this transformation, and logistics and mobility are becoming strategic pillars to support the major projects that are coming along.

C12 Bajío 2023 brought together leaders from six key industries: automotive, agribusiness, aerospace, textiles, transportation and logistics, and manufacturing. During the event, the C12 methodology was used to facilitate the creation of business connections and the exchange of innovative solutions among participants.



En entrevista con Elías Gamboa, CEO de C12 comentó que el principal objetivo de la organización es hacer zoom en la región.

*“El objetivo principal es hacer un zoom sobre la región, C12 se ha especializado en un evento a nivel nacional. El año pasado hicimos un evento regional en Ciudad de México que este año lo detectó el gobierno del Estado de Guanajuato y nos pidieron hacer algo mucho más enfocado en proveeduría y a compradores también de la región”,* agregó Gamboa.

Aseguró que el impacto del nearshoring se ve principalmente en el área de alta de producción, pues hay empresas nacionales e internacionales que están estableciéndose en la región para utilizar la cercanía a Estados Unidos.

*“Un caso muy concreto es San Francisco del Rincón, un pueblito cerca a León, Guanajuato que históricamente es maquilador de calzado y están viniendo empresas como Nike o Adidas para maquilar calzado de alto nivel, impactando en tema de personal, procesos, pero lo más importa el tema logístico”,* detalló.

Mencionó que, aunque algunos fabricantes no habían considerado el tema de fortalecimiento logístico y de proveeduría, en este momento muchas empresas ya se dieron cuenta que no solo necesitan un área de logística sino un proveedor confiable.

Para finalizar, recalcó la invitación a todas aquellas empresas que aún no forman parte de la comunidad C12 se sumen ya que no solo son eventos los que realiza, sino reuniones mensuales o visitas a eventos internacionales como comunidad y entre todos enriquecer a este grupo.

Entre las actividades de este encuentro se encuentra la realización de paneles que hablaron sobre nearshoring, en el que participaron Alfonso Valdés, Director de Index Guanajuato; Luis Rojas, Director de Cofoce Guanajuato, y Enrique González, Director del Clúster Logístico de Guanajuato.

Además, los participantes disfrutaron de diferentes actividades como el speed Networking, en el jardín del hotel sede, una Callejoneada en San Miguel de Allende y una cena con música muy amena de la región.

Este importante evento está dirigido a directivos y gerentes de empresas establecidas o que operan en el Bajío, y se presenta como un catalizador para el crecimiento, la innovación y el desarrollo del sector logístico y de movilidad en esta región estratégica de México.



In an interview with Elías Gamboa, CEO of C12, he commented that the main objective of the organization is to focus on the region.

*“The main objective is to focus on the region, C12 has specialized in a national event. Last year we did a regional event in Mexico City and this year the government of the State of Guanajuato detected it and asked us to do something much more focused on suppliers and buyers from the region”,* said Gamboa.

He assured that the impact of nearshoring is seen mainly in the area of high production, since there are national and international companies that are establishing themselves in the region to use the proximity to the United States.

*“A very specific case is San Francisco del Rincón, a small town near León, Guanajuato, which is historically a shoe manufacturer and companies such as Nike or Adidas are coming to produce high-level footwear, impacting on personnel and processes, but most importantly on logistics”,* he added.

He mentioned that, although some manufacturers had not considered the issue of strengthening logistics and sourcing, many companies now realize that they not only need a logistics area but also a reliable supplier.

Finally, he stressed the invitation to all those companies that are not yet part of the C12 community to join, since it is not only events that are carried out, but also monthly meetings or visits to international events as a community and between all of us enrich this group.

Among the activities of this meeting there were panels on nearshoring, with the participation of Alfonso Valdés, Director of Index Guanajuato; Luis Rojas, Director of Cofoce Guanajuato, and Enrique González, Director of the Logistics Cluster of Guanajuato.

In addition, participants enjoyed different activities such as speed networking in the garden of the host hotel, a “Callejoneada” in San Miguel de Allende and a dinner with very pleasant music from the region.

This important event is aimed at executives and managers of companies established or operating in the Bajío region, and is presented as a driver for growth, innovation and development of the logistics and mobility sector in this strategic region of Mexico.

## Celebran el XXIV Congreso Intermodal AMTI 2023

Con el fin de continuar con su objetivo "Creando Cultura Intermodal", la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal (AMTI) llevó a cabo el XXIV Congreso Intermodal AMTI 2023 en el hermoso Hotel Planet Hollywood de Cancún, Quintana Roo del 18 al 21 de octubre.

La agenda de este magno evento incluyó conferencias y paneles de discusión sobre las claves y tendencias para la operación del transporte intermodal.

En el panel inaugural se contó con la participación de Germán Redondo, General de Brigada D.E.M.; Ana Laura López, Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante; Diego Anchustegui, Presidente de la AMTI; Yolanda Esquivel, Directora General de la AMTI; Óscar del Cueto, Presidente

de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles; Nashielly Escobedo, Directora General de la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales; Francisco Kim, Representante de la Asociación Nacional del Transporte Privado; Carlos Martner, Coordinador de Transporte Integrado y Logística del Instituto Mexicano del Transporte; Iker de Luisa, Director General de la Asociación Mexicana de Ferrocarriles.

La conferencia inaugural corrió a cargo de la Coordinadora General de Puertos y Marina Mercante, Capitán de altura, Ana Laura López con el tema: "La Infraestructura y Plataformas Logísticas", en donde destacó el contexto nacional del sector portuario, mencionando la conectividad con 316 puertos en 64 países y destacando al Puerto de Manzanillo y Lázaro Cárdenas en 5° y 10° lugar en movimiento de carga contenerizada y eficiencia portuaria.

Asimismo, el Gral. Brig. D.E.M. Germán Redondo Suárez, Jefe de la Unidad de Estrategia Corporativa y Comercialización, presentó los avances de este proyecto del Tren Maya y sus beneficios también para el transporte de carga, asimismo, mencionó que ya trabajan en los paquetes turísticos para beneficiar a los interesados en vacacionar en estas rutas del sureste mexicano.

Entre otros temas que se tocaron fue el Nearshoring y la evolución del transporte intermodal, así como la logística y supply chain en la era digital.

Entre los speakers que participaron se encuentra Lawrence Gross, gurú internacional del transporte y Presidente y Fundador de Gross Transportation Consulting; Francisco Servia, Senior Product Manager de Amazon España; Wilberth Ortiz, Vicepresidente de Cadena de Suministro de Grupo Bimbo; Valeria Moy, Directora General del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO); y Alberto Lati, escritor y periodista de Fox Sports, solo por mencionar algunos.

El evento permitió disfrutar de conferencias impartidas por los mejores exponentes de la industria intermodal nacional e internacional, establecer contactos en espacios de networking y vivir experiencias únicas mientras los asistentes conectaron con colegas.



## The XXIV AMTI 2023 Intermodal Congress is held

In order to continue with its objective "Creating Intermodal Culture", the Mexican Association of Intermodal Transport (AMTI) held the XXIV AMTI Intermodal Congress 2023 at the beautiful Planet Hollywood Hotel in Cancun, Quintana Roo from October 18 to 21.

The agenda of this great event included conferences and panel discussions on the keys and trends for the operation of intermodal transportation.

The opening panel included the participation of Germán Redondo, Brigadier General D.E.M. Ana Laura López, General Coordinator of Ports and Merchant Marine; Diego Anchustegui, President of AMTI; Yolanda Esquivel, General Director of AMTI; Óscar del Cueto, President of the Mexican Railroad Association; Nashielly Escobedo, General Director of the Latin American Confederation of Customs Agents; Francisco Kim, Representative of the National Association of Private Transportation; Carlos Martner, Coordinator of Integrated Transportation and Logistics of the Mexican Transportation Institute; General Director of the Mexican Railroad Association.

The opening conference was given by the General Coordinator of Ports and Merchant Marine, Captain Ana Laura López with the presentation: "Infrastructure and Logistics Platforms", where she highlighted the national context of the port sector, mentioning the connectivity with 316 ports in 64 countries and highlighting the Port of Manzanillo and Lázaro Cárdenas in 5th and 10th place in containerized cargo movement and port efficiency.

D.E.M. Germán Redondo Suárez, Head of the Corporate Strategy and Marketing Unit, presented the progress of the Mayan Train project and its benefits for cargo transportation, and also mentioned that they are already working on tourist packages to benefit those interested in vacationing on these routes in the Mexican Southeast.

Other topics covered included Nearshoring and the evolution of intermodal transport, as well as logistics and supply chain in the digital era.

Speakers included Lawrence Gross, international transportation guru and President and Founder of Gross Transportation Consulting; Francisco Servia, Senior Product Manager at Amazon Spain; Wilberth Ortiz, Vice President of Supply Chain at Grupo Bimbo; Valeria Moy, General Director of the Mexican Institute for Competitiveness (IMCO); and Alberto Lati, writer and journalist for Fox Sports, just to mention a few.

The event allowed attendees to enjoy conferences given by the best exponents of the national and international intermodal industry, establish contacts in networking spaces and live unique experiences while connecting with colleagues.





## Entregan “El Contenedor de Plata 2023”

Como cada año, la AMTI otorgó el contenedor de Plata 2023, un premio que reconoce la trayectoria profesional e intermodal en el marco del XXIV Congreso Intermodal, en esta ocasión se otorgó a una personalidad destacada y a una empresa: Arq. Conrado Muciño Hidalgo, por su trayectoria de 20 años como Director de Operaciones en Ferrovalle y declaró: *“Una trayectoria no se hace sola”*. Es de destacar que Ferrovalle es la terminal intermodal que atiende al Valle de México y que cuenta con conexión con toda la red ferroviaria en el país que bien puede alcanzar la frontera norte, así como los principales puertos marítimos.

*“El intermodal está creciendo en México, es un ente y está vivo. Esta parte de la comunidad intermodal la veo y creo que es una de las comunidades más vivas porque se generan cambios. Aunque se tiene que continuar capacitando a la gente”, afirmó.*

El segundo galardón se entregó a la terminal intermodal de Tepalcates de Grupo México Transportes (GMXT), el cual fue entregado a Hoshi Jurado, Subdirectora Comercial Intermodal de GMXT, y precisó que la terminal se encuentra en su primera etapa operativa, es decir, hoy mismo atiende el principal objetivo por el cual fue diseñada que es atacar el desbalance que había en el movimiento de contenedores vacíos en el puerto de Manzanillo.

*“Teníamos mucha importación, pero de pronto regresábamos trenes vacíos entonces obviamente eso te genera un costo logístico. Entonces se pensó en un depósito que estuviera cerca de Manzanillo donde pudiéramos hacer evacuaciones planeadas una vez que los barcos ya estuvieran en operación en terminales con frente de mar y nosotros hacer el ingreso de sus vacíos, pero tenerlos ya ahí localmente”, declaró.*

Es así como Conrado Muciño se une a Bob Polka, Carlos J. Vélez, John Peter Hammon, Eduardo Asperó y Fernando Ramos, quienes también han sido reconocidos en años anteriores con el Contenedor de Plata de la AMTI por su trayectoria en el intermodal; y Hoshi Jurado, en nombre de GMXT, lo recibe por sus aportes en innovación al intermodal al igual que empresas como Baja Ferries, Transportes EASO, SWIFT Intermodal y Grupo Bafar.

De esta manera, la Asociación Mexicana del Transporte Intermodal presentó con éxito un capítulo más de su Congreso Anual, que permitió conocer las últimas tendencias en transporte intermodal y nuevas oportunidades de crecimiento.



## The “Silver Container 2023” is awarded

As every year, AMTI awarded the Silver Container 2023, an award that recognizes the professional and intermodal trajectory in the framework of the XXIV Intermodal Congress, this time it was awarded to an outstanding personality and a company: Architect Conrado Muciño Hidalgo, for his 20-year career as Director of Operations at Ferrovalle and stated: *“A trajectory is not built by itself”*. It should be noted that Ferrovalle is the intermodal terminal that serves Valle de México and has a connection with the entire railroad network in the country that can reach the northern border, as well as the main sea ports.

*“Intermodal is growing in Mexico, it is an entity and it is alive. I see this part of the intermodal community and I think it is one of the most active communities because changes are being generated. Although we have to continue training people,” he said.*

The second award was given to the Tepalcates intermodal terminal of Grupo México Transportes (GMXT), which was handed over to Hoshi Jurado, GMXT's Intermodal Commercial Assistant Director, who pointed out that the terminal is in its first operational stage, in other words, today it is meeting the main objective for which it was designed, which is to attack the imbalance in the movement of empty containers in the port of Manzanillo.

*“We had a lot of imports, but suddenly we were returning empty trains, so obviously that generates a logistical cost. So we thought of a warehouse near Manzanillo where we could make planned evacuations once the ships were already in operation at seafont terminals and we could bring their empties in, but have them already there locally,” she said.*

Thus, Conrado Muciño joins Bob Polka, Carlos J. Vélez, John Peter Hammon, Eduardo Asperó and Fernando Ramos, who have also been recognized in previous years with the AMTI Silver Container for their trajectory in intermodal; and Hoshi Jurado, on behalf of GMXT, receives it for her contributions in innovation to intermodal, as well as companies such as Baja Ferries, Transportes EASO, SWIFT Intermodal and Grupo Bafar.

In this context, the Mexican Intermodal Transport Association successfully presented another chapter of its Annual Congress, which made it possible to learn about the latest trends in intermodal transport and new opportunities for growth.

## El IMECE cambia de Presidencia en el marco de su Convención Anual

Con el lema: "La Consolidación de México como Destino de Inversión y Plataforma de Desarrollo para el Comercio Exterior", el Instituto Mexicano de Ejecutivos en Comercio Exterior (IMECE) presentó su XVIII Convención Anual, en donde se buscó intercambiar un diálogo sobre las acciones para consolidar el nearshoring y los retos que supone para el sector público y privado, además de conocer las expectativas del comercio exterior y el desempeño que ha tenido la Inversión Extranjera Directa en nuestro país.

*"Resulta indispensable analizar el impacto de las tensiones geopolíticas en el flujo del comercio internacional, el desempeño de los diferentes actores de la cadena de suministro y de las instancias gubernamentales para atender adecuadamente las demandas del nearshoring procurando la competitividad, la facilitación y salvaguardar el Estado de Derecho",* indicó Nashielly Escobedo Pérez, presidente del IMECE, durante la inauguración del evento.

Asimismo, abordó el contexto político del país, puesto que en 2024 se llevarán a cabo elecciones presidenciales, por lo que resaltó indispensable gestionar una mayor apertura ante la administración actual y la que asuma el próximo año.

*"Redefiniendo políticas que actualmente pudieran estar entorpeciendo el flujo de la carga comercial y del comercio exterior, contrarias a lo que pueden ser las mejores prácticas internacionales, debemos trabajar en fortalecer nuestra política comercial",* definió la presidenta del IMECE.



## IMECE changes its Chairmanship during its Annual Convention

With the slogan: "The Consolidation of Mexico as an Investment Destination and Development Platform for Foreign Trade", the Mexican Institute of Foreign Trade Executives (*Instituto Mexicano de Ejecutivos en Comercio Exterior* in Spanish or IMECE) presented its XVIII Annual Convention, where they sought to exchange a dialogue on the actions to consolidate nearshoring and the challenges it poses for the public and private sector, in addition to knowing the expectations of foreign trade and the performance that Foreign Direct Investment has had in our country.

*"It is essential to analyze the impact of geopolitical tensions on the flow of international trade, the performance of the different agents in the supply chain and of government agencies in order to adequately meet the demands of nearshoring while ensuring competitiveness, facilitation and safeguarding the rule of law",* said Nashielly Escobedo Pérez, president of IMECE, during the inauguration of the event.

She also addressed the political context of the country, given that presidential elections will be held in 2024, for which reason she stressed the need for greater openness with the current administration and the administration that will take office next year.

*"By redefining policies that may currently be hindering the flow of commercial cargo and foreign trade, contrary to what may be the best international practices, we must work to strengthen our trade policy",* added the president of IMECE.



En el marco de la Convención Anual, el IMECE nombró a Carlos Novoa Mandujano como nuevo Presidente para el periodo 2023-2025, así como a un nuevo Consejo Directivo.

El nuevo Presidente afirmó que en su agenda de trabajo está el fortalecimiento de la relación con las autoridades, con el fin de trabajar de la mano con los gobiernos como lo ha hecho el Instituto a lo largo de sus 25 años de historia.

*“El proyecto en mi gestión es justamente dar continuidad a la vinculación que existe con el Gobierno federal y con algunos gobiernos estatales, así como organismos cúpula y empresariales involucrados en temas de comercio exterior y comercio internacional. En lo que respecta al Instituto buscaremos abrir la afiliación de nuevos ejecutivos de comercio exterior, sabemos que están llegando algunas empresas a México y buscaremos involucrarlas para que a su vez nos compartan sus experiencias en materia de comercio exterior e internacional”.*

En el encuentro, aprovechó para agradecer a Nashielly Escobedo Pérez por su contribución en el desarrollo del Instituto y del comercio exterior, y aseguró que *“ha colocado la vara muy alta por la excelente gestión al frente del Instituto, sin duda deja un hueco muy importante”*, concluyó.

Como parte del evento, se contó con conferencias de actualización, como la de Carlos Serrano, Economista en Jefe de BBVA México, quien presentó la ponencia: *“El desempeño de la inversión extranjera directa en México”*, en donde destacó que con el nearshoring no se ha percibido la llegada de nuevas empresa ni un incremento en la IED constante, por el contrario, se ha visto una disminución en comparación con años previos, pues compartió que el promedio anual de la IED, del 2021 al 2023 es 18% menor que de 2016 a 2020.

A decir de Serrano, el nearshoring es una oportunidad histórica que durará muchos años debido a la guerra comercial entre Estados Unidos y China, y la relocalización de las empresas. En otro sentido, está el tema geopolítico y el desarrollo de tecnologías en la región de Norteamérica.

*“Para México hay una buena oportunidad para incrementar la IED y aprovechar las oportunidades de la relocalización de los centros de manufactura, pero para ello debe preparar su matriz energética, enfocándose en el desarrollo de energías renovables”*, concluyó.



During its Annual Convention, IMECE appointed Carlos Novoa Mandujano as its new President for the 2023-2025 term, as well as a new Board of Directors.

The new President stated that his work agenda includes strengthening the relationship with the authorities, in order to work hand in hand with governments as the Institute has done throughout its 25-year history.

*“The project of my administration is precisely to give continuity to the linkage that exists with the federal government and with some state governments, as well as with the leading and business organizations involved in foreign trade and international trade issues. Regarding the Institute, we will seek to open the affiliation of new foreign trade executives, we know that some companies are coming to Mexico and we will seek to involve them so that they can share with us their experiences in foreign and international trade matters”.*

During the meeting, he took the opportunity to thank Nashielly Escobedo Pérez for her contribution to the development of the Institute and foreign trade, and assured that *“she has set the bar very high for her excellent management at the head of the Institute, and undoubtedly leaves a very important gap”*, he concluded.

As part of the event, there were conferences with updates, such as that of Carlos Serrano, Chief Economist of BBVA Mexico, who presented the conference: *“The performance of foreign direct investment in Mexico”*, where he stressed that nearshoring has not perceived the arrival of new companies or a steady increase in FDI, on the contrary, there has been a decrease compared to previous years, as he shared that the average annual FDI, from 2021 to 2023 is 18% lower than from 2016 to 2020.

According to Serrano, nearshoring is a historic opportunity that will last for many years due to the trade war between the United States and China, and the relocation of companies. On the other hand, we have the geopolitical issue and the development of technologies in the North American region.

*“For Mexico there is a good opportunity to increase FDI and take advantage of the opportunities of the relocation of manufacturing centers, but for this it must prepare its energy matrix, focusing on the development of renewable energies”*, he concluded.

## **BAS CARGO comparte conocimientos y experiencias a través de una Masterclass con líderes de la industria de seguridad**

Por segunda vez, **BAS CARGO** realizó una Masterclass con el fin de presentar ante sus clientes la importancia de mantenerse actualizado de los temas más relevantes como lo es la seguridad logística en la cadena de suministro. Esto con la intención de garantizar la continuidad de las operaciones y la protección de los activos en tránsito.

A través de ponentes destacados, líderes de la industria y expertos en seguridad, compartieron a los asistentes sus conocimientos y experiencias en la gestión de riesgos.

En el evento se abordó el tema de las diferentes pólizas que existen en el mercado con el fin de conocer la protección de estos seguros y estar respaldados en las operaciones diarias.

Los asistentes descubrieron la importancia de contar con la protección de pólizas en momentos catastróficos, como pandemias, conflictos geopolíticos y tensiones comerciales. Aprendieron cómo pueden protegerse a través de una red de seguridad sólida.

Entre los temas abordados se encuentra la tecnología como aliado en la reducción de riesgos, tendencias tecnológicas para el sector logístico, seguridad en el transporte marítimo internacional y factores de incidencia en los siniestros de carga.



## **BAS CARGO shares knowledge and experience through a Masterclass with leaders in the security industry**

For the second time, **BAS CARGO** held a Masterclass in order to present to its customers the importance of keeping updated on the most relevant topics such as logistics security in the supply chain. This with the intention of guaranteeing the continuity of operations and the protection of assets in transit.

Through prominent speakers, industry leaders and security experts shared their knowledge and experience in risk management with attendees.

The event addressed the subject of the different policies that exist in the market in order to know the protection of these insurances and to be supported in daily operations.

Attendees discovered the importance of having policy protection in times of catastrophic events, such as pandemics, geopolitical conflicts and trade tensions. They learned how they can protect themselves through a strong safety net. Some of the topics discussed included technology as an ally in risk reduction, technological trends for the logistics sector, safety in international maritime transport and factors contributing to cargo incidents.

An aerial photograph of a large container port. In the foreground, a massive blue container ship is docked at a pier, its deck stacked high with colorful shipping containers. A tugboat is positioned alongside the ship. In the background, other port infrastructure, including cranes and stacks of containers, is visible under a clear sky.

LA LOGÍSTICA MUEVE  
AL MUNDO, NOSOTROS  
— LA ASEGURAMOS —

ASESORES ESPECIALIZADOS EN  
**SEGUROS LOGÍSTICOS**



## COMCE lleva a cabo su XXIX Congreso del Comercio Exterior Mexicano bajo el lema “Desafíos y Oportunidades en el Comercio Exterior: Un Enfoque hacia la Innovación”

Consolidado como uno de los eventos más relevantes a nivel nacional relacionado con el comercio exterior, el **XXIX Congreso del Comercio Exterior Mexicano “Desafíos y Oportunidades en el Comercio Exterior: Un Enfoque hacia la Innovación”**, organizado por el Consejo Mexicano de Comercio Exterior de Occidente (COMCE), se llevó a cabo este mes de noviembre con gran éxito en el Centro Citibanamex con la participación de autoridades y representantes del sector empresarial.

En su mensaje de bienvenida, el Lic Valentín Díez Morodo, Presidente del COMCE, declaró que este evento se ha posicionado en el ámbito del desarrollo tecnológico y la promoción del comercio internacional de México.

“En este congreso analizamos temas relevantes de las actividades operativas del sector, se propusieron acciones que favorezcan el desempeño de las empresas exportadoras. En el COMCE seguiremos desarrollando iniciativas que favorezcan la competitividad empresarial en el comercio exterior”, afirmó.

Destacó que COMCE “seguirá fiel a su compromiso de llevar al mundo lo mejor de México y traer a México lo mejor del mundo”.

En el congreso se contó con la participación de Diego Spannaus, Director de Comercio Exterior y Factoraje de HSBC México y LATAM, quien durante el panel “Nearshoring: Maximizando el potencial de negocios de México”, mencionó que esta problemática es algo que se debe atender en el próximo sexenio y pues favorecerá al crecimiento del país.

Por su parte, Claudia Esteves Cano, Directora General de la Asociación Mexicana de Parques Industriales Privados (AMPIP), agregó que en los parques industriales el reto que prevalece es el de la energía, ya que sí existe, pero el problema es distribuirla.



## COMCE holds its XXIX Mexican Foreign Trade Congress under the theme “Challenges and Opportunities in Foreign Trade: An Approach to Innovation”

Consolidated as one of the most relevant events at national level related to foreign trade, the **XXIX Congress of Mexican Foreign Trade “Challenges and Opportunities in Foreign Trade: An Approach to Innovation”**, organized by the Mexican Council of Foreign Trade of the West (Consejo Mexicano de Comercio Exterior de Occidente in Spanish or COMCE), was held this November with great success at the Citibanamex Center with the participation of authorities and representatives of the business sector.

In his welcome message, Mr. Valentín Díez Morodo, President of COMCE, stated that this event has positioned itself in the field of technological development and the promotion of Mexico's international trade.

“In this congress we analyzed relevant topics of the sector's operational activities and proposed actions that favor the performance of exporting companies. At COMCE we will continue to develop initiatives that favor business competitiveness in foreign trade”, he said.

He stressed that COMCE “will remain faithful to its commitment to take the best of Mexico to the world and bring the best of the world to Mexico”.

The congress was attended by Diego Spannaus, Director of Foreign Trade and Factoring of HSBC Mexico and LATAM, who during the panel “Nearshoring: Maximizing the business potential of Mexico”, mentioned that this problem is something that must be addressed in the next six years and will favor the growth of the country.

Claudia Esteves Cano, General Director of the Mexican Association of Private Industrial Parks (AMPIP), added that the prevailing challenge in industrial parks is that of energy, since it does exist, but the problem is to distribute it.



"Hoy por hoy existe la generación de energía, pero no existe la distribución y la transmisión, son los parques los que tienen que invertir en esa infraestructura. Una milla de infraestructura de energía eléctrica son un millón de dólares, esa inversión la hacen los desarrolladores y eso se refleja en las rentas de las empresas que ahí operan y esto a su vez en el costo de operación, incluso en las propias exportaciones", aseguró.

En su participación en este magno evento, Alicia Bárcena, titular de la Secretaría de Relaciones Exteriores, destacó la importancia de que México aproveche el nearshoring ante la ola de inversión extranjera por este fenómeno, pues competidores como Vietnam podrían restar oportunidades a nuestro país.

"Si no nos ponemos las pilas rápidamente Vietnam se puede convertir en uno de los más competitivos que ofrece incentivos. No estamos entendiendo la oportunidad que es la relocalización", aseguró.

En esta tesitura, la canciller recalcó que es prioridad mejorar la infraestructura en la frontera norte ante la crisis de cruce que se vive actualmente.

"No podemos trabajar así, estamos yendo a recorrer la frontera, para que se abra cuanto antes el paso de Otay II en Tijuana. Tenemos 60 pasos fronterizos, de esos 23 son terrestres, otros son puentes, nos urge poner esfuerzos. El problema es que del lado americano tienen que invertir en lo que les corresponde para que podamos tener una frontera ágil", aseguró.

En otro de los paneles más destacados titulado "Cruzando Fronteras: El Impacto del Comercio Exterior en las Cadenas Logísticas Mexicanas y Globales", en el que participó Claudia Ávila, Directora General de Atención Aduanera y Asuntos Internacionales de la Agencia Nacional de Aduanas de México (ANAM), comentó que México, al formar parte del esquema productivo de América del Norte, particularmente con Estados Unidos -además de tener una amplia red de tratados de libre comercio y acuerdos comerciales alrededor del mundo-, requiere de un tránsito de mercancías ágil y seguro, de ahí la importancia de tener aduanas con una operación eficiente.

"Las aduanas deben verse como parte del ambiente de negocios de cualquier país. No solamente es el oficial que nos va a revisar la maleta o que nos va a cobrar impuestos. Hoy que hablamos del nearshoring, somos parte de la competitividad del país", dijo.

Por su parte, John Willy, Presidente de la Confederación Latinoamericana de Agentes Aduanales (CLAA), sostuvo que entre las demandas de los importadores y exportadores está la facilitación aduanera, que la autoridad tenga la capacidad de atender la demanda, para lo cual se necesita contar con la infraestructura necesaria y hacer las cosas de forma eficiente, cumpliendo con las regulaciones de la ley.

En el evento, COMCE hizo entrega del reconocimiento al Mérito Exportador a 15 empresas situadas en distintas partes de México, para posteriormente que los asistentes asistieran a todos los workshops organizados e impartidos por empresas y organismos de gran importancia en el sector.



"Today there is power generation, but there is no distribution and transmission; it is the parks that have to invest in that infrastructure. One mile of electric energy infrastructure is a million dollars, this investment is made by the developers and this is reflected in the rents of the companies that operate there and this in turn is reflected in the operating cost, even in the exports themselves", she added.

In her participation in this great event, Alicia Bárcena, head of the Ministry of Foreign Affairs, highlighted the importance for Mexico to take advantage of nearshoring in view of the wave of foreign investment due to this phenomenon, since competitors such as Vietnam could reduce opportunities for our country.

"If we don't act quickly, Vietnam can become one of the most competitive countries that offers incentives. We are not understanding the opportunity that is relocation", she said.

In this regard, the foreign minister stressed that it is a priority to improve the infrastructure on the northern border in view of the current crossing crisis.

"We cannot work like this, we are going around the border, so that the Otay II crossing in Tijuana is opened as soon as possible. We have 60 border crossings, 23 of those are land crossings, others are bridges, we urgently need to make an effort. The problem is that on the American side they have to invest in what corresponds to them so that we can have an agile border", in the words of the foreign minister.

In another of the most outstanding panels entitled "Crossing Borders: The Impact of Foreign Trade on Mexican and Global Logistics Chains", in which Claudia Ávila, General Director of Customs Service and International Affairs of the National Customs Agency of Mexico (ANAM) participated, commented that Mexico, being part of the productive scheme of North America, particularly with the United States -in addition to having a wide network of free trade agreements and trade agreements around the world-, requires an agile and safe transit of goods, hence the importance of having customs with an efficient operation.

"Customs should be seen as part of the business environment of any country. It is not only the official who is going to check our luggage or collect taxes. Now that we are talking about nearshoring, we are part of the country's competitiveness", she said.

For his part, John Willy, President of the Latin American Confederation of Customs Brokers (CLAA), said that among the demands of importers and exporters there is customs facilitation, that the authority has the capacity to meet the demand, for which it is necessary to have the necessary infrastructure and do things efficiently, complying with the regulations of the law.

At the event, COMCE awarded 15 companies located in different parts of Mexico with the prestigious Export Merit Award. Afterwards, the attendees attended all the workshops organized and given by companies and organizations of great importance in the sector.

## La Embajada Australiana en México lleva a cabo su Seminario Técnico sobre Cebada Australiana

Realizados por el Centro Australiano de Innovación en la Exportación de Granos con el apoyo de la Comisión Australiana de Comercio e Inversión (AUSTRADE) y del Departamento de Agricultura, Pesca y Silvicultura (DAFF).

Dichos seminarios han sido realizados por primera vez en México. La industria de granos australiana valoriza la cebada para malta, la industria cervecera en México. Estos seminarios sobre la Cebada para Malta Australiana ofrecen una visión general de la industria de la cebada en Australia, actualizaciones sobre la producción, exportación y proyecciones para la temporada 2023/2024. Asimismo, se pudo apreciar información sobre el proceso de certificación de variedades de cebada de Grains Australia y los atributos de calidad para malta y cerveza de las actuales variedades de cebada para malta australianas.

**Actualizaciones sobre las nuevas variedades australianas de cebada cervecera, sus atributos de calidad y vías futuras de mejoramiento:**

### 30-40%

De la cebada para malta en el mundo es suministrada por Australia.

### 20-30 %

de la cebada para alimento animal en el mundo es suministrada por Australia.

### 55-70%

de la producción total de la cebada de Australia es exportada anualmente a países como China, Kuwait, Arabia Saudita, Qatar, Emiratos Árabes, Tailandia, Filipinas, Japón, Vietnam, Perú, y México.



## Australian Embassy in Mexico holds Technical Seminar on Australian Barley

Conducted by the Australian Grain Export Innovation Centre with the support of the Australian Trade and Investment Commission (AUSTRADE) and the Department of Agriculture, Fisheries and Forestry (DAFF).

These seminars have been held for the first time in Mexico. The Australian grain industry values malting barley, the brewing industry in Mexico. These Australian Malting Barley seminars provide an overview of the Australian barley industry, updates on production, exports and projections for the 2023/2024 season. Information on Grains Australia's barley variety certification process and the malting and brewing quality attributes of current Australian malting barley varieties was also presented.

**Updates on new Australian malting barley varieties, their quality attributes and future breeding pathways:**

### 30-40%

of the world's malting barley is supplied by Australia.

### 20-30 %

of the world's feed barley is supplied by Australia.

### 55-70%

of Australia's total barley production is exported annually to countries such as China, Kuwait, Saudi Arabia, Qatar, United Arab Emirates, Thailand, Philippines, Japan, Vietnam, Peru, and Mexico.



# Soluciones integrales

de comercio exterior  
siempre a tiempo.



[hola@dicex.com](mailto:hola@dicex.com)

[f](#) [@](#) [d](#) @grupodicex

**DICEX**

Integral Trade

## Talma inicia el 2024 con Adriana Canseco en la Dirección General

A partir de este 1 de enero de 2024 Adriana Canseco comenzó a ocupar el cargo como Director General de Talma Servicios Aeroportuarios México, en sustitución de Hans Bottger Pipoli, mismo aseguró estar muy feliz por ser México el primer país que se internacionalizaron como grupo, además muy feliz de dejar la dirección general a una mujer fuerte y profesional.

*"Sigo siendo parte de Talma, pero no a un nivel del día a día sino a un nivel estratégico y ayudar a Adriana en temas de crecimiento. Ella lleva un año de Country Manager y ese fue justo el plan de sucesión", dijo Bottger Pipoli.*

*Por su parte, Adriana Canseco se dijo muy entusiasmada con el gran reto "porque se ha construido con bases sólidas con un crecimiento que ha venido siendo sostenido, yo creo que nadie lo hubiera podido hacer mejor que él y mi reto es continuar con ese legado".*

*"Lo que quiero impulsar es que cualquier tipo de carga que llegue la podamos manejar, que estemos a los niveles de los estándares que los clientes necesitan", argumentó.*

Indicó que el principal plan de acción de Talma es siempre tener a las personas indicadas en los puestos indicados, con las competencias que se necesitan, con ese plan hay colaboradores que llevan muchos años dentro de la empresa.

*"Desde el comienzo sabíamos que al ser un almacén que atiende aerolíneas debíamos tener al personal capacitado y con la experiencia para la recepción y armado de vuelos, y tomamos la decisión de mover parte del talento del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM) al Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles (AIFA). Actualmente tenemos dos autobuses que dan movilidad a empleados y clientes", resaltó la nueva Directora General.*



## Talma starts 2024 with Adriana Canseco as CEO

As of January 1, 2024, Adriana Canseco will start to occupy the position of CEO of Talma Servicios Aeroportuarios Mexico, replacing Hans Bottger Pipoli, who assured to be very happy for being Mexico the first country to be internationalized as a group, and also very happy to leave the general management to a strong and professional woman.

*"I continue to be part of Talma, but not at a day-to-day level, but at a strategic level and to help Adriana with growth issues. She has been Country Manager for a year and that was just the succession plan", said Bottger Pipoli.*

For her part, Adriana Canseco said she was very enthusiastic about the great challenge *"because it has been built on solid foundations with a growth that has been sustained, I believe that no one could have done it better than he did and my challenge is to continue with that legacy"*.

*"What I want to foster is that any type of cargo that comes in we can handle, that we are at the level of standards that customers need", she added.*

She indicated that Talma's main action plan is to always have the right people in the right positions, with the right skills, and that this plan has employees who have been with the company for many years.

*"From the beginning we knew that being a warehouse that serves airlines, we had to have trained and experienced personnel for the reception and assembly of flights, and we made the decision to move part of the talent from the Mexico City International Airport (AICM) to the Felipe Angeles International Airport (AIFA). We currently have two buses that provide mobility to employees and clients," said the new CEO.*



Asimismo, destacó lo difícil que fue como mujer destacar en el sector logístico, pues manifestó que en sus inicios siempre había quien decía que era muy difícil que como mujer llegase a crecer en este mundo de hombres, sin embargo, afirmó que dejó de lado todos los comentarios y que es gracias a eso que logró ser buena en lo que a ella le gustaba.

*“Hace 20 años era complicado, cuando inicié en este giro sí era muy difícil, pero hoy en día mientras tengas las herramientas y el conocimiento lo único que tendrías que hacer es romper tu propio paradigma de que no puedes estar ahí. Recuerdo que hubo compañeras que preferían cambiarse de área porque no creían tener futuro ‘por ser mujeres’ y hoy, yo soy el ejemplo de que una mujer lo puede lograr hacer y cada vez hay muchas más mujeres en niveles ejecutivos en esa parte de logística”,* añadió.

Además, como consejo a otras mujeres recalcó que “la suerte no existe, la suerte es estar preparada para cuando lleguen las oportunidades, entonces yo siempre me he preparado para cualquier oportunidad que llegas y que me gustara y yo llegué a la logística y nunca me fui”, relató con orgullo.

Consideró que 2024 será un año muy bueno, dado que cuentan con clientes nuevos, además de que sus operaciones han crecido en los últimos años, pasando de 6,500 toneladas en época prepandemia a 16,000 toneladas este año.

Indicó que si bien no podía asegurar que este 2024 alcanzarían las 20,000 toneladas, pues un sector que ha incrementado sus operaciones en el AIFA es la exportación de perecederos, por lo que apunta a ser un buen año.



She also highlighted how difficult it was as a woman to stand out in the logistics sector, as she said that in her beginnings there were always those who said that it was very difficult for a woman to grow in this world of men, however, she said that she ignored all the comments and thanks to that she managed to be good at what she liked.

*“I think that 20 years ago it was very difficult, when I started in this field it was very challenging, but today, as long as you have the tools and the knowledge, the only thing you have to do is to break your own paradigm that you cannot be there. I remember that many people used to tell me ‘I am going to move to another area because I don't think this one has a future because I am a woman’, and today, I am the example that a woman can do it, and there are more and more women in executive levels in the logistics area”,* she added.

In addition, as advice to other women, she stressed that “luck does not exist, luck is to be prepared for opportunities when they come, so I have always prepared myself for any opportunity you get and that I liked and I got to the logistics and I never left”, she said proudly.

She believes that 2024 will be a very good year, given that they have new clients, in addition to the fact that their operations have grown in recent years, from 6,500 tons in the pre-pandemic period to 16,000 tons this year.

She indicated that although she could not assure that this year 2024 would reach 20,000 tons, because one sector that has increased its operations in AIFA is the export of perishables, and therefore it is expected to be a good year.

## Al término de 2023, DHL Express México supera en 184% la expectativa de inversión prevista para 2025

Desde el 2020, DHL se comprometió a invertir 300 millones de dólares en un lapso de cinco años para respaldar sus operaciones en México. Sin embargo, en solo cuatro años, DHL Express México ha superado en más del 184 por ciento la meta prevista, alcanzando un total de más de 553 millones de dólares al cierre de 2023.

En conferencia de prensa, Antonio Arranz, Director General de DHL Express México, detalló que sólo durante 2023 se destinaron 180 millones de dólares para la mejora y expansión de las operaciones en el País. De éstos, se asignaron casi 36.9 millones a la renovación y expansión de la flota vehicular, con la adquisición de más de 490 vehículos que fortalecen la red terrestre de la compañía.

El ejecutivo destacó que como parte de la Estrategia 2025, "Entregando excelencia en un mundo digital", la respuesta de DHL a las tendencias globales de digitalización, globalización, comercio electrónico y sustentabilidad; durante 2023, parte importante de los esfuerzos de la compañía se enfocaron en el desarrollo de las iniciativas We Care y GoGreen Plus, con miras a lograr operaciones eficientes y sostenibles -respectivamente-, en un mercado cada vez más exigente, conectado y comprometido con el medio ambiente.

*"Lo más relevante de estas cifras es que se traducen en 360 grados de fortaleza para lograr una mayor eficiencia en nuestras operaciones. La inversión constante en infraestructura, el enfoque en la experiencia del cliente a través de desarrollos como We Care y el compromiso con la sostenibilidad a través de iniciativas como GoGreen Plus, son ejemplos tangibles del compromiso de DHL Express con México y con un futuro más sostenible en la industria logística. Estos logros refuerzan la posición de DHL como un líder comprometido con la innovación, la eficiencia operativa y la responsabilidad ambiental en el mercado mexicano y global", afirmó Arranz.*



## By the end of 2023, DHL Express Mexico exceeds the investment forecast for 2025 by 184%

Since 2020, DHL has committed to invest US\$300 million over five years to support its operations in Mexico. However, in just four years, DHL Express Mexico has exceeded its target by more than 184 percent, reaching a total of more than US\$553 million by the end of 2023.

At a press conference, Antonio Arranz, CEO of DHL Express Mexico, explained that during 2023 alone, 180 million dollars were allocated for the improvement and expansion of operations in the country. Approximately US\$36.9 million was allocated to the renewal and expansion of the vehicle fleet, with the acquisition of more than 490 vehicles to strengthen the company's ground network.

The CEO highlighted that as part of Strategy 2025, "Delivering excellence in a digital world", DHL's response to the global trends of digitalization, globalization, e-commerce and sustainability; during 2023, an important part of the company's efforts were focused on the development of the We Care and GoGreen Plus initiatives, with the objective of achieving efficient and sustainable operations -respectively- in a market that is increasingly demanding, connected and environmentally committed.

*"The most relevant aspect of these figures is that they translate into 360 degrees of strength to achieve greater efficiency in our operations. The constant investment in infrastructure, the focus on customer experience through developments such as We Care and the commitment to sustainability through initiatives such as GoGreen Plus, are tangible examples of DHL Express' commitment to Mexico and to a more sustainable future in the logistics industry. These achievements reinforce DHL's position as a leader committed to innovation, operational efficiency and environmental responsibility in the Mexican and global market," said Arranz.*



TL Kapital  
Real Estate

# Creamos espacios como extensión de tu marca

Somos parte del grupo **Término Logistics**, tenemos la experiencia necesaria para desarrollar tus proyectos de inmuebles comerciales e industriales con innovación, seguridad y calidad. Nuestro objetivo es crear propuestas que sean una extensión de la identidad y valores corporativos de nuestros clientes.

CONTÁCTANOS



# Mina San Martín, Grupo México

San Martín Mine, Grupo México



Dr. José Manuel **Vargas Menchaca**





Dr. José Manuel  
Vargas Menchaca

## SEMBLANZA

Licenciado (1986), maestro (1989), doctor en Derecho (1992) y especialista en Finanzas Públicas (2013) de la UNAM. Fue Panelista del Capítulo XIX del TLCAN y ahora del Capítulo 10 del TMEC. Árbitro de la Corte Internacional de Londres.

Prestó sus servicios en Puertos Mexicanos, órgano desconcentrado de la SCT y en la Unidad de Prácticas Comerciales Internacionales de la Secretaría de Economía. Actualmente, Consultor en materia de comercio exterior.

Asesor de Tesis y profesor en la Facultad de Derecho de la UNAM, Instituto de Posgrado en Derecho, Cetys Universidad y Centro Universitario de Estudios Jurídicos (CUEJ).

Miembro de la Barra Mexicana de Abogados (1988); del Colegio de Profesores en Comercio Exterior, UNAM (1996); del Ilustre y Nacional Colegio de Abogados de México (2000); de la Academia Mexicana de Derecho Internacional (2022), Presidente de la Comisión de Comercio Internacional del Instituto Mexicano de Contadores Públicos (2018-2021), vicepresidente de la Comisión Jurídica de Concamin (2016- a la fecha).

Coordinador por parte del sector privado de la mesa de solución de controversias del TMEC y otros tratados (2016- a la fecha) y colaborador de la Revista TLC Magazine México. Coordinador de la Comisión de Cumplimiento de Comercio Exterior y Aduanas de *World Compliance Association*.

## RESUME

With a Bachelor's degree (1986), master's degree (1989), and doctorate in law (1992) and specialist in public finance (2013) from UNAM, he was a panelist for NAFTA Chapter XIX and Chapter X of the USMCA an Arbitrator of the International Court of London.

He served in Puertos Mexicanos (Mexican Ports), a decentralized body of the SCT and in the Unit of International Commercial Practices of the Secretariat of Economy. Currently, he is a consultant in foreign trade matters, as well as a thesis advisor and professor at the School of Law of UNAM, Graduate Institute, GVA Institute, University Center for Legal Studies (CUEJ) and Specialized Institute for Executives (IEE).

He is a member of the Mexican Bar Association (1988); the Association of Professors of Foreign Trade, UNAM (1996); and the Mexican Bar Association (2000). He is President of the International Trade Commission of the Mexican Institute of Public Accountants (2018 - 2021), Vice President of the Legal Commission of Concamin (2016 to date).

Coordinator for the private sector of the dispute resolution panel of the USMCA and other agreements (2016 to date) and contributor to TLC Magazine Mexico. Coordinator of the World Compliance Association.

El presente artículo tiene como finalidad exponer algunos aspectos relevantes sobre el conflicto laboral surgido en la mina San Martín, ubicada en Sombrerete, Zacatecas, perteneciente al Grupo México. En particular sobre temas que serán ventilados y resueltos por el panel laboral, el cual se instalará en breve, en el marco del Anexo 31-A del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), denominado Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida en Instalaciones Específicas México - Estados Unidos.

Antes de entrar en materia, vale comentar que existe un anexo similar, prácticamente idéntico, con respecto a la relación comercial con Canadá, identificado como Anexo 31-B del T-MEC, intitulado Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida en Instalaciones Específicas México - Canadá, por lo cual, los aspectos por resolver por parte del panel laboral del asunto en comento, serán igualmente importantes para la práctica comercial con dicho país y constituirán un precedente para futuros casos.

A fin de iniciar desde el principio, sabemos que todos los tratados de libre comercio suscritos por México con otros países contienen un capítulo con disposiciones relativas a la solución de controversias, ante la eventualidad del surgimiento de un conflicto comercial, donde generalmente hay varias etapas, verbigracia: la de consultas o negociación, el arbitraje y el cumplimiento del laudo o la suspensión de concesiones. Lo anterior, sin menoscabo de la utilización de otros medios alternativos de solución de controversias como los buenos oficios y la conciliación.

Las consultas pueden celebrarse a un nivel técnico con los funcionarios responsables de los temas en cuestión, pertenecientes a los países en conflicto; y después, de no resolverse la controversia, en un nivel político con los ministros o secretarios del ramo involucrados.



The purpose of this article is to present some relevant aspects of the labor conflict that has arisen at the San Martín mine, located in Sombrerete, Zacatecas, which belongs to Grupo México. In particular on issues that will be discussed and resolved by the labor panel, which will be set up shortly, within the framework of Annex 31-A of the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), called the Mexico-United States Labor Rapid Response Mechanism for Specific Facilities (*Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida en Instalaciones Específicas México - Estados Unidos* in Spanish).

Before going into this matter, it is worth mentioning that there is a similar, practically identical, annex with respect to the trade relationship with Canada, identified as Annex 31-B of the USMCA, entitled Labor Rapid Response Mechanism in Specific Facilities Mexico - Canada, therefore, the aspects to be resolved by the labor panel in the matter in question will be equally important for the trade practice with that country and will constitute a precedent for future cases.

In order to start from the beginning, we know that all free trade agreements signed by Mexico with other countries contain a chapter with provisions related to the settlement of disputes, in the event that a trade conflict arises, where there are generally several stages, for example: consultation or negotiation, arbitration and compliance with the ruling or the suspension of concessions. The foregoing is without prejudice to the use of other alternative means of dispute resolution such as good offices and conciliation.

Consultations may be held at a technical level with the officials responsible for the issues in question, belonging to the countries in conflict; and then, if the dispute is not resolved, at a political level with the ministers or secretaries involved.



Sirva de ejemplo de lo anterior, el Capítulo XX del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), conforme al cual se suscitaron las siguientes controversias:

1°. Presentado por Canadá en contra de Estados Unidos con respecto a incrementos arancelarios, caso CDA-USA-1995-2008-01, en el cual el panel emitió su informe el 2 de diciembre de 1996.

2°. México en contra de Estados Unidos con respecto a la medida de salvaguardia impuesta a las escobas de mijo, caso USA-MEX-1997-2008-01, el informe se emitió el 30 de enero de 1998.

3°. México en contra de Estados Unidos sobre la prestación de servicios de transporte transfronterizo, caso USA-MEX-1998-2008-01, el informe fue emitido el 6 de febrero de 2001.<sup>1</sup>

4°. México en contra de Estados Unidos referente al conflicto azúcar – fructosa, en el cual Estados Unidos se opuso al establecimiento del panel.

1. Todos estos informes están localizables en el sitio de internet del Secretariado del Tratado de Libre Comercio establecido entre Canadá, México y Estados Unidos: <https://can-mex-usa-sec.org/secretariat/report-rapport-reporte.aspx?lang=spa>.

An example of this is Chapter XX of the North American Free Trade Agreement (NAFTA), under which the following disputes occurred:

1°. Case filed by Canada against the United States with respect to tariff increases, Case CDA-USA-1995-2008-01, in which the panel issued its report on December 2, 1996.

2°. Mexico against the United States with respect to the safeguard measure imposed on millet brooms, case USA-MEX-1997-2008-01, the report was issued on January 30, 1998.

3°. Mexico against the United States on the provision of cross-border transportation services, case USA-MEX-1998-2008-01, the report was issued on February 6, 2001.<sup>1</sup>

4°. Mexico against the United States regarding the sugar-fructose dispute, in which the United States opposed the establishment of the panel.

1. All these reports can be found on the website of the Secretariat of the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA): <https://can-mex-usa-sec.org/secretariat/report-rapport-reporte.aspx?lang=spa>.



Otros ejemplos de la existencia de los capítulos de solución de controversias en los acuerdos y tratados comerciales suscritos por México, los encontramos en el Capítulo 28 del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (TIPAT), celebrado entre once países y fue publicado en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 29 de noviembre de 2018; y el Capítulo 15 del Acuerdo para el fortalecimiento de la Asociación Económica entre los Estados Unidos Mexicanos y el Japón, el cual se publicó en el DOF del 31 de marzo de 2005.

En relación con los aspectos laborales vinculados al T-MEC, debemos tener presente dos antecedentes: El primero consiste en el Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN), el cual fue un acuerdo paralelo al TLCAN, por lo cual entró en vigor el 1 de enero de 1994 y concluyó su vigencia al igual que el mencionado tratado, el 30 de junio de 2020. Dicho tratado comprendió objetivos similares a los previstos en el Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida (MLRR) del T-MEC, por ejemplo:

1. Mejorar las condiciones de trabajo;
2. Promover la observancia y aplicación efectiva de las legislaciones laborales nacionales; y
3. Promover la transparencia en la administración de la legislación laboral, y la aplicación de los siguientes principios laborales, entre otros:
  - A. Libertad de asociación y protección del derecho a organizarse;
  - B. Derecho a la negociación colectiva;
  - C. Prohibición del trabajo forzado y restricción al trabajo de menores;
  - D. Eliminación de la discriminación en el empleo; y
  - E. Protección de los trabajadores migratorios.<sup>2</sup>



2. El Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte se suscribió por los gobiernos de México, Estados Unidos y Canadá el 14 de septiembre de 1993; fue aprobado por el Senado mexicano el 22 de noviembre de 1993, y entró en vigor el 1° de enero de 1994, [https://www.stps.gob.mx/01\\_oficina/03\\_cgai/aclan.htm](https://www.stps.gob.mx/01_oficina/03_cgai/aclan.htm).

Other examples of the existence of dispute settlement chapters in trade agreements and treaties signed by Mexico can be found in Chapter 28 of the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), concluded between eleven countries and published in the Official Gazette of the Federation (DOF) on November 29, 2018; and Chapter 15 of the Agreement for the Strengthening of the Economic Partnership between the United Mexican States and Japan, which was published in the Official Gazette of the Federation on March 31, 2005.

With respect to the labor aspects of the USMCA, we must keep in mind two antecedents: The first consists of the North American Agreement on Labor Cooperation (NAALC), which was a parallel agreement to NAFTA, so it entered into force on January 1, 1994 and concluded its term just like the aforementioned treaty, on June 30, 2020. This agreement included similar objectives to those envisaged in the USMCA's Rapid Response Labor Mechanism (RRLM), for example:

1. Improving working conditions;
2. Promote the observance and effective enforcement of national labor laws; and
3. Promote transparency in the administration of labor legislation, and the application of the following labor principles, including, among others:
  - A. Freedom of association and protection of the right to organize;
  - B. Right to collective bargaining;
  - C. Prohibition of forced labor and restriction of child labor;
  - D. Elimination of discrimination in employment; and
  - E. Protection of migrant workers.<sup>2</sup>

2. The North American Agreement on Labor Cooperation was signed by the governments of Mexico, the United States and Canada on September 14, 1993; it was approved by the Mexican Senate on November 22, 1993, and entered into force on January 1, 1994, [https://www.stps.gob.mx/01\\_oficina/03\\_cgai/aclan.htm](https://www.stps.gob.mx/01_oficina/03_cgai/aclan.htm).

Valga decir, el ACLAN no tuvo como propósito sustituir autoridades nacionales, no crea órganos *supra* nacionales, como pudiera ser el caso de los paneles laborales, y tampoco buscó la homologación de la legislación laboral de los tres países. No obstante, se estableció una Comisión para la Cooperación Laboral, integrada por el Consejo de Ministros y un Secretariado (oficina trinacional con sede en Washington). Además, cada país creó una Oficina Administrativa Nacional como parte del Ministerio o Secretaría laboral correspondiente.

Las actividades de cooperación encomendadas por el Consejo de Ministros consistieron en la realización de seminarios, cursos, talleres, visitas de campo y conferencias sobre temas laborales de interés trinacional. En dichos eventos participaron funcionarios y representantes de organizaciones de trabajadores y de empresarios de los tres países, a fin de compartir experiencias e información sobre los temas laborales. Todo lo anterior, para un mejor conocimiento mutuo.

It should be noted that the NAALC was not intended to replace national authorities, did not create supra-national bodies, such as labor panels, and did not seek to standardize the labor legislation of the three countries. However, a Commission for Labor Cooperation was established, composed of the Council of Ministers and a Secretariat (a tri-national office based in Washington). In addition, each country created a National Administrative Office as part of the corresponding Secretariat or Ministry of Labor.

The cooperation activities requested by the Council of Ministers consisted of seminars, courses, workshops, field visits and conferences on labor issues of tri-national interest. Officials and representatives of workers' and employers' organizations from the three countries participated in these events in order to share experiences and information on labor issues. All of the above, for a better mutual understanding.



Entre 1994 y finales de 2004 se realizaron 51 actividades de las 93 programadas. En dicho período también se emitieron 33 comunicaciones públicas, huelga decir: 1994-4, 1995-1, 1996-2, 1997-3, 1998-9, 1999-2, 2000-3, 2002-ninguna, 2003-3, 2004-1 y 2005-5; de las cuales 12 llegaron a Consultas Ministeriales relativas a temas como:

- i) Libertad de asociación y protección del derecho a organizarse;
- ii) Eliminación de la discriminación en el empleo;
- iii) Condiciones mínimas de trabajo;
- iv) Prevención de lesiones y enfermedades ocupacionales, y las indemnizaciones correspondientes; y
- v) Eliminación de la discriminación en el empleo.

Otro antecedente del MLRR, en particular del capítulo laboral del T-MEC, es el Capítulo 19 del TIPAT, cuyo antecedente es el *Trans Pacific Partnership* (TPP) firmado el 4 de febrero de 2016 entre: Australia, Brunei, Canadá, Chile, Estados Unidos, Japón, Malasia, México, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam (12 países). Sin embargo, el 23 de enero de 2017, Donald Trump retiró a Estados Unidos, por lo cual los países restantes hicieron cambios al tratado, incluida su denominación, para llamarlo Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (TIPAT), en inglés *Comprehensive and Progressive Agreement Trans Pacific Partnership* (CPTPP).

El Capítulo 19 del TIPAT, intitulado Laboral, fue una propuesta estadounidense y, a pesar de ello, con la salida de Estados Unidos no se eliminó del tratado, con la esperanza de que dicho país eventualmente regresara como integrante al acuerdo, una vez concluida la administración de Trump, lo cual no ha sucedido en más de tres años de la administración de Joe Biden. El Capítulo 19 mencionado contiene 15 artículos referentes, entre otros aspectos, a: Definiciones (artículo 19.1), declaración de compromiso compartido (19.2), derechos laborales (19.3), aplicación de las leyes laborales (19.5), trabajo forzoso u obligatorio (19.6), responsabilidad social corporativa (19.7), concientización pública y garantías procesales (19.8), comunicaciones públicas (19.9), cooperación (19.10), diálogo cooperativo laboral (19.11), Consejo Laboral (19.12), puntos de contacto (19.13), participación pública (19.14) y consultas laborales (19.15).<sup>3</sup>

Between 1994 and the end of 2004, 51 of the 93 programmed activities were carried out. During this period, 33 public communications were also issued, namely: 1994-4, 1995-1, 1996-2, 1997-3, 1998-9, 1999-2, 2000-3, 2002-none, 2003-3, 2004-1 and 2005-5; of which 12 reached Ministerial Consultations on subjects such as:

- i) Freedom of association and protection of the right to organize;
- ii) Elimination of discrimination in employment;
- iii) Minimum working conditions;
- iv) Prevention of occupational injuries and diseases, and the corresponding indemnities; and
- v) Elimination of discrimination in employment.

Another antecedent of the RRLM, in particular of the labor chapter of the USMCA, is Chapter 19 of the CPTPP, whose antecedent is the Trans Pacific Partnership (TPP) signed on February 4, 2016 between: Australia, Brunei, Canada, Chile, the United States, Japan, Malaysia, Mexico, New Zealand, Peru, Singapore and Vietnam (12 countries). However, on January 23, 2017, Donald Trump removed the United States from the aforementioned treaty, so the remaining countries made changes to the treaty, including its name, to call it the Comprehensive and Progressive Agreement Trans Pacific Partnership (CPTPP).

Chapter 19 of CPTPP, entitled Labor, was a U.S. proposal and, in spite of this, with the exit of the United States it was not eliminated from the treaty, with the hope that the United States would eventually return as a member of the agreement once the Trump administration ended, which has not happened in more than three years of Joe Biden's administration. The aforementioned Chapter 19 contains 15 articles referring, among other aspects, to: Definitions (Article 19.1), statement of shared commitment (19.2), labor rights (19.3), enforcement of labor laws (19.5), forced or compulsory labor (19.6), corporate social responsibility (19.7), public awareness and due process (19.8), public communications (19.9), cooperation (19.10), cooperative labor dialogue (19.11), Labor Council (19.12), points of contact (19.13), public participation (19.14), and labor consultation (19.15).



3. Decreto Promulgatorio del Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico, hecho en Santiago de Chile, el ocho de marzo de dos mil dieciocho, publicado en el DOF del jueves 29 de noviembre de 2018, cuarta sección, pp. 54 y ss., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=281497&pagina=54&seccion=4](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=281497&pagina=54&seccion=4).

3. Decree Promulgating the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership, done at Santiago, Chile, on March eight, two thousand eighteen, published in the Official Gazette of the Federation of Thursday, November 29, 2018, fourth section, pp. 54 et seq., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?cod\\_diario=281497&pagina=54&seccion=4](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?cod_diario=281497&pagina=54&seccion=4).

Las similitudes con el Capítulo 23 son enormes, al extremo de ser iguales en aproximadamente un 90%. El capítulo se denomina también Laboral, comprende 17 artículos (es decir, dos más) con los temas siguientes, *inter alia*: Definiciones (artículo 23.1), declaración de compromiso compartido (23.2), derechos laborales (23.3), aplicación de las leyes laborales (23.5), trabajo forzoso u obligatorio (23.6), violencia contra trabajadores (23.7), trabajadores migrantes (23.8), discriminación en el centro de trabajo (23.9), concientización pública y garantías procesales (23.10), comunicaciones públicas (23.11), cooperación (23.12), diálogo cooperativo laboral (23.13), Consejo Laboral (23.14), puntos de contacto (23.15), participación pública (23.16) y consultas laborales (23.17).<sup>4</sup>

4. Decreto Promulgatorio del Protocolo por el que se Sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho; del Protocolo Modificadorio al Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en la Ciudad de México el diez de diciembre de dos mil diecinueve; de seis acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, y de dos acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados en la Ciudad de México, el diez de diciembre de dos mil diecinueve, publicado en el DOF del lunes 29 de junio de 2020, edición matutina, segunda sección, pp. 496 y ss., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod\\_diario=287341](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod_diario=287341).

The similarities with Chapter 23 are strong, to the point of being approximately 90% the same. The chapter is also called Labor, comprises 17 articles (in other words, two more) with the following topics, *inter alia*: Definitions (Article 23.1), statement of shared commitment (23.2), labor rights (23.3), enforcement of labor laws (23.5), forced or compulsory labor (23.6), violence against workers (23. 7), migrant workers (23.8), discrimination in the workplace (23.9), public awareness and due process (23.10), public communications (23.11), cooperation (23.12), cooperative labor dialogue (23.13), Labor Council (23.14), points of contact (23.15), public participation (23.16), and labor consultations (23.17).<sup>4</sup>

4. Decree Promulgating the Protocol whereby the North American Free Trade Agreement is replaced by the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), done at Buenos Aires, on November thirtieth, two thousand eighteen; the Amending Protocol to the Agreement between Mexico, the United States of America and Canada, done at Mexico City on December tenth, two thousand nineteen; of six parallel agreements between the Government of Mexico and the Government of the United States of America, executed by exchange of letters dated in Buenos Aires, on November thirtieth, two thousand eighteen, and of two parallel agreements between the Government of Mexico and the Government of the United States of America, executed in Mexico City, on December tenth, two thousand nineteen, published in the Official Gazette of the Federation of Monday, June 29, 2020, morning edition, second section, pp. 496 et seq., [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod\\_diario=287341](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5595761&fecha=29/06/2020&cod_diario=287341).



Una diferencia importante entre ambos tratados es que en el T-MEC se le impuso a México adoptar en su legislación laboral, antes del 1° de enero de 2019 de conformidad con el Anexo 23-A, todos los compromisos asumidos en el capítulo laboral, entre otras cosas, las siguientes:

1. Crear una entidad independiente para la conciliación, registro de sindicatos y contratos colectivos;
2. Establecer tribunales laborales independientes para la resolución de controversias laborales;
3. Establecer un sistema efectivo para verificar que las elecciones de los líderes sindicales se realizan a partir del voto personal, libre y secreto de los trabajadores;
4. Los estatutos del sindicato estén disponibles para los trabajadores del centro de trabajo;
5. La negociación y suscripción del contrato colectivo de trabajo se realice con el apoyo mayoritario de los trabajadores, y de dicho contrato se entregue un ejemplar a todos ellos para su conocimiento;
6. Las revisiones salariales y contractuales se realicen con el apoyo mayoritario de los trabajadores;
7. La revisión del contrato colectivo de trabajo se lleve a cabo al menos una vez cada cuatro años.<sup>5</sup>



5. *Ibidem*, pp. 504 y 505.

6. En adición a lo anterior, a pesar de que Estados Unidos no es Parte ([https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312243](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312243)), México suscribió el Convenio 98 de la Organización Internacional del Trabajo sobre los Principios del Derecho de Sindicación y Negociación Colectiva, *Decreto por el que se aprueba el Convenio 98 relativo a la Aplicación de los Principios del Derecho de Sindicación y de Negociación Colectiva*, adoptado en Ginebra el primero de julio de mil novecientos cuarenta y nueve, DOF del martes 30 de octubre de 2018, primera sección, p. 68, [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5542385&fecha=30/10/2018&cod\\_diario=281451](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5542385&fecha=30/10/2018&cod_diario=281451).

Como todos sabemos, la reforma en comento se efectuó el 1° de mayo de 2019. A través de un Decreto presidencial se modificó y adicionó la Ley Federal del Trabajo; mediante dicha reforma se otorgó un plazo de tres años para dar cumplimiento a la revisión de los contratos colectivos vigentes, así como su legitimación por parte de los trabajadores, todo ello en respeto a los derechos colectivos de los trabajadores en materia de libertad sindical y contratación colectiva.<sup>6</sup>

An important difference between the two treaties is that in the USMCA Mexico was required to adopt in its labor legislation, before January 1, 2019, in accordance with Annex 23-A, all the commitments assumed in the labor chapter, among others, the following:

1. Create an independent entity for conciliation, union registration and collective bargaining agreements;
2. Establish independent labor tribunals for the resolution of labor disputes;
3. Establish an effective system to verify that the elections of union leaders are carried out on the basis of a personal, free and secret vote of the workers;
4. The union's bylaws are made available to the workers in the workplace;
5. The negotiation and signing of the collective bargaining agreement is carried out with the majority support of the workers, and a copy of this agreement is delivered to all of them for their knowledge;
6. Wage and contract revisions are carried out with the majority support of the workers;
7. The revision of the collective bargaining agreement is carried out at least once every four years.<sup>5</sup>

As we all know, the reform in question took place on May 1, 2019. Through a Presidential Decree, the Federal Labor Law was amended and added; by means of such reform, a term of three years was granted to comply with the review of the collective bargaining agreements in force, as well as their legitimization by the workers, all of this in respect to the collective rights of the workers in terms of freedom of association and collective hiring.<sup>6</sup>

5. *Ibidem*, pp. 504 and 505.

6. In addition to the foregoing, although the United States is not a Party ([https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312243](https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312243)), Mexico is a signatory to Convention 98 of the International Labor Organization on the Principles of the Right to Organize and Collective Bargaining, *Decree approving Convention 98 concerning the Application of the Principles of the Right to Organize and Collective Bargaining*, adopted at Geneva on July 1, nineteen forty-nine, Official Gazette of the Federation of Tuesday, October 30, 2018, first section, p. 68, [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5542385&fecha=30/10/2018&cod\\_diario=281451](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5542385&fecha=30/10/2018&cod_diario=281451).

Incluso se afirma: sólo el 10% del total de los contratos colectivos vigentes en 2019 fueron legitimados de conformidad con lo previsto en la reforma laboral de 2019, es decir, de más de 500 mil contratos vigentes, sólo se legitimaron 20 mil.<sup>7</sup> La página del Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral indica la legitimación de 30,520 contratos colectivos,<sup>8</sup> lo cual representa una cifra aproximada de 6.1%. Lo anterior, haría pensar que en México había una enorme cantidad de contratos denominados de protección, los cuales no necesariamente atendían los intereses de los trabajadores, y tampoco derivaban del ejercicio de libertad sindical y contratación colectiva. No obstante, a pesar de haber transcurrido varios meses de la terminación del plazo (junio – agosto de 2023), la situación o condiciones laborales en México no han aparecido en los medios de comunicación, como un tema crítico en las relaciones laborales entre las empresas mexicanas o asentadas en México y sus trabajadores.

7. LAURELES, Jared, “Validaron sólo 20 mil de 500 mil contratos colectivos de trabajo”, *La Jornada*, domingo 17 de septiembre de 2023, <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/04/29/sociedad/validaron-solo-20-mil-de-500-mil-contratos-colectivos-de-trabajo/>.

8. Sistema de Registro de eventos para la legitimación de contratos colectivos de trabajo, Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral, <https://legitimacion.centrolaboral.gob.mx/>, consultado el 3 de noviembre de 2023.

It is even stated: only 10% of the total number of collective bargaining agreements in force in 2019 were legitimized in accordance with the provisions of the 2019 labor reform, in other words, out of more than 500 thousand contracts in force, only 20 thousand were legitimized.<sup>7</sup> The website of the Federal Center for Labor Conciliation and Registration indicates that 30,520 collective bargaining agreements have been legitimized,<sup>8</sup> which represents an approximate figure of 6.1%. The foregoing would lead one to believe that in Mexico there was an enormous number of so-called protection contracts, which did not necessarily serve the interests of the workers, nor were they derived from the exercise of freedom of association and collective hiring. However, despite the fact that several months have passed since the expiration of the deadline (June - August 2023), the labor situation or conditions in Mexico have not appeared in the media as a critical issue in the labor relations between Mexican companies or companies based in Mexico and their workers.

7. LAURELES, Jared, “Only 20,000 out of 500,000 collective bargaining agreements validated”, *La Jornada*, Sunday, September 17, 2023, <https://www.jornada.com.mx/notas/2023/04/29/sociedad/validaron-solo-20-mil-de-500-mil-contratos-colectivos-de-trabajo/>.

8. System of Registration of events for the legitimization of collective bargaining agreements, Federal Center for Labor Conciliation and Registration, <https://legitimacion.centrolaboral.gob.mx/>, accessed November 3, 2023.



En cuanto al T-MEC, también debemos observar lo siguiente, el tratado fue suscrito por los negociadores el sábado 30 de noviembre de 2018, en lo que sería el último día de trabajo del presidente Enrique Peña Nieto, y fue sometido al Senado de la República para su aprobación. La cual sucedió meses después, durante 2019, con una legislatura de nueva composición se dio a conocer mediante decreto del presidente Andrés Manuel López Obrador (AMLO), con su publicación el 29 de julio de 2019, en el cual se identifica: el Senado, a través de un oficio del 19 de junio de ese año, firmada por el senador Martí Batres Guadarrama, comunica la aprobación del tratado, así como de seis acuerdos paralelos.<sup>9</sup>

Sin menoscabo de lo anterior, a través de Jesús Seade Kuri, durante 2019, mediante imposición de Estados Unidos, México estuvo renegociando el contenido del T-MEC, lo cual derivó en un Protocolo modificadorio, el cual no contiene ventajas para México, pero sí atiende diversas preocupaciones expresadas por los legisladores demócratas, las cuales en su opinión, no fueron recogidas en el tratado por el gobierno republicano estadounidense, encabezado por Robert Lighthizer, titular de *United States Trade Representative (USTR)*.

El Protocolo Modificadorio fue firmado por el gobierno de AMLO el 10 de diciembre de 2019 y curiosamente, a pesar de no derivar en ventajas para México y de que los gobiernos de Canadá y Estados Unidos tampoco tenían prisa en la aprobación por parte de sus legislaturas (Estados Unidos tenía como tema relevante el *Impeachment* en contra de Trump). Ese mismo día (10/12/19) el Senado mexicano emitió un acuerdo del pleno, mediante el cual instruyó a diversas comisiones a darle prioridad al análisis y valoración del Protocolo, para su posterior publicación en la Gaceta y someterlo al pleno para su aprobación. Así, de manera pronta y repentina, dos días después, el 12 de diciembre el Senado votó el asunto y fue aprobado con 107 votos a favor y uno en contra, el de Emilio Álvarez Icaza Longoria.



9. Decreto por el que se aprueba el Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, así como los seis acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, publicado en el DOF del lunes 29 de julio de 2019, primera sección, p. 2, [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5566696&fecha=29/07/2019&cod\\_diario=282013](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5566696&fecha=29/07/2019&cod_diario=282013).

Regarding the USMCA, we should also note that the treaty was signed by negotiators on Saturday, November 30, 2018, in what would be President Enrique Peña Nieto's last day of work, and was submitted to the Senate of the Republic for its approval. Which happened months later, during 2019, with a newly composed legislature and was announced by decree of President Andrés Manuel López Obrador (AMLO), with the publication on July 29, 2019, in which it is identified: the Senate, through an official letter of June 19 of that year, signed by Senator Martí Batres Guadarrama, communicates the approval of the treaty, as well as six side agreements.<sup>9</sup>

Without detriment to the above, through Jesús Seade Kuri, during 2019, through the imposition of the United States, Mexico was renegotiating the content of the USMCA, which resulted in an amending Protocol, which does not contain advantages for Mexico, but it does address various concerns expressed by Democratic legislators, which in their opinion, were not included in the treaty by the U.S. Republican government, led by Robert Lighthizer, head of the United States Trade Representative (USTR).

The Modifying Protocol was signed by AMLO's government on December 10, 2019 and curiously, despite the fact that it did not result in advantages for Mexico and that the governments of Canada and the United States were not in a hurry to have it approved by their legislatures (the United States had the Impeachment against Trump as a relevant issue). That same day (12/10/19) the Mexican Senate issued a plenary agreement, by which it instructed various committees to give priority to the analysis and assessment of the Protocol, for its subsequent publication in the Gazette and submission to the plenary for its approval. Thus, promptly and suddenly, two days later, on December 12, the Senate voted on the matter and it was approved with 107 votes in favor and one against, that of Emilio Álvarez Icaza Longoria.

9. Decree approving the Protocol replacing the North American Free Trade Agreement with the United States-Mexico-Canada Agreement, done at Buenos Aires, Argentina, on November thirtieth, two thousand eighteen, as well as the six side agreements between the Government of Mexico and the Government of the United States of America, concluded by exchange of letters dated in Buenos Aires, Argentina, on November thirtieth, two thousand eighteen, published in the Official Gazette of the Federation of Monday, July 29, 2019, first section, p. 2, [https://dof.gob.mx/nota\\_to\\_imagen\\_fs.php?codnota=5566696&fecha=29/07/2019&cod\\_diario=282013](https://dof.gob.mx/nota_to_imagen_fs.php?codnota=5566696&fecha=29/07/2019&cod_diario=282013).



Con la aprobación por parte del Senado de la República, de conformidad con el artículo 133 constitucional, sólo había de esperar a que las legislaturas de los Estados – Parte restantes hicieran lo mismo, para proceder a la publicación en el DOF, lo cual sucedió hasta el lunes 29 de junio de 2020, con lo cual, el 1 de julio de ese año el T-MEC entró en vigor, y con ello, entre otras figuras, el MLRR.

El propósito del mecanismo es brindar a los Estados la capacidad de imponer medidas de reparación (artículo 31-A.1 del T-MEC), cuando se presente la denegación de los derechos colectivos de los trabajadores en instalaciones cubiertas (art. 31-A.15 del T-MEC). Los derechos colectivos consisten en la libertad de asociación y de negociación colectiva (art. 31-A.2). La instalación cubierta se refiere a una instalación en un sector prioritario asentada en el territorio de un Estado, la cual produce una mercancía o suministra un servicio comercializado entre las Partes, o bien, una mercancía o servicio que compite con otra en el territorio de una Parte (art. 31-A.15).<sup>10</sup>

10. Los artículos en comento aplican para las relaciones comerciales entre México y Estados Unidos, y los mismos numerales del Anexo 31-B son idénticos y corresponden a las relaciones entre México y Canadá.

With the approval by the Senate of the Republic, in accordance with Article 133 of the Constitution, it was only necessary to wait for the legislatures of the remaining States - Parties to do the same, in order to proceed with the publication in the Official Gazette of the Federation, which happened on Monday, June 29, 2020, with which, on July 1 of that year, the USMCA entered into force, and with it, among other figures, the RRLM.

The purpose of the mechanism is to provide States with the ability to impose remedies (Art. 31-A.1 of the USMCA), when there is a denial of collective rights of workers in covered facilities (Art. 31-A.15 of the USMCA). Collective rights consist of freedom of association and collective bargaining (Art. 31-A.2). Covered facility refers to a facility in a priority sector located in the territory of a State, which produces a good or provides a service traded between the Parties, or a good or service that competes with another good or service in the territory of a Party (Art. 31-A.15).<sup>10</sup>

10. The articles in question apply to trade relations between Mexico and the United States, and the same paragraphs of Annex 31-B are identical and correspond to relations between Mexico and Canada.



Por sector prioritario se identifica aquél que produce mercancías manufacturadas, suministra servicios, o involucra minería, e incluye, pero no están limitadas a los siguientes rubros o sectores:

... productos y componentes aeroespaciales, autos y autopartes, productos cosméticos, mercancías de panadería elaboradas industrialmente, acero y aluminio, vidrio, cerámica, plástico, forjas, y cemento.<sup>11</sup>

Tres cosas preocupan con respecto a lo anterior. Primero, de conformidad con el artículo 31-A.13 y 31-B.13 del T-MEC habrá una revisión anual del listado.<sup>12</sup> Segundo, la descripción de industrias es ilustrativa y no taxativa, lo cual implica, algún Estado podría señalar o reclamar la denegación de derechos colectivos de los trabajadores en algún sector no mencionado en el listado, en cuyo caso, en términos del texto actual del T-MEC, el Estado que reciba la reclamación estaría obligado a atenderla.

Tercero, a los seis años de vigencia del tratado habrá una revisión, lo cual podría implicar la ampliación del listado, por ejemplo, incluir *call centers* u otros sectores.

#### Artículo 34.7 Revisión Extensión de la Vigencia

1. ...
2. En el sexto aniversario de la entrada en vigor de este Tratado, la Comisión se reunirá para realizar una "revisión conjunta" del funcionamiento de este Tratado, revisar cualquier recomendación de tomar medidas presentadas por una Parte y decidir sobre cualquier medida apropiada. Cada Parte puede proporcionar recomendaciones para que la Comisión tome medidas, al menos un mes antes de que tenga lugar la reunión de revisión conjunta de la Comisión.<sup>13</sup>



11. Nota al pie 3 del artículo 31-A.15 y Nota al pie 4 del artículo 31-B.15 del TMEC. Íbidem pp. 1079 y 1084.

12. "Las Partes revisarán anualmente la lista de sectores prioritarios y determinarán si se agrega algún sector a la lista". Íbidem pp. 1078 y 1084. Lo cual no ha sucedido en las reuniones anuales de la Comisión de Libre Comercio (integrada por los Ministros de los tres países y establecida de conformidad con el art. 30.1 del TMEC) realizadas el 17 y 18 de mayo de 2021, 7 y 8 de julio de 2022 y, 6 y 7 de julio de 2023.

13. Íbidem, p. 563.

A priority sector is identified as one that produces manufactured goods, provides services, or involves mining, and includes, but is not limited to, the following items or sectors:

... aerospace products and components, automotive and auto parts, cosmetic products, industrially processed bakery goods, steel and aluminum, glass, ceramics, plastics, forgings, and cement.<sup>11</sup>

Three things are of concern with respect to the above. First, in accordance with Article 31-A.13 and 31-B.13 of the USMCA there will be an annual review of the list.<sup>12</sup> Second, the description of industries is illustrative and not exhaustive, which implies that a State could point out or claim the denial of collective rights of workers in a sector not mentioned in the list, in which case, in terms of the current text of the USMCA, the State receiving the claim would be obliged to address it. Third, after six years of the treaty's validity there will be a review, which could imply the expansion of the list, for example, to include call centers or other sectors.

#### Article 34.7 Review of the Validity Extension

1. ...
2. On the sixth anniversary of the entry into force of this Agreement, the Commission shall meet to conduct a "joint review" of the operation of this Agreement, review any recommendations for action submitted by a Party and decide on any appropriate action. Each Party may provide recommendations for action by the Commission at least one month before the joint review meeting of the Commission takes place.<sup>13</sup>

11. Footnote 3 to Article 31-A.15 and Footnote 4 to Article 31-B.15 of the USMCA. Ibidem pp. 1079 and 1084.

12. "The Parties shall annually review the list of priority sectors and determine whether to add any sectors to the list". Ibidem pp. 1078 and 1084. This did not happen at the annual meetings of the Free Trade Commission (composed of the Ministers of the three countries and established in accordance with Article 30.1 of the USMCA) held on May 17 and 18, 2021, July 7 and 8, 2022, and July 6 and 7, 2023.

13. Ibidem, p. 563.

De hecho, en la sección 713 de la Ley de Implementación estadounidense del T-MEC (USMCA, por sus siglas en inglés) se incluyó *call centers* y la idea de incluir subsectores para efecto del monitoreo, aplicación y cumplimiento del capítulo laboral.

*19 USC 4643. 713. Enforcement Priorities  
Interagency Labor Committee shall*

*(1) ...*

*(2) establish an annually update a list of priority subsectors within such priority sector to be the focus of the enforcement efforts of the Committee, the first of which shall consist of*

- (A) auto assembly;*
- (B) auto parts;*
- (C) aerospace;*
- (D) industrial bakeries;*
- (E) electronics;*
- (F) call centers;*
- (G) mining; and*
- (H) steel and aluminum; and*

*(3) review priority facilities within such priority subsectors for monitoring and enforcement.<sup>14</sup>*

**14.** *Public Law 116-113 (01/29/2020) To Implement the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada*, p. 134 Stat. 82, <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/house-bill/5430/text>.

In fact, section 713 of the USMCA Implementation Act included call centers and the idea of including subsectors for purposes of monitoring, enforcement and compliance with the labor chapter.

*19 USC 4643. 713. Enforcement Priorities  
Interagency Labor Committee shall*

*(1) ...*

*(2) establish an annually update a list of priority subsectors within such priority sector to be the focus of the enforcement efforts of the Committee, the first of which shall consist of*

- (A) auto assembly;*
- (B) auto parts;*
- (C) aerospace;*
- (D) industrial bakeries;*
- (E) electronics;*
- (F) call centers;*
- (G) mining; and*
- (H) steel and aluminum; and*

*(3) review priority facilities within such priority subsectors for monitoring and enforcement.<sup>14</sup>*

**14.** *Public Law 116-113 (01/29/2020) To Implement the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada*, p. 134 Stat. 82, <https://www.congress.gov/bill/116th-congress/house-bill/5430/text>.



Durante los tres años de vigencia del T-MEC se han presentado más de una docena de casos de conformidad con el MLRR,<sup>15</sup> los cuales de un modo u otro, han tenido salida o solución, ya sea, en la mayoría de ellos, con acciones correctivas por parte de las empresas para hacer cumplir los derechos colectivos de libertad sindical con respecto a la elección del sindicato y su directiva; y en otros, para contrarrestar las acciones de los patrones para impedir dicha participación o para favorecer a un determinado sindicato, o el despido de los trabajadores por ejercer sus derechos sindicales.

Sólo en dos casos México no ha reconocido la existencia de violaciones a los derechos colectivos de los trabajadores y, por tanto, se ha negado a comunicar a las empresas la realización de acciones correctivas o no intervencionistas con respecto al ejercicio de esos derechos. En este supuesto encontramos La Mina San Martín, localizada en Sombrerete, Zacatecas, propiedad de Grupo México,<sup>16</sup> de la cual se extrae plomo, zinc y cobre, y el 15 de mayo de 2023, el Comité Laboral Interinstitucional de Monitoreo y Cumplimiento (ILC, por sus siglas en inglés) recibió una petición de la Federación Estadounidense del Trabajo y Congreso de Organizaciones Industriales (AFL-CIO), *United Steel Workers (USW)* y Sindicato Nacional de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos, Siderúrgicos y Similares de la República Mexicana (Los Mineros) para revisar la situación en la referida mina y concluyó que Grupo México reanudó operaciones, a pesar de existir una huelga en curso y haber establecido negociaciones colectivas con una coalición de trabajadores distinta a Los Mineros.<sup>17</sup>



15. 1. Tridonex, 2. GM Silao, 3. Panasonic, 4. Teksid, 5. VU Manufacturing, 6. Saint Gobain, 7. Unique Fabricating, 8. Goodyear, 9. Draxton, 10. INISA 2000, 11. San Martín, 12. Yazaki, 13. MasAir y 14. Teklas, véase *USMCA Cases, US Department of Labor*, <https://www.dol.gov/agencies/ilab/our-work/trade/labor-rights-usmca-cases>, consultado el 6 de noviembre de 2023.

16. El otro caso fue sobre la instalación de Grupo Yazaki, ubicada en León, Guanajuato, respecto de la cual el Gobierno de México determinó "... no existen pruebas sustanciales de una injerencia patronal o denegación de derechos a la libertad sindical y negociación colectiva por parte de la empresa". Comunicado de la Secretaría de Economía del 18 de agosto de 2023, <https://www.gob.mx/se/prensa/el-gobierno-de-mexico-notifica-al-gobierno-de-estados-unidos-que-no-lleva-a-cabo-la-revision-solicitada-al-amparo-del-mecanismo?idiom=es>. No obstante Grupo Yazaki firmó una carta de neutralidad para no intervenir en los asuntos sindicales de los trabajadores, así como de brindarles capacitación sobre los derechos de libertad sindical y negociación colectiva, con lo cual México y Estados Unidos expresaron su conformidad, Comunicado de la Secretaría de Economía del 4 de octubre de 2023, <https://www.gob.mx/se/prensa/los-gobiernos-de-mexico-y-estados-unidos-acuerdan-de-manera-exitosa-la-conclusion-de-la-solicitud-de-revision-al-grupo-yazaki?idiom=es>.

17. VALDELAMAR, Jassiel, "La mina San Martín se encuentra en Zacatecas". *El Financiero*, sección economía, 22 de agosto de 2023, <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2023/08/22/eu-pide-panel-laboral-bajo-t-mec-por-caso-de-la-mina-san-martin-de-grupo-mexico/>.

During the three years that the USMCA has been in force, more than a dozen cases have been filed under the RRLM,<sup>15</sup> which in one way or another, have been resolved, either, in most of them, with corrective actions by the companies to enforce the collective rights of freedom of association with respect to the election of the union and its officers; and in others, to counteract the actions of the employers to prevent such participation or to favor a particular union, or the dismissal of workers for exercising their union rights.

In only two cases, Mexico has not recognized the existence of violations of workers' collective rights and, therefore, has refused to communicate to companies the implementation of corrective or non-interventionist actions with respect to the exercise of those rights. In this case we find La Mina San Martín, located in Sombrerete, Zacatecas, owned by *Grupo México*,<sup>16</sup> from which lead, zinc and copper are extracted, and on May 15, 2023, the Interagency Labor Monitoring and Compliance Committee (ILC) received a request from the American Federation of Labor and Congress of Industrial Organizations (AFL-CIO), *United Steel Workers (USW)* and *Sindicato Nacional de Trabajadores Mineros, Metalúrgicos, Siderúrgicos y Similares de la República Mexicana (Los Mineros)* to review the situation at the referred mine and concluded that *Grupo México* resumed operations, despite the existence of an ongoing strike and having established collective bargaining negotiations with a coalition of workers other than *Los Mineros*.<sup>17</sup>

15. 1. Tridonex, 2. GM Silao, 3. Panasonic, 4. Teksid, 5. VU Manufacturing, 6. Saint Gobain, 7. Unique Fabricating, 8. Goodyear, 9. Draxton, 10. INISA 2000, 11. San Martín, 12. Yazaki, 13. MasAir and 14. Teklas, see *USMCA Cases, US Department of Labor*, <https://www.dol.gov/agencies/ilab/our-work/trade/labor-rights-usmca-cases>, accessed November 6, 2023.

16. The other case involved the Grupo Yazaki facility, located in León, Guanajuato, with respect to which the Government of Mexico determined "... there is no substantial evidence of employer interference or denial of freedom of association and collective bargaining rights by the company". Press release of the Ministry of Economy dated August 18, 2023, <https://www.gob.mx/se/prensa/el-gobierno-de-mexico-notifica-al-gobierno-de-estados-unidos-que-no-lleva-a-cabo-la-revision-solicitada-al-amparo-del-mecanismo?idiom=es>. However, Grupo Yazaki signed a letter of neutrality not to intervene in workers' union affairs, as well as to provide them with training on freedom of association and collective bargaining rights, with which Mexico and the United States expressed their agreement, Press release from the Ministry of Economy dated October 4, 2023, <https://www.gob.mx/se/prensa/los-gobiernos-de-mexico-y-estados-unidos-acuerdan-de-manera-exitosa-la-conclusion-de-la-solicitud-de-revision-al-grupo-yazaki?idiom=es>.

17. VALDELAMAR, Jassiel, "The San Martin mine is located in Zacatecas". *El Financiero*, Economy section, August 22, 2023, <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2023/08/22/eu-pide-panel-laboral-bajo-t-mec-por-caso-de-la-mina-san-martin-de-grupo-mexico/>.

Como resultado de lo anterior, el 16 de junio de 2023, Estados Unidos a través del USTR, encabezada por Katherine Tai, presentó a México una petición para solicitar la revisión de la eventual denegación de derechos de libertad sindical y negociación colectiva de los trabajadores mineros.<sup>18</sup>

De la revisión realizada por México, dentro del plazo de 45 días establecido en el artículo 31-A.4 del T-MEC, el gobierno de México concluyó que no existía una denegación de derechos de los trabajadores. Motivo por el cual, el 22 de agosto de 2023, Estados Unidos, al no ver atendidas en debida forma sus demandas, presentó la solicitud de establecimiento de un panel conforme al MLRR para efecto de una resolución del asunto. Adicionalmente, la titular del USTR ordenó la suspensión del procedimiento de cuentas aduaneras respecto de las importaciones procedentes de la mina San Martín, lo cual resulta peculiar, cuando al parecer, dicha mina no realiza exportaciones a Estados Unidos.

18. AGENCIA REFORMA, “Solicita EU panel laboral de respuesta rápida contra México”, *El Diario mx*, martes 22 de agosto de 2023, <https://diario.mx/estados-unidos/solicita-eu-panel-laboral-de-respuesta-rapida-contra-mexico-20230822-2090170.html>.

As a result, on June 16, 2023, the United States, through the USTR, led by Katherine Tai, filed a request with Mexico to ask for a review of the eventual denial of freedom of association and collective bargaining rights of the mine workers.<sup>18</sup>

From the review carried out by Mexico, within the 45-day period established in Article 31-A.4 of the USMCA, the Mexican government concluded that there was no denial of workers' rights. For this reason, on August 22, 2023, the United States, not seeing its claims duly addressed, filed a request for the establishment of a panel under the RRLM for the purpose of resolving the matter. Additionally, the head of the USTR ordered the suspension of the procedure of customs accounts with respect to imports from the San Martin mine, which is peculiar, when it appears that the mine does not export to the United States.

18. AGENCIA REFORMA, “U.S. requests rapid response labor panel against Mexico”, *El Diario mx*, martes August 22, 2023, <https://diario.mx/estados-unidos/solicita-eu-panel-laboral-de-respuesta-rapida-contra-mexico-20230822-2090170.html>.



En este asunto, los argumentos de México para no aceptar la revisión del caso son sumamente interesantes. Por un lado, se trata de un conflicto añejo, atendido por la autoridad laboral mexicana y anterior a la entrada en vigor del T-MEC.<sup>19</sup> En segundo lugar, la empresa minera no realiza exportaciones a Estados Unidos. Entonces, en opinión del gobierno de México, no cae en el espectro de revisión del MLRR.<sup>20</sup>

Como siempre se dice, no es posible que la norma prevea todos los supuestos, como lo comentado anteriormente, y los argumentos de México parecen imbatibles; pero surge una interrogante, si la presunta denegación de derechos se cometió durante el período de vigencia del T-MEC, entonces el caso es susceptible de someterse al MLRR o no. Lo cierto es, la solicitud de instalación de un panel ya fue presentada por Estados Unidos y al parecer se cumplieron las etapas previstas en el mecanismo, por lo cual, de conformidad con el Protocolo Modificatorio del T-MEC, en particular el artículo 31.6.4: “A la entrega de la solicitud, el panel quedará establecido”.



19. RAMÍREZ HERNÁNDEZ, Ricardo, “El incierto destino del mecanismo laboral del T-MEC”, *El Universal*, 31 de agosto de 2023, <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/ricardo-ramirez-herandez/el-incierto-destino-del-mecanismo-laboral-del-t-mec/>.

20. “México recibe solicitud del Gobierno de Estados Unidos para el establecimiento de un Panel Laboral de Respuesta Rápida sobre el caso de la Mina San Martín”, Comunicado de la Secretaría de Economía del 22 de agosto de 2023, <https://www.gob.mx/se/prensa/mexico-recibe-solicitud-del-gobierno-de-estados-unidos-para-el-establecimiento-de-un-panel-laboral-de-respuesta-rapida-sobre>.

In this matter, Mexico's arguments for not accepting the review of the case are extremely interesting. On the one hand, this is a long-standing dispute, addressed by the Mexican labor authority and prior to the entry into force of the USMCA.<sup>19</sup> Second, the mining company does not export to the United States. Therefore, in the opinion of the Mexican government, it does not fall within the scope of the RRLM review.<sup>20</sup>

As it is always said, it is not possible for the rule to foresee all the assumptions, as commented above, and Mexico's arguments seem unbeatable; but a question arises, if the alleged denial of rights was committed during the period of validity of the USMCA, then the case is susceptible to be submitted to the RRLM or not. The truth is, the request for the establishment of a panel was already filed by the United States and it seems that the stages foreseen in the mechanism were fulfilled, therefore, in accordance with the Protocol Modifying the USMCA, in particular Article 31.6.4: “Upon delivery of the request, the panel shall be established”.

19. RAMÍREZ HERNÁNDEZ, Ricardo, “The uncertain future of the USMCA labor mechanism”, *El Universal*, August 31, 2023, <https://www.eluniversal.com.mx/opinion/ricardo-ramirez-herandez/el-incierto-destino-del-mecanismo-laboral-del-t-mec/>.

20. “Mexico receives request from the U.S. Government for the establishment of a Rapid Response Labor Panel on the San Martin Mine Case”, Press release from the Ministry of Economy dated August 22, 2023, <https://www.gob.mx/se/prensa/mexico-recibe-solicitud-del-gobierno-de-estados-unidos-para-el-establecimiento-de-un-panel-laboral-de-respuesta-rapida-sobre>.

No perdamos de vista que en los Anexos V (México – Estados Unidos) y VI (México – Canadá) de la Decisión 1 de la Comisión de Libre Comercio, emitida el 2 de julio de 2020, Las Partes del T-MEC se pusieron de acuerdo en el listado de panelistas para atender los asuntos derivados del MLRR. Con lo cual, la selección de panelistas para el caso en comento podría recaer en algunas de las personas siguientes:

**Mexican Nationals/Nacionales mexicanos:**

Graciela Irma Bensusán Areous  
 Antonio Enrique Larios Díaz  
 Pablo Vicente Monroy Gómez  
 Luis Monsalvo Álvarez  
 Sergio Pallares y Lara  
 Lorenzo de Jesús Roel Hernández

**U.S. Nationals/Nacionales estadounidenses:**

Janice R. Bellace  
 Lance Compa  
 Peter J. Hurtgen  
 Ira F. Jaffe  
 Kevin Kolben  
 Edward E. Potter

**List of Non-nationals/Lista de no nacionales:**

Adolfo Alberto Ciudad Reynaud  
 Gary Cwitco  
 Salvador Del Rey Guanter  
 Cleopatra Elmira Doumbia-Henry  
 Pablo Lazo Grandi  
 Paul van der Heijden.<sup>21</sup>

21. Listas de Panelistas Laborales de Respuesta Rápida México – Estados Unidos, [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/561116/ANEXO\\_5Lista\\_Panelistas\\_MLRR\\_MEX\\_EUA.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/561116/ANEXO_5Lista_Panelistas_MLRR_MEX_EUA.pdf).

Let us not lose sight of the fact that in Annexes V (Mexico - United States) and VI (Mexico - Canada) of Decision 1 of the Free Trade Commission, issued on July 2, 2020, the Parties to the USMCA agreed on the list of panelists to address matters arising from the RRLM. Therefore, the selection of panelists for the case in question could fall on some of the following persons:

**Mexican Nationals:**

Graciela Irma Bensusán Areous  
 Antonio Enrique Larios Díaz  
 Pablo Vicente Monroy Gómez  
 Luis Monsalvo Álvarez  
 Sergio Pallares y Lara  
 Lorenzo de Jesús Roel Hernández

**U.S. Nationals:**

Janice R. Bellace  
 Lance Compa  
 Peter J. Hurtgen  
 Ira F. Jaffe  
 Kevin Kolben  
 Edward E. Potter

**List of Non-nationals:**

Adolfo Alberto Ciudad Reynaud  
 Gary Cwitco  
 Salvador Del Rey Guanter  
 Cleopatra Elmira Doumbia-Henry  
 Pablo Lazo Grandi  
 Paul van der Heijden.<sup>21</sup>

21. Lists of Mexico - United States Rapid Response Labor Panelists, [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/561116/ANEXO\\_5Lista\\_Panelistas\\_MLRR\\_MEX\\_EUA.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/561116/ANEXO_5Lista_Panelistas_MLRR_MEX_EUA.pdf).



Llama la atención, a la fecha de realización de este escrito, 6 de noviembre de 2023, los países no se han puesto de acuerdo en los panelistas que conocerán del asunto, pero, salvo una vuelta de timón por parte del gobierno de México, el asunto se ventilará ante un panel laboral, de conformidad con lo previsto en el MLRR.

Con base en lo anterior, el panel estará obligado a revisar, entre otros aspectos, los siguientes:

1. Si el Capítulo 23 del T-MEC y el Anexo 31-A del Protocolo Modificadorio son aplicables a las empresas mexicanas que no realizan exportaciones a Estados Unidos.
2. Si el panel laboral es competente para conocer de la denegación de derechos de una empresa mexicana que no realiza exportaciones a Estados Unidos.
3. Si el Capítulo 23 y el Anexo 31-A del T-MEC vigentes a partir del 1 de julio de 2020 son aplicables a los conflictos surgidos con anterioridad a esa fecha.
4. Si en el caso de la Mina San Martín, cuyo conflicto surgió con anterioridad al T-MEC, el panel es competente para conocer de una situación posterior, como la reanudación de actividades en la mina, como resultado de la negociación con otra coalición distinta de Los Mineros, y si acaso supone o existe una denegación de derechos laborales.



En realidad, con todo lo expuesto se observa como un caso sumamente interesante, el cual se ventilará durante 2024 y establecerá derroteros sobre el funcionamiento del Capítulo 23 del T-MEC y del MLRR, con respecto al cual, en el pasado reciente, ha crecido el número de casos promovidos por Estados Unidos, una vez que en México terminó el período de tres años para la legitimación de los contratos colectivos anteriormente registrados ante la autoridad laboral.

It is noteworthy that, as of the date of this writing, November 6, 2023, the countries have not agreed on the panelists who will hear the matter, but, in the absence of a sudden change of direction by the Mexican government, the matter will be heard by a labor panel, in accordance with the provisions of the RRLM.

Based on the foregoing, the panel will be required to review, among other things, the following aspects:

1. Whether Chapter 23 of the USMCA and Annex 31-A of the Modifying Protocol are applicable to Mexican companies that do not export to the United States.
2. Whether the labor panel has jurisdiction to hear the denial of rights of a Mexican company that does not export to the United States.
3. Whether Chapter 23 and Annex 31-A of the USMCA in effect as of July 1, 2020 are applicable to disputes arising prior to that date.
4. Whether in the case of the San Martin Mine, whose conflict occurred prior to the USMCA, the panel is competent to hear a subsequent situation, such as the resumption of activities at the mine as a result of the negotiation with another coalition different from Los Mineros, and whether there is a denial of labor rights.

In reality, all of the above is seen as an extremely interesting case, which will be heard during 2024 and will set the course for the operation of Chapter 23 of the USMCA and the RRLM, with respect to which, in the recent past, the number of cases brought by the United States has grown, once the three-year period for the legitimization of collective bargaining agreements previously registered before the labor authority ended in Mexico.



Tienda especializada en regalos,  
souvenirs y todo lo necesario  
para que la experiencia del  
viajero sea la más placentera.



Contamos con más de  
**42 tiendas** en aeropuertos de la Republica Mexicana tales  
como: CDMX, Monterrey, Guadalajara, Los Cabos, Vallarta, Tijuana, entre otros.



# MERCADO PROVIDENCIA

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE GUADALAJARA, PUERTA "D"

"UN CONCEPTO QUE SE ADAPTA A LOS DIFERENTES MOMENTOS DEL DÍA"

# Análisis del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea (CBAM), tratándose de importaciones de productos contaminantes

Analysis of the European Union's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) for imports of polluting products



Dr. Hadar **Moreno Valdez**





Dr. Hadar  
Moreno Valdez

## SEMBLANZA

Licenciado, Maestro y Doctor en Derecho por la UNAM, graduado en las tres ocasiones con Mención Honorífica.

Fue Director de Amparos en la Subprocuraduría Fiscal federal de Amparos de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Fungió como Director de Normatividad en la Secretaría de Gobernación; Subdirector en la Secretaría de Economía; Subadministrador en la Administración General de Aduanas del SAT; representante de Aduanas ante el Consejo Consultivo de Prácticas Desleales de Comercio Internacional.

Cuenta con: el certificado en Control de Exportaciones (Export Control) expedido por el Centro Internacional de Comercio Exterior de la Universidad de Georgia en los Estados Unidos; el Certificado de Comercio Exterior expedido por el Departamento de Comercio de los Estados Unidos; el Certificado en Análisis de Riesgos, expedido por el Departamento de Energía de los Estados Unidos; y el Certificado en Análisis de Riesgos expedido por el Gobierno de Brasil.

Autor y coautor de 12 publicaciones entre las que destacan: Praxis Aduanera; Materia Aduanera; El Sistema de Prácticas Desleales de Comercio Internacional y Salvaguardias en México; Comercio Exterior sin Barreras; y Lecciones de Cátedra de la Materia de Comercio Exterior. Actualmente funge como Catedrático de la UNAM.

## RESUME

Law Degree, Master's Degree and Doctorate in Law from UNAM, graduated on all three occasions with an Honorary Mention.

He was Director of Protection at the Federal Deputy Attorney General's Office for Protection of Rights (Amparos) of the Secretariat of Finance and Public Credit. He served as Director of Standardization at the Secretariat of the Interior; Deputy Director at the Secretariat of the Economy; Deputy Administrator at the General Customs Administration of the SAT; and Customs representative at the Advisory Council on Unfair Practices in International Trade.

He has a Certificate in Export Control issued by the International Center for Foreign Trade of the University of Georgia in the United States, a Certificate in Foreign Trade issued by the United States Department of Commerce, a Certificate in Risk Analysis issued by the United States Department of Energy and a Certificate in Risk Analysis issued by the Government of Brazil.

He is the author and co-author of 12 publications, among which are Praxis Aduanera; Materia Aduanera; El Sistema de Prácticas Desleales de Comercio Internacional y Salvaguardias en México; Comercio Exterior sin Barreras; and Lecciones de Cátedra de la Materia de Comercio Exterior. He currently serves as Professor at UNAM.

Un aspecto que ha ido cobrando cada vez mayor fuerza es la lucha contra la contaminación a nivel internacional, y entre algunos de los temas de los cuales se habla de manera recurrente, se tienen a saber: la reducción de gases de efecto invernadero y de huella de carbono, temas que han sido aludidos, sobre todo para la elaboración de bienes que son comercializados internacionalmente. Cabe mencionar que entre las reuniones internacionales que han tocado estos puntos, se tienen a saber: la sesión de Roma, Italia del año 2021 y la de la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas sobre cambio climático que se efectuó en Escocia también del año 2021, entre otros aspectos.

Respecto del presente tema, en 2021 la Unión Europea refirió que estaba ponderando implementar un impuesto para aquellos productos elaborados al amparo de bajos estándares medioambientales, la idea es que los productores de mercancías que utilizan altos índices de carbón en su elaboración tendrían que pagar un impuesto para que sus productos ingresen a la Unión y en el caso de los Estados Unidos se empiezan a proyectar medidas sobre dichos aspectos de igual manera.

One aspect that has been increasingly becoming more important is the fight against pollution at the international level, and some of the topics that have been repeatedly discussed are: the reduction of greenhouse gasses and carbon footprint, topics that have been alluded to, especially for the production of goods that are traded internationally. It is worth mentioning that among the international meetings that have addressed these issues, we have: the Rome session in Italy in 2021 and the United Nations Conference on Climate Change held in Scotland, also in 2021, among other aspects.

Regarding this issue, in 2021 the European Union stated that it was considering implementing a tax for those products manufactured under low environmental standards, the idea being that producers of goods that use high levels of carbon in their production would have to pay a tax for their products to enter the Union, and in the case of the United States, measures on these aspects are also beginning to be considered.



Resulta importante comentar que en consideración de John Norregaard y Valérie Reppelin-Hill, el tema aludido ya ha sido examinado por diversos países, y lo denominan como ecotasas, señalando que diversos países han ido adoptando gravámenes en materia medio ambiental sobre: impuestos para las emisiones cuyas tasas se fijan en función del volumen de emisión y del grado de daño ecológico, conocidos como “impuestos de Pigou”; impuestos indirectos sobre los insumos de producción o sobre bienes de consumo cuya utilización puede perjudicar el medio ambiente (por ejemplo, los impuestos selectivos al consumo de gasolina); disposiciones sobre otros impuestos relacionadas con la ecología, y disposiciones que contemplan una depreciación acelerada y tasas impositivas más bajas en el caso de equipos y métodos de producción que permitan ahorrar energía y reducir la contaminación.<sup>1</sup>

En el marco de la Unión Europea se ha instrumentado un mecanismo denominado como Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea (CBAM), sobre el particular se tiene que la Comisión Europea en su oportunidad propuso dicho Mecanismo, cuyo objetivo consiste en establecer unas condiciones de competencia equitativas entre los productores de la Unión Europea con respecto a productores de terceros países que utilizan insumos más contaminantes – particularmente sobre el tema del uso de carbón-, y para ello, se fijaría por parte de la Unión Europea, un precio del carbono empleado por dichos terceros países sobre determinados productos importados.

En consideración de Carlos Hernández, el 14 de Julio de 2021 la Comisión Europea publicó el documento (de 291 páginas) titulado “Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism”, como parte del Pacto Verde Europeo (“European Green Deal”) que persigue la reducción de las emisiones de carbono en un 55% tomando como base las emisiones del año 1990, para el año 2030 y convertir a Europa en un continente neutral en carbono para el año 2050. Para ello, se establece que el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión (CBAM) implica una medida climática que busca prevenir el riesgo de fugas de carbono (“carbon leakages”) y contribuir a la creciente ambición europea de mitigar los efectos ambientales, cumpliendo a la vez con las regulaciones de la Organización Mundial de Comercio (OMC). El cambio climático es un problema global que requiere soluciones globales. Al tiempo que la Unión Europea aumenta sus ambiciones climáticas, hay países fuera de la región en donde prevalecen regulaciones ambientales menos estrictas, lo que pudiera generar el riesgo de incrementar las pérdidas o fugas de carbono (“carbon leakages”), dado que compañías establecidas en Europa, cuya producción fuera intensiva en generación de carbono, pudieran relocalizar su operación fuera de la región con el fin de aprovechar estas regulaciones más laxas, o bien que los productos europeos pudieran ser reemplazados por importaciones más intensivas en generación de carbono. Lo anterior cambiaría las emisiones fuera de Europa y por lo tanto socavaría seriamente los esfuerzos de cambio climático de la Unión Europea y del resto del mundo.<sup>2</sup>



It is important to note that, according to John Norregaard and Valérie Reppelin-Hill, this issue has already been examined by several countries, and they refer to it as eco-taxes, and we should also mention that some countries have been adopting environmental taxes on: emissions taxes whose rates are set according to the volume of emissions and the degree of ecological damage, known as “Pigou taxes”; indirect taxes on production inputs or on consumer goods whose use may harm the environment (for example, selective taxes on gasoline consumption); provisions on other ecologically related taxes; and provisions for accelerated depreciation and lower tax rates for equipment and production methods that save energy and reduce pollution.<sup>1</sup>

The European Union has implemented a mechanism known as the European Union's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM). In this regard, the European Commission proposed this mechanism, whose objective is to establish equitable conditions of competition between European Union producers with respect to producers in third countries that use more polluting inputs –particularly with respect to the use of coal-, and for this purpose, the European Union would set a price for the carbon used by such third countries on certain imported products.

In consideration of Carlos Hernández, on July 14, 2021, the European Commission published the document (of 291 pages) entitled “Proposal for a regulation of the European Parliament and of the Council establishing a carbon border adjustment mechanism”, as part of the European Green Deal, which aims to reduce carbon emissions by 55% based on 1990 emissions by 2030 and to turn Europe into a carbon neutral continent by 2050. To this end, the EU's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) is a climate measure that seeks to prevent the risk of carbon leakage and contribute to Europe's growing ambition to mitigate environmental effects, while complying with World Trade Organization (WTO) regulations. Climate change is a global problem that requires global solutions. As the European Union increases its climate ambitions, there are countries outside the region where less stringent environmental regulations prevail, which could create the risk of increased carbon leakages, as European-based companies with carbon-intensive production could relocate their operations outside the region to take advantage of these less stringent regulations, or European products could be replaced by more carbon-intensive imports. This would shift emissions away from Europe and thus seriously undermine the climate change efforts of the European Union and the rest of the world.<sup>2</sup>

El reglamento del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea CBAM, entró en vigor el 16 de mayo de 2023, al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea. El Mecanismo CBAM entró en vigor en su fase de transición el 1 de octubre de 2023, y el primer período de notificación para los importadores finalizará el 31 de enero de 2024. Se aplicará inicialmente a las importaciones de determinados bienes e insumos seleccionados cuya producción es intensiva en carbono y con un riesgo significativo de fuga de carbono, rubro que incluirá al cemento, hierro, acero, aluminio, fertilizantes, electricidad e hidrógeno. Una vez que el sistema entre en vigor permanente el 1 de enero de 2026, los importadores deberán declarar anualmente la cantidad de bienes importados a la Unión Europea en el año anterior y sus respectivos gases de efecto invernadero (GEI) incorporados a sus mercancías. Luego, entregarán el número correspondiente de certificados del Mecanismo CBAM. El precio de los certificados se calculará en función del precio medio semanal de subasta de los derechos de emisión del Régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea (RCDE UE) expresado en €/tonelada de CO<sub>2</sub> emitida.

The European Union's CBAM regulation entered into force on May 16, 2023, the day after its publication in the Official Journal of the European Union. The CBAM Mechanism entered into force in its transitional phase on October 1, 2023, and the first reporting period for importers will end on January 31, 2024. It will initially apply to imports of certain selected goods and inputs whose production is carbon intensive and with a significant risk of carbon leakage, including cement, iron, steel, aluminum, fertilizers, electricity and hydrogen. Once the system enters into permanent force on January 1, 2026, importers will be required to declare annually the quantity of goods imported into the European Union in the previous year and their respective greenhouse gas (GHG) embodied in their goods. They will then surrender the corresponding number of CBAM certificates. The price of the certificates will be calculated on the basis of the average weekly auction price of European Union Emissions Trading Scheme (EU ETS) allowances expressed in €/tonne of CO<sub>2</sub> emitted.



El Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea (CBAM), en términos generales opera de la siguiente manera: los importadores de productos de la Unión Europea, deberán adquirir certificados de carbono, los cuales deberán ser equivalentes al precio del carbono que hubiera sido pagado si los bienes exportados a dicha área, hubieran sido producidos bajo las reglas de los precios de carbono de la propia Unión. A su vez y una vez, que un productor no europeo pueda demostrar que ya ha pagado un precio por el carbono usado en ese tercer país en la producción de los bienes importados, el costo correspondiente podrá ser deducido en su totalidad por el importador europeo. En este sentido en el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión (CBAM), se dice que, con dicho mecanismo, se ayudará a reducir el riesgo de la fuga de carbono, promoviendo de esta manera que los productores de mercancías en países que no sean europeos, busquen hacer sus procesos productivos más “verdes” y en consonancia con las normas europeas respectivas en temas medioambientales. Los ingresos que se obtengan al amparo de productos que se exporten a la Unión Europea contribuirán al propio presupuesto de la Unión.

En consideración de Federico Steinberg y otros, se dice que el Mecanismo CBAM es un arancel sobre productos intensivos en carbono importados por la Unión Europea, para garantizar la coherencia entre los objetivos climáticos, incluidos en el Pacto Verde Europeo, y la política comercial y su motivación es muy clara: si la Unión Europea obliga a sus empresas a reducir las emisiones, pero no se asegura de que las importaciones internalicen dentro de su precio el coste social de las emisiones generadas en su producción, lo único que conseguiría es incentivar a las empresas a trasladarse fuera de la Unión Europea y abastecer el mercado único desde el exterior, siempre que el coste de dicho traslado sea menor que el coste de operar en la Unión Europea. Esta situación, conocida habitualmente como “fuga de carbono”, no sólo perjudicaría la competitividad de las empresas europeas, sino, lo que es peor, ni siquiera lograría el objetivo de la reducción de emisiones a nivel mundial: la reducción de las europeas sería simplemente compensada con unas mayores emisiones extracomunitarias.<sup>3</sup>



The EU's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), in general terms, operates as follows: importers of EU products must purchase carbon certificates, which must be equivalent to the carbon price that would have been paid if the goods exported to the EU had been produced under the EU's own carbon pricing rules. In turn, once a non-European producer can demonstrate that it has already paid a price for the carbon used in that third country in the production of the imported goods, the corresponding cost may be deducted in full by the European importer. In this sense, the EU's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) states that it will help reduce the risk of carbon leakage, thus encouraging producers of goods in non-European countries to make their production processes “greener” and in line with the respective European environmental standards. Revenues from products exported to the European Union will contribute to the Union's own budget.

According to Federico Steinberg and others, the CBAM Mechanism is said to be a tariff on carbon-intensive products imported by the European Union, to ensure coherence between climate objectives, included in the European Green Pact, and trade policy, and its motivation is very clear: if the European Union obliges its companies to reduce emissions, but does not ensure that imports internalize within their price the social cost of the emissions generated in their production, the only thing it would achieve is to encourage companies to relocate outside the European Union and supply the single market from outside, provided that the cost of such relocation is lower than the cost of operating within the European Union. This situation, commonly referred to as “carbon leakage”, would not only harm the competitiveness of European companies, but worse, it would not even achieve the global emissions reduction target: the reduction in European emissions would simply be offset by higher emissions outside the European Union.<sup>3</sup>

Cabe destacar que el Programa de Ajuste en Frontera de Carbono (CBAM) de la Unión Europea, se presenta como una estrategia importante en la lucha contra el cambio climático, abordando la necesidad urgente de equilibrar las emisiones de carbono mientras se mantiene el crecimiento económico. Con la creciente amenaza del cambio climático, la Unión Europea asegura que las industrias intensivas en carbono tanto dentro, como fuera, de sus fronteras se alineen con prácticas sostenibles. Se dice que la introducción del Mecanismo CBAM refleja el compromiso de la Unión por crear un terreno de juego nivelado en donde las emisiones de carbono se valoren adecuadamente independientemente de la ubicación geográfica. Al incorporar un costo de carbono justo para las importaciones, la Unión Europea no solo protege sus propios objetivos climáticos, sino que también envía un mensaje claro a la comunidad internacional sobre la importancia de la responsabilidad compartida en la mitigación de los impactos climáticos.

It is worth noting that the European Union's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) is presented as an important strategy in the fight against climate change, addressing the urgent need to balance carbon emissions while maintaining economic growth. With the growing threat of climate change, the European Union ensures that carbon-intensive industries both within and beyond its borders are aligned with sustainable practices. The introduction of the CBAM Mechanism is said to reflect the Union's commitment to creating a level playing field where carbon emissions are properly valued regardless of geographical location. By incorporating a fair carbon cost for imports, the European Union not only protects its own climate targets, but also sends a clear message to the international community about the importance of shared responsibility for mitigating climate impacts.





A través del Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea (CBAM), se pretende cumplir el objetivo del Pacto Verde de reducir las emisiones contaminantes de carbón en un 55% para 2030, y en su caso, lograr la neutralidad de carbono para mediados de siglo. Con este mecanismo se va a exigir que ciertas importaciones paguen precios del carbono que reflejen el comercio de derechos de emisión interno de la Unión Europea. Los bienes de producción nacional de terceros países se dice que se enfrentarán con los precios del carbono al que son producidas las mercancías en el seno de la propia Unión Europea. Aunque algunos países han expresado su preocupación por el Mecanismo CBAM con respecto al cumplimiento de las normas de la Organización Mundial del Comercio, se dice que dicho mecanismo cubrirá seis “emisiones de sectores industriales intensivos en “alto uso de carbono”, como: el cemento, hierro, acero, aluminio, fertilizantes, generación de electricidad e hidrógeno. El Mecanismo CBAM cubrirá directamente emisiones, así como ciertos precursores y emisiones indirectas de la electricidad comprada y servicios energéticos consumidos, aunque sólo inicialmente, el cemento y los fertilizantes tendrán que contabilizar las emisiones indirectas de carbono.

De acuerdo con lo previsto en el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono de la Unión Europea (CBAM), el 1 de octubre de 2023 comienza la fase de transición. En este caso, los importadores de la Unión Europea deberán comenzar a recopilar y divulgar datos de las emisiones asociadas con la fabricación de bienes cubiertos a través del Registro CBAM. Los importadores de la Unión Europea deberán presentar informes trimestrales indicando la cantidad total de importaciones de productos, sus emisiones incorporadas y si en su caso, se pagó un precio del carbono en el país extranjero. Durante la fase de transición, los importadores no tendrán que hacer frente a ninguna carga económica derivada del Mecanismo CBAM.

Para el 31 de diciembre de 2025, se dice que finalizará el período transitorio y en esta etapa, la Comisión Europea elaborará un informe que el Consejo y el Parlamento Europeos revisarán, incluyendo el funcionamiento del Mecanismo CBAM y considerarán la alternativa de incluir enmiendas. Como parte de esta revisión, también podrá existir la posibilidad de ampliar el Mecanismo CBAM y en el alcance para cubrir emisiones adicionales (por ejemplo, emisiones indirectas más allá del cemento y los fertilizantes, o emisiones del transporte) y bienes adicionales (se anticipa que las adiciones futuras en el Mecanismo CBAM podrían incluir productos químicos orgánicos y polímeros).



The EU's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) aims to meet the Green Deal target of reducing carbon emissions by 55% by 2030 and, where appropriate, achieving carbon neutrality by mid-century. This mechanism will require certain imports to pay carbon prices that reflect the European Union's internal emissions trading system. Domestically produced goods from third countries will reportedly face carbon prices at which goods are produced within the European Union itself. Although some countries have expressed concerns about the CBAM Mechanism's compliance with World Trade Organization rules, it is said that the mechanism will cover six emissions from “high carbon intensive” industrial sectors, such as cement, iron, steel, aluminum, fertilizers, power generation and hydrogen. The CBAM Mechanism will directly cover emissions, as well as certain precursors and indirect emissions from purchased electricity and energy services consumed, although only initially, cement and fertilizers will have to account for indirect carbon emissions.

In accordance with the provisions of the European Union's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM), the transition phase begins on October 1, 2023. In this case, EU importers will be required to start collecting and disclosing emissions data associated with the manufacture of covered goods through the CBAM Registry. EU importers will be required to submit quarterly reports indicating the total amount of product imports, their embodied emissions and whether a carbon price was paid in the foreign country, if any. During the transition phase, importers will not face any financial burden from the CBAM Mechanism.

By December 31, 2025, the transitional period is said to end and at this stage, the European Commission will prepare a report that the European Council and Parliament will review, including the functioning of the CBAM Mechanism and consider the alternative of including amendments. As part of this review, there may also be a possibility to expand the CBAM Mechanism and in scope to cover additional emissions (for example, indirect emissions beyond cement and fertilizers, or emissions from transport) and additional goods (it is anticipated that future additions to the CBAM Mechanism could include organic chemicals and polymers).

El 1° de enero de 2026 los cargos del Mecanismo CBAM entrarán en vigor. Los importadores deberán pagar una tasa de carbono en frontera mediante la compra de certificados para mercancías importadas. Los importadores también deberán presentar un informe anual de Declaración del Mecanismo CBAM, que incluirá la cantidad total de mercancías importadas, el total de las mercancías reales, las emisiones incorporadas -expresadas en CO<sub>2</sub>e-, el total de certificados CBAM entregados, el carbono que haya sido precio pagado en el país de origen, y desde luego, se podrán imponer pruebas de verificación.

Para el año 2034, se dice que se habrán eliminado progresivamente todos los derechos de emisión gratuitos. En este punto, todas las industrias cubiertas en este Mecanismo se espera que ya estén incorporadas en la normatividad inherente; de cualquier forma, se dice que la implementación del Mecanismo CBAM afectará directamente a los exportadores de los productos cubiertos del comercio de la Unión Europea. Los productores deberán tener en cuenta los costos de Mecanismo CBAM a fin de poder competir en el mercado europeo. Los fabricantes con alto contenido de carbono podrán ver eliminada cualquier ventaja competitiva en el mercado europeo con la introducción del Mecanismo CBAM, lo cual, abre la oportunidad para que los fabricantes con bajas emisiones de carbono puedan participar en el mercado de la Unión Europea.

On January 1, 2026 the CBAM charges will come into effect. Importers will be required to pay a border carbon fee by purchasing certificates for imported goods. Importers will also be required to submit an annual CBAM Declaration report, which will include the total quantity of imported goods, the total actual goods, the embodied emissions -expressed in CO<sub>2</sub>e-, the total CBAM certificates delivered, the carbon that has been paid in the country of origin, and of course, verification tests may be imposed.

By 2034, it is said that all free emission allowances will be phased out. At this point, all industries covered under this Mechanism are expected to be already incorporated in the inherent regulations; however, the implementation of the CBAM Mechanism is said to directly affect exporters of covered products from EU trade. Producers will need to take into account the costs of CBAM in order to be able to participate in the European market. High-carbon manufacturers may see any competitive advantage in the European market eliminated with the introduction of the CBAM Mechanism, which opens the opportunity for low-carbon manufacturers to participate in the European Union market.



En términos generales, se estima que entre los países afectados con la incorporación del Mecanismo CBAM se tienen a saber: Rusia, Turquía, China, Noruega, Reino Unido y Ucrania, y en general aquellos que no cumplan con los estándares revistos en la normatividad de la Unión Europea.

En el caso de los Estados Unidos, se refiere que el 19 de Julio del 2021 el senador Chris Coons (D-Del.) y el representante Scott Peters (D-Calif.) formularon una propuesta de nueva legislación, esto es, la llamada Acta de “The Fair Transition and Competition Act of 2021”, para establecer un ajuste de carbono en frontera (BCA), la cual está dirigida para las importaciones de bienes contaminantes con el fin de compensar los costos en los que las empresas incurrirán para cumplir con las leyes y regulaciones que limitan las emisiones de gases de efecto invernadero, argumentando también que dicha medida protegerá empleos en los Estados Unidos y reducirá las emisiones globales. La imposición de una cuota a la contaminación importada se dice que atenderá a las fugas de carbono que socavan las acciones climáticas urgentes. Se comenta que esta cuota a la importación estará basada en el costo ambiental doméstico incurrido (por la industria local) y comprendería inicialmente bienes que son tanto intensivos en generación de carbono, así como los expuestos a una intensa competencia comercial, incluyendo aluminio, cemento, acero, hierro, gas natural, petróleo y carbono.

Con la propuesta de Acta de los Estados Unidos se busca que, a partir de 2024, con la misma se imponga una tarifa a las importaciones de petróleo, gas natural, carbón, y otros productos con procesos de producción intensivos en carbono, como aluminio, acero, hierro y cemento. La lista de bienes cubiertos por la tarifa se ampliaría a medida que los Estados Unidos mejore sus procesos para determinar la intensidad de carbono en los diferentes tipos de bienes. La tarifa se aplicaría para importaciones desde países que no impongan una carga fronteriza similar a la de los Estados Unidos en esta materia, y que no cumplen con una política climática. De acuerdo con la propuesta de Acta, la tarifa de importación estaría vinculada con el “costo ambiental interno incurrido”, es decir, existiría un impuesto fronterizo que se calcularía multiplicando el carbono, emisiones asociadas con el producto importado por el impacto ambiental interno calculado y el costo en el sector estadounidense para ese producto.



In general terms, it is estimated that the countries affected by the incorporation of the CBAM Mechanism include: Russia, Turkey, China, Norway, United Kingdom and Ukraine, and in general those that do not comply with the standards reviewed in the European Union regulations.

In the case of the United States, it is reported that on July 19, 2021, Senator Chris Coons (D-Del.) and Representative Scott Peters (D-Calif.) formulated a proposal for new legislation, “The Fair Transition and Competition Act of 2021”, to establish a border carbon adjustment (BCA), which targets imports of polluting goods to offset the costs that companies will incur to comply with laws and regulations limiting greenhouse gas emissions, arguing that such a measure will protect U.S. jobs and reduce global emissions. The imposition of an import pollution quota is said to address carbon leakage that undermines urgent climate action. This import quota is said to be based on the domestic environmental cost incurred (by local industry) and would initially comprise goods that are both carbon-intensive and exposed to intense trade competition, including aluminum, cement, steel, iron, natural gas, oil and carbon.

The proposed U.S. Act seeks to impose a tariff on imports of oil, natural gas, coal, and other carbon-intensive products, such as aluminum, steel, iron, and cement, beginning in 2024. The list of goods covered by the tariff would expand as the United States improves its processes for determining the carbon intensity of different types of goods. The tariff would apply to imports from countries that do not impose a border charge similar to that of the United States on this issue, and that do not comply with a climate policy. Under the proposed Act, the import tariff would be linked to the “domestic environmental cost incurred”, in other words, there would be a border tax calculated by multiplying the carbon and emissions associated with the imported product by the calculated domestic environmental impact and the cost in the U.S. sector for that product.

En la propuesta de Acta se indica que los importadores podrán solicitar al gobierno de Estados Unidos que revise las emisiones de carbono. Los ingresos recaudados del impuesto propuesto se utilizarían para financiar la administración del programa. La mitad de los ingresos restantes se proporcionarían en forma de subvenciones a los Estados para apoyar el clima. Políticas de adaptación, asistencia para la transición y comunidades que enfrentan los impactos más severos del cambio climático. El resto apoyaría las inversiones en investigación y desarrollo.

## Conclusión

Como podrá notarse de lo antes expuesto, en la especie se advierte que se empiezan a incorporar en las legislaciones de los Estados, los llamados aranceles sobre productos intensivos en carbono importados, y en el caso en cuestión, se examinó el supuesto de la Unión Europea, aunque debe hacerse notar que empiezan a surgir otras propuestas de este tipo en los Estados Unidos y en Canadá, lo cual generará a su vez mayores responsabilidades para aquellos países que sigan produciendo productos con altas cantidades de carbono, y ello, se traducirá en aranceles que deberán pagar, los que exporten productos destinados a aquellos lugares, algunos inclusive hablan de que se trata de actos proteccionistas disfrazados, en el caso de México será importante dar seguimiento a este tema, sobre todo, atendiendo a los productos que se exportan a la Unión Europea principalmente.



## Fuentes

1. Norregaard John y Valérie Reppelin-Hill. Control de la contaminación, mediante el uso de impuestos y licencias negociables. Fondo Monetario Internacional. Temas de Economía 25. Estados Unidos de América. 2000. pp. 2 y 3.
2. Hernández Z., Carlos. ¿Qué es el Mecanismo de Ajuste en Frontera por Carbono?. Acero inoxidable. Ulbrinox. 17 de noviembre de 2021. Documento consultado el 09 de octubre de 2023. Ubicado en la página: <https://www.ulbrinox.com.mx/blog/que-es-el-mecanismo-de-ajuste-en-frontera-por-carbono>
3. Steinberg, Federico y otros. El arancel al carbono (CBAM): ¿proteccionismo verde o liderazgo global contra el cambio climático?. Real Instituto Elcano. España. Documento consultado el 09 de octubre de 2023. Ubicado en la página: <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el-arancel-al-carbono-cbam-proteccionismo-verde-o-liderazgo-global-contra-el-cambio-climatico/>

The proposed Act states that importers would be able to request the U.S. government to review carbon emissions. Revenues collected from the proposed tax would be used to fund the administration of the program. Half of the remaining revenue would be provided in the form of grants to states for climate support, adaptation policies, transition assistance, and communities facing the most severe impacts of climate change. The rest would support investments in research and development.

## Conclusion

As can be seen from the above, in the case in question, the so-called tariffs on imported carbon-intensive products are beginning to be incorporated into the legislation of the States, and in the case in question, the case of the European Union was examined, although it should be noted that other proposals of this type are beginning to emerge in the United States and Canada. This, in turn, will generate greater responsibilities for those countries that continue to produce products with high amounts of carbon, and this will translate into tariffs to be paid by those who export products destined to those places, some even speak of these being protectionist acts in disguise, in the case of Mexico it will be important to follow up on this issue, especially in relation to products exported mainly to the European Union.

## Sources

1. Norregaard John and Valérie Reppelin-Hill. Pollution control, through the use of tradable taxes and licenses. International Monetary Fund. Topics in Economics 25. United States of America. 2000. pp. 2 and 3.
2. Hernández Z., Carlos, What is the Carbon Border Adjustment Mechanism? Stainless Steel. Ulbrinox. November 17, 2021. Retrieved October 09, 2023. Located at: <https://www.ulbrinox.com.mx/blog/que-es-el-mecanismo-de-ajuste-en-frontera-por-carbono>
3. Steinberg, Federico and others. The carbon tariff (CBAM): green protectionism or global leadership against climate change? Real Instituto Elcano. Spain. Retrieved October 09, 2023. Located at: <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/el-arancel-al-carbono-cbam-proteccionismo-verde-o-liderazgo-global-contra-el-cambio-climatico/>



# TU PUNTO DE ENCUENTRO EN COMERCIO EXTERIOR

Ingresa a  
espacios únicos  
e información  
exclusiva

Foros

Podcast  
enfocados en  
comercio,  
materia fiscal,  
cumplimiento,  
entre otros

Becas en  
oferta  
educativa

**COMUNIDAD**  
**TLC**

Networking

Beneficios  
exclusivos

Bolsa de trabajo  
enfocada en  
comercio, fiscal,  
aduanas,  
cumplimiento.

Sitios de  
interés

Cursos  
especializados

Un  
espacio dedicado al  
*intercambio de experiencias  
y el crecimiento profesional.*

*Forma parte de esta comunidad y ten  
una ventaja competitiva y de  
conocimiento en comercio exterior  
y cumplimiento.*

Contáctanos: [comunidadtlc@tlcasociados.com.mx](mailto:comunidadtlc@tlcasociados.com.mx)

[www.comunidadtlc.com.mx](http://www.comunidadtlc.com.mx)



# Un Plan de Acción Logístico

A Logistics Action Plan



Dr. César **Morales Razo**





Dr. César  
Morales Razo

## SEMBLANZA

Profesional con 22 años de experiencia en cadena de suministro, materiales, alto y bajo volumen en el sector automotriz, electrónica, línea blanca, industria química, telefonía, manufactura JIT - JIS, así como en seguridad, participando en áreas como: materiales, proyectos, control de producción, almacenes, logística, compras, comercialización, servicio a clientes, seguridad, consultoría y docencia. Entre las compañías con las que ha colaborado se encuentran: General Motors, American Axle, Moto Diesel, Flextronics, Poliuretanos Summa Woodbridge, Samsung Electronics, Ramco Stamping y G4S Private Security Services y Suministro Transamericano de Refacciones. Posee estudios en: Licenciatura en Comercio Internacional en Universidad de Guanajuato / MBA Univa Campus León / APICS - Control Production Inventory Management / Master in Management at Southern Oregon University / PhD en Administración Universidad Intercontinental / Diferentes Diplomados en Lean Manufacturing / Marketing Digital / Business Scorecard / Alta Dirección / Finanzas / Proyectos de Exportación / Gestión de Riesgos / Seguridad. Colaborador en diferentes universidades como UNIVA, Itesi Irapuato, UVM (Ags., Qro., Ecatepec, Tlalpan), UNITEC (Marina y Atizapán), UNIMEX (Polanco e Izcalli), Tec Milenio Izcalli, Universidad Autónoma de Querétaro, Universidad Metropolitana de Monterrey y Escuela Bancaria Comercial Tlalnepantla, Instituto de Estudios de Posgrado en Comercio Internacional y Universidad de la Rioja México, siendo profesor de Licenciaturas y Posgrado para carreras de Administración, Comercio Internacional, Mercadotecnia, Ingeniería Industrial y Base de Datos.

## RESUME

Professional with 22 years of experience in supply chain, materials, high and low volume in the automotive sector, electronics, home appliance, chemical industry, telephony, JIT - JIS manufacturing, as well as in safety. Participating in areas such as: materials, projects, production control, warehouses, logistics, purchasing, marketing, customer service, safety, consulting, and teaching. Among the companies with which he has collaborated are: General Motors, American Axle, Moto Diesel, Flextronics, Poliuretanos Summa Woodbridge, Samsung Electronics, Ramco Stamping and G4S Private Security Services & Suministro Transamericano de Refacciones. His studies include Bachelor's Degree in International Commerce at Universidad de Guanajuato / MBA Univa Campus León / APICS - Control Production Inventory Management / Master in Management at Southern Oregon University / PhD in Management Universidad Intercontinental / Different Diplomas in Lean Manufacturing / Digital Marketing / Business Scorecard / Senior Management / Finance / Export Projects / Risk Management / Security. Collaborator in different universities such as UNIVA, Itesi Irapuato, UVM (Ags., Qro., Ecatepec, Tlalpan), UNITEC (Marina and Atizapán), UNIMEX (Polanco and Izcalli), Tec Milenio Izcalli, Universidad Autónoma de Querétaro, Universidad Metropolitana de Monterrey, and Escuela Bancaria Comercial Tlalnepantla, Instituto de Estudios de Posgrado en Comercio Internacional & Universidad de la Rioja México, teaching undergraduate and graduate courses in Administration, International Trade, Marketing, Industrial Engineering and Database.

Las organizaciones tienen la gran tarea de cuidar y trabajar en aspectos financieros como organizacionales para garantizar el buen funcionamiento, que se logra a través de las grandes herramientas permitiendo desarrollar todos los aspectos de la empresa.

A los ingenieros industriales les llegan a decir que son los "doctores de la industria" puesto que emplean herramientas para analizar las claves competitivas para una empresa, y llevar el acompañamiento para comprender que en estos momentos la logística puede ser la clave competitiva y diferencial para un negocio respecto a otros. Hoy en día, aparte de lo mencionado, la importancia de contar con una buena cultura de transporte en la empresa tiene mucho que ver con el éxito o el fracaso de la misma.

La logística puede aportar mucho a otras empresas en aspectos que ellas pueden desconocer aún, por ello es importante fomentar el interés por las reglas internacionales que rigen el comercio internacional, por los procesos documentales o por los riesgos y costes que implica la entrega de mercancías desde que sale de la empresa vendedora hasta que llega al cliente.

Organizations have the great task of taking care and working on financial and organizational aspects to ensure the proper functioning, which is achieved through the great tools allowing to develop all aspects of the company.

Industrial engineers are sometimes called the "doctors of industry" because they use tools to analyze the competitive keys for a company, and provide support to understand that logistics can be the competitive and differential key for a business compared to others. Nowadays, apart from the above mentioned, the importance of having a good transport culture in the company has a lot to do with the success or failure of the company.

Logistics can contribute a lot to other companies in aspects that they may still be unaware of, so it is important to promote interest in the international rules governing international trade, in the documentary processes or in the risks and costs involved in the delivery of goods from the time they leave the selling company until they reach the customer.





Esa cultura y ese conocimiento compartido ayudará a las empresas a tomar decisiones, poder valorar en profundidad las diferentes opciones logísticas.

Para dimensionar vamos a entender el funcionamiento "La logística es una actividad interdisciplinaria que vincula las diferentes áreas de la compañía, desde la programación de compras hasta el servicio postventa; pasando por el aprovisionamiento de materias primas; la planificación y gestión de la producción; el almacenamiento, manipuleo y gestión de stock, empaques, embalajes, transporte, distribución física y los flujos de información." (Mora, 2023, p. 5)

En cualquier plan de acción logística que se llega a dimensionar en las empresas, se busca relacionar a lo integral, que debe ser la logística con las necesidades amplias, específicas y flexibles del mercado junto con el dilema holístico con toda la cadena de suministro y que se conforma en una de las guías que marcaran la diferencia entre las empresas.

Es importante definir lo siguiente: "Se podría pensar que una gestión logística eficiente consiste básicamente en dominar las técnicas, las tácticas y las estrategias relacionadas con esta disciplina. Sin embargo, la logística también posee un peso significativo en la estrategia financiera de las empresas." (Hernández, 2016, p.18)

Como bien sabemos, la logística depende de la efectividad del comercio de productos y servicios entre clientes y proveedores que ofrezcan las condiciones altamente competitivas para buscar mayores oportunidades y alternativas que les permita ganar espacios en los mercados.



This culture and shared knowledge will help companies to make decisions, to be able to evaluate thoroughly the different logistic options.

In order to understand how it works, "Logistics is an interdisciplinary activity that links the different areas of the company, from purchasing scheduling to after-sales service, through the procurement of raw materials, production planning and management, storage, handling and stock management, packaging, packing, transport, physical distribution and information flows." (Mora, 2023, p. 5)

In any logistics action plan that is developed in companies, the aim is to relate the integrity of logistics to the broad, specific and flexible needs of the market, together with the holistic dilemma of the entire supply chain, which is one of the guidelines that will make the difference between companies.

It is important to define the following: "One might think that efficient logistics management basically consists of mastering the techniques, tactics and strategies related to this discipline. However, logistics also play a significant role in a company's financial strategy." (Hernández, 2016, p.18)

As we well know, logistics depend on the effectiveness of trade of products and services between customers and suppliers that offer highly competitive conditions to seek greater opportunities and alternatives that allow them to gain market share.

Como menciona Hernández, también otros autores subrayan que “considerando simultáneamente los dos grandes objetivos de la logística empresarial, un nivel de servicio al cliente que maximice las ventas y minimice los costos, es conveniente diseñar, planificar y controlar una red de distribución que permita que, situando los productos en su destino en el momento preciso, se consigan ambos objetivos al máximo nivel.” (Casanovas, Cuatrecasas, 2003 p.22)

De esta forma el plan de acción logístico debe analizar temas de importancia para lograr de una manera muy clara conectar con la gestión empresarial y la satisfacción del cliente, mismo que obliga a las empresas a ser más eficientes y productivas en los diferentes procesos.

En síntesis, todo plan de acción logístico pretende poner al alcance de los empresarios los conocimientos relativos a cómo tendrían que maniobrar sus decisiones en las empresas para conseguir entregas a tiempo, evitar problemas de cierres de vías y obtener así grandes ventajas siendo guías para ayudar a mejorar de forma significativa a la cadena de suministro a la que pertenecen.

As Hernández mentions, other authors also emphasize that “considering simultaneously the two main objectives of business logistics, a level of customer service that maximizes sales and minimizes costs, it is convenient to design, plan and control a distribution network that, by placing the products at their destination at the right time, allows both objectives to be achieved at the highest level.” (Casanovas, Cuatrecasas, 2003 p.22)

In this way, the logistics action plan must analyze important issues to achieve in a very clear way to connect with business management and customer satisfaction, which forces companies to be more efficient and productive in the different processes.

In short, any logistics action plan aims to provide entrepreneurs with the knowledge of how they should maneuver their business decisions in order to achieve on-time deliveries, avoid problems of road closures and thus obtain great advantages by being guides to help significantly improve the supply chain to which they belong.



## Fuentes

Casanovas A., Cuatrecasas L., (2003) Logística empresarial. (2da edición). Gestión 2000.

[https://www.google.com.mx/books/edition/Log%C3%ADstica\\_Empresarial/o9PO4afIPpQC?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&pg=PA13&printsec=frontcover](https://www.google.com.mx/books/edition/Log%C3%ADstica_Empresarial/o9PO4afIPpQC?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&pg=PA13&printsec=frontcover)

Hernández B., L. C. (2016) Técnicas logísticas para innovar, planificar y gestionar. (1era edición). Marge Books.

[https://www.google.com.mx/books/edition/Aurum\\_1\\_T%C3%A9cnicas\\_log%C3%ADsticas\\_para\\_innov/HvKJDQAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover](https://www.google.com.mx/books/edition/Aurum_1_T%C3%A9cnicas_log%C3%ADsticas_para_innov/HvKJDQAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover)

Mora G., L. A. (2023) Gestión logística integral. (1era edición). Ecoe Ediciones.

[https://www.google.com.mx/books/edition/Gesti%C3%B3n\\_log%C3%ADstica\\_integral\\_3ra\\_edici%C3%B3/FrquEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover](https://www.google.com.mx/books/edition/Gesti%C3%B3n_log%C3%ADstica_integral_3ra_edici%C3%B3/FrquEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover)



## Sources

Casanovas A., Cuatrecasas L., (2003) Business Logistics. (2nd edition). Gestión 2000.

[https://www.google.com.mx/books/edition/Log%C3%ADstica\\_Empresarial/o9PO4afIPpQC?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&pg=PA13&printsec=frontcover](https://www.google.com.mx/books/edition/Log%C3%ADstica_Empresarial/o9PO4afIPpQC?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&pg=PA13&printsec=frontcover)

Hernández B., L. C. (2016) Logistics Techniques for Innovation, Planning and Management. (1st edition). Marge Books.

[https://www.google.com.mx/books/edition/Aurum\\_1\\_T%C3%A9cnicas\\_log%C3%ADsticas\\_para\\_innov/HvKJDQAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover](https://www.google.com.mx/books/edition/Aurum_1_T%C3%A9cnicas_log%C3%ADsticas_para_innov/HvKJDQAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover)

Mora G., L. A. (2023) Comprehensive logistics management. (1st edition). Ecoe Editions.

[https://www.google.com.mx/books/edition/Gesti%C3%B3n\\_log%C3%ADstica\\_integral\\_3ra\\_edici%C3%B3/FrquEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover](https://www.google.com.mx/books/edition/Gesti%C3%B3n_log%C3%ADstica_integral_3ra_edici%C3%B3/FrquEAAAQBAJ?hl=en&gbpv=1&dq=guias+logisticas&printsec=frontcover)

## Podcast de TLC Magazine México

Entrevistas sobre distintos temas de **Comercio Exterior, Fiscal, Aduanas**, cobertura de eventos, cursos y más.

Episodios **339** Reproducciones **30,303**



Búscanos como:  
**Hagamos un trueque**

## Cursos en vivo



Total cursos **339**

Total asistentes conectados en vivo **99,351**

Promedio asistentes por día en vivo **300**

Total ponentes (nacionales e internacionales) **+250**

Alcance en países **25 países**

Alcance en facebook: **3,293,688**

Impresiones en facebook: **2,373,731**

- México
- Estados Unidos
- Colombia
- Guatemala
- Argentina
- Venezuela
- Perú
- Chile
- España
- Ecuador
- Bolivia
- Honduras
- El Salvador
- Costa Rica
- Panamá
- Francia
- Barbados
- Portugal
- Nicaragua
- República Dominicana
- Brasil
- Paraguay
- Canadá
- Reino Unido

Cursos diarios en vivo con distintos invitados hablando de los temas más importantes del medio.



### En vivo con personalidades como:

<p><b>Carlos Romero Aranda</b> Procurador Fiscal de la Federación</p>	<p><b>Luz María de la Mora</b> Subsecretaria de Comercio Exterior en la Secretaría de Economía</p>
<p><b>Guillermo Malpica</b> Negociador del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá</p>	<p><b>Máximo Carvajal</b> Decano del Derecho Aduanero en México</p>
<p><b>Andrés Rohde Ponce</b> Presidente de la Academia Internacional de Derecho Aduanero</p>	<p><b>José Manuel Vargas</b> Vicepresidente de la Comisión Jurídica de Concamín</p>

### Con presencia de marcas como:



# ESQUEMAS DE CUMPLIMIENTO INTEGRAL PARA EMPRESAS CERTIFICADAS C-TPAT / OEA

“NUESTRO COMPROMISO CON LA SEGURIDAD EN LA CADENA DE SUMINISTRO ESTÁ BASADO EN CAMBIAR A UNA CULTURA DE PREVENCIÓN Y CUMPLIMIENTO”

- Renovación anual de su esquema de certificación.
- Auditoría física de las instalaciones.
- Auditoría de procesos de seguridad.
- Actualización de los perfiles de seguridad de la empresa.
- Capacitaciones especializadas en seguridad.
- Asesoría continua en seguridad en cadena de suministros.
- Acompañamiento en caso de visita por parte de la autoridad.
- Plataforma control y cumplimiento de socios comerciales.



**MARCANDO EL PASO EN EL COMPROMISO AL CUMPLIMIENTO DEL COMERCIO EXTERIOR, FISCAL Y ADUANAS**

# Aplicación práctica de los Identificadores relacionados con preferencias arancelarias de los TLC's

Practical application of FTA's tariff  
preference-related identifiers



Dr. Ricardo Méndez Castro





Dr. Ricardo  
**Méndez Castro**

## SEMBLANZA

Director de Consultoría en TLC Asociados.

Licenciado en Comercio Exterior y Aduanas, Licenciado en Derecho, Maestro en Derecho, y Doctor en Derecho Aduanero y de Comercio Exterior.

Certificado en ISO 37001 e ISO 37301; Certificado en el curso Perito en Compliance, Certificado en ISO 31000; Certificado en ISO 31022 e ISO 37301; Certificado en Reglas INCOTERMS 2020 y Transporte por la ICC México. Certificado en competencias de CONOCER EC-1301 y EC-0707.

Ex-Presidente de la Academia de Derecho Fiscal del Estado de Baja California. También participa activamente en el Colegio de Contadores Públicos del Baja California, y en otros organismos empresariales.

Conferencista, profesor de asignatura a nivel licenciatura y maestría en diversas universidades en Baja California, así como instructor autorizado para impartir cursos de capacitación por parte de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social

Articulista de temas aduaneros y de comercio exterior en TLC Magazine y otras revistas especializadas.

Autor de 8 libros relacionados con la materia aduanera y el comercio exterior.

## SUMMARY

Consulting Director at TLC Asociados.

Degree in Foreign Trade and Customs, Bachelor's Degree in Law, Master Degree in Law, and PhD in Customs and Foreign Trade Law.

Certified in ISO 37001 and ISO 37301; Certified in the course Expert in Compliance, Certified in ISO 31000; Certified in ISO 31022 and ISO 37301; Certified in INCOTERMS 2020 and Transport Rules by ICC Mexico. Certified in competences of CONOCER EC-1301 and EC-0707.

Former President of the Tax Law Academy of the State of Baja California. He also actively participates in the College of Public Accountants of Baja California, and in other business organizations.

Lecturer, professor at undergraduate and master's level at several universities in Baja California, as well as instructor authorized to teach training courses by the Ministry of Labor and Social Welfare.

Article writer on customs and foreign trade issues in TLC Magazine and other specialized magazines.

Author of 8 books related to customs matters and foreign trade.

En la praxis aduanera, es requerido que en los trámites aduanales se declaren ciertas claves de identificadores con motivo de aplicar un tratamiento arancelario preferencial para las mercancías, incluyendo las exenciones de las contraprestaciones, o bien, para proporcionar mayores datos relevantes relacionados con las certificaciones o declaraciones de origen conforme a los acuerdos y tratados de libre comercio que tiene celebrado nuestro país.

En este espacio conoceremos algunos supuestos en los cuales se exige la declaración de ciertos identificadores en las operaciones de comercio exterior, tal como se expone a continuación.

## I. Introducción de mercancías bajo trato arancelario preferencial

De manera particular, la regla 3.1.11 de las Reglas Generales de Comercio Exterior (RGCE) para 2023 dispone que quienes introduzcan mercancías al territorio nacional destinándolas a cualquier régimen aduanero bajo trato arancelario preferencial de los acuerdos o tratados de libre comercio suscritos por nuestro país, utilizando las claves de los identificadores “AL” y “TL” deberán asentar la clave del identificador “PO” y “EO”.

Por ejemplo, se elabora un trámite aduanal de importación definitiva con clave de pedimento “A1” para mercancías originarias de Brasil sobre las cuales se pretende de gozar el arancel preferencial del Acuerdo de Complementación Económica 55, debido a que se cuenta con un certificado de origen expedido por la autoridad competente, por lo tanto, será necesario asentar en dicho documento el identificador “AL” con el complemento 1: ACE55 y en el complemento 2: BRA, tal como lo establece Apéndice 8 del Anexo 22 de las RGCE para 2023.



In customs praxis, it is required that certain identifier keys be declared in customs procedures in order to apply preferential tariff treatment to goods, including exemptions of considerations, or to provide more relevant data related to certifications or declarations of origin in accordance with the free trade agreements and treaties that our country has entered into.

In this space we will learn about some of the cases in which the declaration of certain identifiers is required in foreign trade operations, as follows.

## I. Introduction of goods under preferential tariff treatment

In particular, rule 3.1.11 of the General Foreign Trade Rules (RGCE) for 2023 provides that those who introduce goods into the national territory for any customs regime under preferential tariff treatment of the free trade agreements or treaties signed by our country, using the keys of the identifiers “AL” and “TL” must enter the key of the identifier “PO” and “EO”.

For example, a customs procedure for definitive import is prepared with customs declaration code “A1” for goods originating in Brazil on which it is intended to receive the preferential tariff of the Economic Complementation Agreement 55, because there is a certificate of origin issued by the competent authority, therefore, it will be necessary to enter in such document the identifier “AL” with the complement 1: ACE55 and in complement 2: BRA, as established in Appendix 8 of Annex 22 of the General Foreign Trade Rules for 2023.



En otro escenario, al realizar una operación de importación temporal con clave de pedimento “IN” para mercancías originarias de EUA, y al momento de aplicar un arancel preferencial del T-MEC, puesto que se cuenta con la certificación de origen, será necesario asentar en dicho documento el identificador “TL” con su complemento “USA” en los términos del citado apéndice.

Aunado a lo anterior, como se menciona en esta disposición, es indispensable declarar adicionalmente los identificadores con las claves “PO” y “EO” en los términos del Apéndice 8 del Anexo 22 de las RGCE para 2023.

Desde la incorporación del identificador “PO”, la autoridad aduanera cuenta con mayores elementos para detectar inconsistencias en la información de las operaciones de comercio exterior, debido a que vincula la mercancía originaria de Acuerdo o Tratado que goza un trato arancelario preferencial con los datos del proveedor de dicha mercancía.

In another scenario, when performing a temporary import operation with a customs declaration code “IN” for goods originating in the USA, and at the time of applying a preferential tariff of the USMCA (United States-Mexico-Canada Agreement), since the certification of origin is available, it will be necessary to enter in that document the identifier “TL” with its complement “USA” under the terms of the aforementioned appendix.

In addition to the above, as mentioned in this provision, it is essential to additionally declare the identifiers with the codes “PO” and “EO” in terms of Appendix 8 of Annex 22 of the General Foreign Trade Rules for 2023.

Since the incorporation of the “PO” identifier, the customs authority has more elements to detect inconsistencies in the information of foreign trade operations, since it links the merchandise originating from an Agreement or Treaty that receives preferential tariff treatment with the data of the supplier of such merchandise.



Tomando como referencia el ejemplo anterior, de la operación de importación temporal con clave de pedimento “IN”, es obligatorio declarar a nivel partida el identificador “PO” al tratarse de una operación de importación, además deberá asentarse en el complemento 1, el importe del valor en aduana de la mercancía, y en el complemento 2, anotar los datos del nombre, denominación o razón social del proveedor.

Por cuanto al identificador “EO”, esta clave fue agregada recientemente en la Cuarta Resolución de Modificaciones de las RGCE para 2023 y sus Anexos, publicados en los DOF del 30 de octubre y 2 de noviembre de 2023. Sin embargo, conforme al Tercer Transitorio de esta resolución de modificaciones, los cambios que sufrió la regla 3.1.11, el identificador “PO” y la adición de la clave “EO” entrarán en vigor el 29 de diciembre de 2023.

En este sentido, ahora será requerido declarar del pedimento el identificador “EO”, el cual está relacionado con el certificado o certificación de origen expedido por el productor, exportador, importador, o la autoridad aduanera conforme a la regulación de los acuerdos o tratados internacionales. Por ejemplo, el artículo 5.2, numeral 1 del T-MEC señala que: *“Cada Parte dispondrá, que un importador podrá hacer una solicitud de trato arancelario preferencial, basada en una certificación de origen llenada por el exportador, productor o importador”*, por consiguiente, la autoridad aduanera conocerá anticipadamente quien emitió dicho documento.

Continuando con el ejemplo, con base en el trámite mencionado, si en la operación de importación temporal con clave de pedimento “IN” se cuenta con una certificación de origen expedida por el exportador de que las mercancías de EUA son originarias conforme a las reglas de origen del T-MEC, deberá asentarse a nivel partida del pedimento el identificador “EO” y en el complemento 1, la clave “1” (Productor/ Exportador).



Taking the above example as a reference, for the temporary import operation with the customs declaration code “IN”, it is mandatory to declare at item/heading level the identifier “PO”, since it is an import operation, in addition, the amount of the customs value of the merchandise must be entered in complement 1, and in complement 2, the name, denomination or company name of the supplier must be entered.

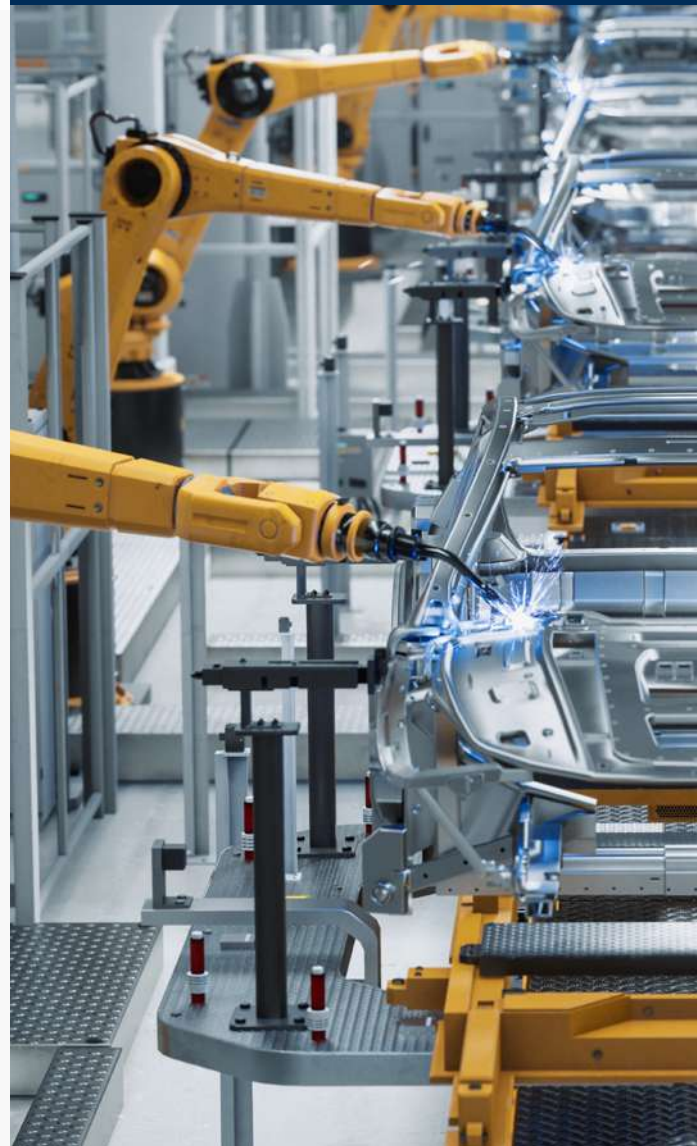
As for the identifier “EO”, this code was recently added in the Fourth Resolution of Amendments to the General Foreign Trade Rules for 2023 and its Annexes, published in the Official Gazette of the Federation of October 30 and November 2, 2023. However, according to the Third Transitory provision of this modification resolution, the changes to rule 3.1.11, the identifier “PO” and the addition of the code “EO” will become effective on December 29, 2023.

In this sense, it will now be required to declare the “EO” identifier on the customs declaration, which is related to the certificate or certification of origin issued by the producer, exporter, importer, or the customs authority in accordance with the regulations of the international agreements or treaties. For example, article 5.2, paragraph 1 of the USMCA states that: *“Each Party shall provide that an importer may make a claim for preferential tariff treatment based on a certification of origin completed by the exporter, producer or importer”*; therefore, the customs authority shall know in advance who issued such document.

Continuing with the example, based on the aforementioned procedure, if in the temporary import operation with customs declaration code “IN” there is a certification of origin issued by the exporter that the U.S. goods are originating in accordance with the rules of origin of the USMCA, the identifier “EO” must be entered at the item/heading level of the customs declaration and in complement 1, the code “1” (Producer/Exporter).

Por otro lado, se otorgan facilidades para ciertas operaciones aduaneras que serán exceptuadas de la declaración de los identificadores “PO” y “EO”, tal es caso, de la extracción de depósito fiscal y transferencias virtuales de la industria automotriz (claves de pedimentos F2, F3, V3 y V4), trámites con pedimento complementario (clave de pedimento CT), y el tránsito interno e internacional de mercancías (claves de pedimentos T3, T6, T7 y T9). Tampoco, será requerido cuando se utilice el código genérico “00000000” del régimen de tránsito de mercancías, o bien, de los procedimientos simplificados que utilicen el código que inicia con “99”, así como cuando se trate de las fracciones arancelarias del Capítulo 98 de la TIGIE con independencia del régimen aduanero aplicable.

On the other hand, certain customs operations will be exempted from the declaration of the “PO” and “EO” identifiers, such is the case of the extraction of fiscal deposit and virtual transfers of the automotive industry (customs declaration codes F2, F3, V3 and V4), procedures with complementary customs declaration (customs declaration code CT), and the internal and international transit of goods (customs declaration codes T3, T6, T7 and T9). Nor will it be required when using the generic code “00000000” of the goods transit regime, or the simplified procedures that use the code beginning with “99”, as well as when dealing with the tariff items of Chapter 98 of the Tariff of the General Import and Export Tax Law, regardless of the applicable customs regime.



## II. Notas de los acuerdo o tratados de libre comercio

En los acuerdos y tratados de libre comercio pactados por nuestro país, se excluye del tratamiento arancelario preferencial la importación de ciertas mercancías sensibles, aun cuando sean originarias de dichos convenios internacionales. No obstante, se podrá acceder a dicho beneficio arancelario cuando se cumplan con las notas o reservas negociadas, además de contar un certificado de cupo expedido por la Secretaría de Economía. Es este contexto, al realizar este tipo de operaciones de importación será requerido asentar en el pedimento aduanal los identificadores “NA” (Mercancías con preferencia arancelaria ALADI señaladas en el acuerdo) o “NT” (Nota de tratado), entre otros, según corresponda.

El artículo vigésimo segundo del “Acuerdo por el que se da a conocer la Tasa Aplicable del Impuesto General de Importación para las mercancías originarias del TIPAT” dispone que, *“la importación de las mercancías originarias de la región conformada por México, Australia, Brunéi, Canadá, Chile, Japón, Malasia, Nueva Zelanda, Perú, Singapur y Vietnam, comprendidas en las fracciones arancelarias que se señalan en este punto, identificadas con el código “C AU, BR, CA, JP, MY, NZ, SG” en la columna “Nota” del Apéndice I del presente Acuerdo, que correspondan a Australia, Brunéi, Canadá, Japón, Malasia, Nueva Zelanda y Singapur, estará exenta del pago de arancel de importación. Lo dispuesto en este punto, sólo será aplicable a las importaciones que cuenten con un certificado de cupo expedido por la Secretaría de Economía. De no cumplirse con los requisitos señalados, se aplicará la tasa arancelaria prevista en el artículo 1o. de la LIGIE, sin reducción alguna”.*



## II. Notes on free trade agreements or treaties

In the free trade agreements and treaties entered into by our country, the importation of certain sensitive goods is excluded from preferential tariff treatment, even when they originate from such international agreements. However, access to such tariff benefits will be available when the negotiated notes or reservations are complied with, in addition to having a quota certificate issued by the Ministry of Economy. In this context, when carrying out this type of import operations, it will be required to include in the customs declaration the identifiers “NA” (Goods with ALADI tariff preference indicated in the agreement) or “NT” (Treaty Note), among others, as appropriate.

Article twenty-second of the “Agreement by which the Applicable Rate of the General Import Tax for goods originating in the CPTPP” provides that, *“the importation of goods originating in the region formed by Mexico, Australia, Brunei, Canada, Chile, Japan, Malaysia, New Zealand, Peru, Singapore and Vietnam, included in the tariff items indicated in this point, identified with the code “C, AU, BR, CA, JP, MY, NZ, SG” in the column “Note” of Appendix I of this Agreement, corresponding to Australia, Brunei, Canada, Japan, Malaysia, New Zealand and Singapore, shall be exempt from import duties. The provisions of this item shall only apply to imports that have a quota certificate issued by the Ministry of Economy. If the above requirements are not met, the tariff rate set forth in Article 1 of the General Import and Export Tax Law shall apply, without any reduction whatsoever”.*

Por ejemplo, se efectúa el trámite de un pedimento de importación definitiva con clave “A1” en donde se declara la fracción arancelaria “0405.10.02” con descripción “Mantequilla”, la cual es originaria de Canadá, y se pretende gozar la preferencia arancelaria del TIPAT, la cual tiene una Nota en el Apéndice I del Acuerdo del TIPAT. Bajo este escenario, para gozar del arancel exento será requerido contar con un Certificado de Cupo expedido por la SE, y en el pedimento a nivel partida deberá asentarse el identificador con clave “NT”, con el complemento 1: “CAN” y en el complemento 2: C AU,BR,CA,JP,MY,NZ,SG; así como otras claves de identificadores como el “DC” (Clasificación del cupo), y la clave de permiso CP (Certificado cupo) o CA (Cupo adicional) de acuerdo con los Apéndices 8 y 9 del Anexo 22 de las RGCE para 2023.

For example, a definitive import customs declaration with code “A1” is processed where the tariff item “0405.10.02” with description “Butter” is declared, which originates from Canada, and it is intended to receive the CPTPP tariff preference, which has a Note in Appendix I of the CPTPP Agreement. Under this scenario, in order to enjoy the exempted tariff it will be required to have a Quota Certificate issued by the Ministry of Economy, and in the customs declaration at item/heading level the identifier with code “NT” must be entered, with complement 1: “CAN” and in complement 2: “CAN”: C,AU,BR,CA,JP,MY,NZ,SG; as well as other identifier keys such as “DC” (Quota Classification), and the permit key CP (Quota Certificate) or CA (Additional Quota) in accordance with Appendices 8 and 9 of Annex 22 of the General Foreign Trade Rules for 2023.



### III. Exención o cuota fija del DTA en algunos tratados de libre comercio

En los distintos acuerdos y tratados de libre comercio celebrados por nuestro país fue negociado la exención total, o bien, la determinación de una cuota fija del derecho de trámite aduanero, en lugar de cumplir con el pago total de la contraprestación que cause con motivo de las operaciones de comercio exterior.

La regla 5.1.4 de las RGCE para 2023, establece que no estarán obligados al pago del DTA quienes efectúen la exportación o retorno, la importación definitiva o temporal de mercancías originarias, incluso cuando se efectúe el cambio de régimen de importación temporal a definitivo, siempre que tales operaciones se realicen con alguno de los países Parte bajo trato arancelario preferencial, al amparo de los siguientes tratados o acuerdos comerciales, como son el T-MEC, el TLC con Colombia, el TLC con Chile, el TLC con Centroamérica, y el Acuerdo de Complementación Económica 66 con Bolivia.

Por su parte la regla 5.1.5 de las citadas disposiciones indica que, para los efectos del TLC con Israel, el TLCUE (Decisión 2/2000), del TLCAELC, el ACC, y el TIPAT, quienes efectúen la importación definitiva o temporal de mercancías originarias, incluso cuando se efectúe el cambio de régimen aduanero de importación temporal a definitiva bajo trato arancelario preferencial, podrán pagar la cuota fija del pago de derechos, que actualmente es \$408 pesos.

En ambos supuestos, es necesario que en el trámite aduanal se declare el identificador “AL” o “TL” indicando que la mercancía es originaria en los términos del apéndice 8 del Anexo 22 de las RGCE para 2023, y además deberá contar un certificado o certificación de origen válido del acuerdo o tratado de libre comercio al momento de presentar el pedimento de importación o exportación para su despacho, según corresponda.



### III. DTA exemption or fixed fee in some free trade agreements

In the different free trade agreements and treaties entered into by our country, a total exemption was negotiated, or the establishment of a fixed quota of the customs processing fee, instead of complying with the total payment of the consideration caused by foreign trade operations.

Rule 5.1.4 of the General Foreign Trade Rules for 2023, establishes that those who carry out the export or return, definitive or temporary import of originating goods will not be obliged to pay the DTA, even when the change from temporary to definitive import regime is made, provided that such operations are carried out with any of the Party countries under preferential tariff treatment, under the following treaties or trade agreements, such as the USMCA, the FTA with Colombia, the FTA with Chile, the FTA with Central America, and the Economic Complementation Agreement 66 with Bolivia.

Rule 5.1.5 of the aforementioned provisions states that, for the purposes of the FTA with Israel, the EU FTA (Decision 2/2000), the Free Trade Agreement between Mexico and the European Free Trade Association, the Commercial Continuity Agreement, and the CPTPP, those who carry out the definitive or temporary import of originating goods, even when the customs regime is changed from temporary to definitive import under preferential tariff treatment, may pay the fixed fee for the payment of duties, which is currently \$408 pesos.

In both cases, it is necessary to declare in the customs procedure the identifier “AL” or “TL” indicating that the merchandise is originating under the terms of Appendix 8 of Annex 22 of the General Foreign Trade Rules for 2023, and it must also have a valid certificate or certification of origin of the free trade agreement or treaty at the time of submitting the import or export customs declaration for clearance, as appropriate.

#### IV. Infracciones y sanciones aduaneras por datos inconsistentes u omisiones

Es importante tomar en cuenta que de acuerdo con los numerales 21 y 22 del Anexo 19 de las RGCE para 2023, se consideran que los identificadores / claves son un dato que altera la información estadística. En consecuencia, si el campo es llenado en forma incorrecta podrá ser sancionado de conformidad con las disposiciones aduaneras, aunque es factible que se comenten otras infracciones aduaneras, por ejemplo, en el caso de que los certificados o certificaciones de origen se encuentren llenadas de manera incorrecta.

Bajo este supuesto, la fracción III del artículo 184 de la Ley Aduanera señala que cometen las infracciones relacionadas con las obligaciones de transmitir y presentar, información y documentación, así como declaraciones, quienes: presenten los documentos a que se refieren las dos fracciones anteriores (los datos, pedimentos, avisos, anexos, declaraciones, acusos, autorizaciones, los documentos o informes requeridos por las autoridades aduaneras), con datos inexactos o falsos u omitiendo algún dato siempre que se altere la información estadística. Por consiguiente, será aplicable la sanción establecida en la fracción II del artículo 185 del mismo ordenamiento, equivalente a \$2,330 a \$3,310 por cada documento.

Por último, los actores del comercio exterior deben implementar controles adicionales en los trámites aduanales sobre la declaración del nuevo identificador “EO” y de las demás claves, con sus respectivos complementos, así como revisar y conservar en el expediente de comercio exterior el certificado o certificación de origen de las mercancías que gozan trato arancelario preferencial de los acuerdos o tratados comerciales debidamente requisitado, todo ello con la finalidad de verificar el cumplimiento de las obligaciones en materia aduanera y de comercio exterior, y de esta manera estar preparados ante cualquier acto de fiscalización.



#### IV. Customs infractions and penalties for inconsistent data or omissions

It is important to take into account that according to paragraphs 21 and 22 of Annex 19 of the General Foreign Trade Rules for 2023, identifiers / keys are considered to be data that alters the statistical information. Consequently, if the field is filled out incorrectly, it may be sanctioned in accordance with the customs provisions, although it is feasible that other customs infractions may be committed, for example, in the case that certificates or certifications of origin are filled out incorrectly.

Under this assumption, Section III of Article 184 of the Customs Law states that those who: submit the documents referred to in the two preceding sections (data, customs declarations, notices, attachments, declarations, acknowledgments, authorizations, documents or reports required by the customs authorities), with inaccurate or false data or omitting any data, provided that the statistical information is altered, commit violations related to the obligations to transmit and submit information and documentation, as well as declarations. Consequently, the penalty established in section II of article 185 of the same ordinance will be applicable, equivalent to \$2,330 pesos to \$3,310 pesos for each document.

Finally, foreign trade agents must implement additional controls in customs procedures regarding the declaration of the new “EO” identifier and other keys, with their respective complements, as well as review and keep in the foreign trade file the certificate or certification of origin of the goods that receive preferential tariff treatment of trade agreements or treaties duly completed, all in order to verify compliance with the obligations in customs and foreign trade matters, and thus be prepared for any act of inspection.



# MAESTRÍA EN DERECHO ADUANERO Y DERECHO DE COMERCIO EXTERIOR

RVOE: 20181723



# MAESTRÍA EN DERECHO FISCAL Y ADMINISTRATIVO

RVOE: 20180811

INICIAMOS EN ENERO

**MODALIDAD HÍBRIDA**  
(PRESENCIAL - EN LÍNEA)

**PARA MÁS INFORMACIÓN**



 (664) 200 2770 y (663) 167 2862

 [info@tradelawcollege.edu.mx](mailto:info@tradelawcollege.edu.mx)

 [www.tradelawcollege.edu.mx](http://www.tradelawcollege.edu.mx)



# SOLUCIONES LEGALES

## EN MATERIA FISCAL Y ADUANERA



### ACOMPañAMIENTO EN EL EJERCICIO DE FACULTADES DE COMPROBACIÓN:

Visitas domiciliarias y revisiones de gabinete



### DEFENSA LEGAL

Recurso de Revocación, Juicios ante TFJA,  
Juicios de amparo, Medios alternativos de  
solución de controversias



### ATENCIÓN A REQUERIMIENTOS POR AUTORIDADES FISCALES Y ADUANERAS



**MARCANDO EL PASO EN EL**

— COMPROMISO AL CUMPLIMIENTO DEL —

**COMERCIO EXTERIOR, FISCAL**

Y ADUANAS



# 5 Indicadores digitales que cualquier empresa debe conocer

5 Digital indicators any company should know about



Philippe Boulanger





Philippe  
Boulanger

## SEMBLANZA

Nació en el norte de Francia en 1976; su trayectoria profesional la ha realizado en París, España, Miami y México.

Con estudios en Marketing, observó a detalle que había que impulsar primero el sector TI, luego el comercio electrónico y ahora la integración de las herramientas de finanzas digitales. Dichas industrias tenían una aceptación lenta en México, con importantes áreas de oportunidad, principalmente en el campo educativo y de capacitación.

Se desarrolló profesionalmente en empresas especializadas en contenido de tecnologías de la información como VNU e IDG, en donde participó en distintas posiciones en Europa y Latinoamérica; tuvo a su cargo estrategias comerciales, expansión de clientes, implementación de estrategias de mercadotecnia y atención personalizada a empresas como IBM, Microsoft y DELL.

La apertura internacional de Philippe le hizo comprender que generar valor no se trata de establecer una comunicación unidireccional entre un proveedor de contenido y quien consume dicha información. Se necesita generar espacios de comunicación donde se efectúen interacciones que propicien la multiplicación del conocimiento, poniendo al usuario en el centro de la conversación. Dicha reflexión lo llevó a desarrollar, primero, eShow en México, principal Tradeshow de Ecommerce en México y luego la comunidad eLeaders, quien agrupa a varios expertos del comercio digital en México.

Después de haber impulsado iniciativas como Vicepresidente de Comercio Electrónico y Presidente en la Asociación de Internet MX de 2019 a septiembre de 2022, Philippe sigue participando en programas de digitalización del ecosistema mexicano junto a otros aliados a la Secretaría de Economía, PROFECO, la CONCANACO, CANACINTRA y el CCMX.

## RESUME

Born in the north of France in 1976, his professional career has taken him to Paris, Spain, Miami and Mexico.

With studies in Marketing, he observed in detail that it was necessary to promote first the IT sector, then e-commerce and now the integration of digital finance tools. These industries had a slow acceptance in Mexico, with significant areas of opportunity, mainly in the field of education and training.

He developed professionally in companies specialized in IT content such as VNU and IDG, where he participated in different positions in Europe and Latin America; he was in charge of commercial strategies, customer expansion, implementation of marketing strategies and personalized attention to companies such as IBM, Microsoft and DELL.

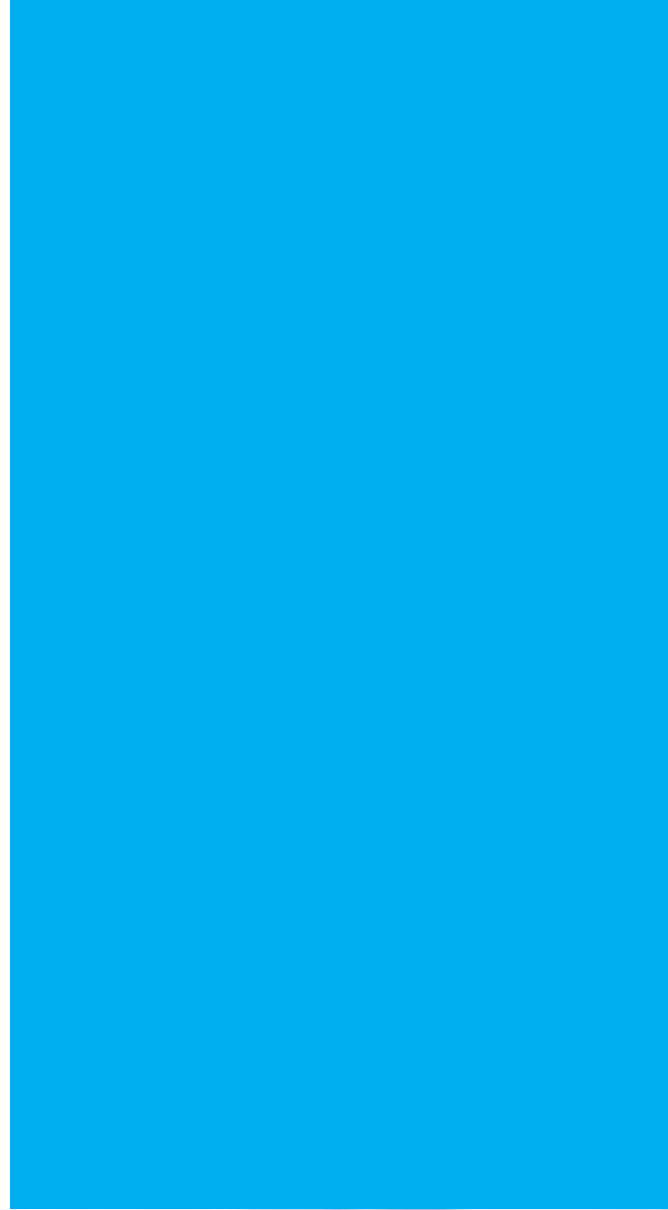
Philippe's international openness made him understand that generating value is not a matter of establishing a one-way communication between a content provider and the person who consumes the information. It is necessary to generate communication spaces where interactions take place that favor the multiplication of knowledge, putting the user at the center of the conversation. This reflection led him to develop, first, eShow in Mexico, the main Ecommerce Tradeshow in Mexico, and then the eLeaders community, which brings together several experts in digital commerce in Mexico.

After having driven initiatives as Vice President of Ecommerce and President of the Internet Association MX from 2019 to September 2022, Philippe continues to participate in programs of digitization of the Mexican ecosystem along with other allies to the Ministry of Economy, PROFECO, CONCANACO, CANACINTRA and the CCMX.



En la era digital, el éxito empresarial depende en gran medida de la capacidad de una empresa para comprender y utilizar eficazmente los indicadores clave de rendimiento (KPIs) digitales. Estos indicadores proporcionan información valiosa sobre el rendimiento de una empresa en línea y ayudan a tomar decisiones informadas. En este artículo, explicaremos cinco indicadores digitales esenciales que cualquier empresa debe conocer para prosperar en el mundo digital, incluyendo el papel crucial de las redes sociales en la generación de tráfico web, el concepto de Customer Lifetime Value (CLTV) en la retención de clientes, y la importancia del Net Promoter Score (NPS) y las encuestas de satisfacción.

In the digital world, business success depends to a large extent on a company's ability to understand and effectively use digital key performance indicators (KPIs). These indicators provide valuable information about a company's online performance and help to make informed decisions. In this article, we will explain five essential digital KPIs that any business must know to thrive in the digital world, including the crucial role of social media in generating web traffic, the concept of Customer Lifetime Value (CLTV) in customer retention, and the importance of Net Promoter Score (NPS) and customer satisfaction surveys.



### 1. Tráfico Web y Redes Sociales:

El tráfico web es un indicador fundamental que mide la cantidad de visitantes que llegan a tu sitio web. Puedes utilizar herramientas como Google Analytics para rastrear el tráfico, identificar fuentes de tráfico, que incluyen las redes sociales, búsqueda orgánica, referencias, etc., y comprender qué páginas son las más visitadas. Las redes sociales desempeñan un papel vital en la generación de tráfico web, ya que te permiten compartir contenido, interactuar con tu audiencia y atraer visitantes a tu sitio. Evalúa la efectividad de tus estrategias de redes sociales al medir la cantidad de tráfico que generan y cómo se traduce en conversiones.

### 2. Tasa de Conversión:

La tasa de conversión es un indicador crítico que mide la proporción de visitantes que realizan una acción deseada en tu sitio web, como completar una compra, suscribirse a un boletín o enviar un formulario de contacto. Un seguimiento preciso de esta métrica te permitirá optimizar tu sitio y tus estrategias de marketing para mejorar la conversión de visitantes en clientes.

### 3. Retención de Clientes y Customer Lifetime Value (CLTV):

La retención de clientes es clave para el crecimiento sostenible de cualquier empresa. Evaluar la retención de clientes no solo implica cuántos clientes regresan, sino también cuánto valor genera durante su relación contigo. Es aquí donde entra en juego el Customer Lifetime Value (CLTV), que es una métrica que estima cuánto ingreso puede generar un cliente durante toda su vida como cliente de tu empresa. Al comprender el CLTV, puedes enfocarte en mantener y nutrir las relaciones con los clientes de alto valor, lo que es esencial para el crecimiento a largo plazo.



### 1. Web Traffic and Social Networks:

Web traffic is a key metric that measures the number of visitors coming to your website. You can use tools like Google Analytics to track traffic, identify traffic sources, including social media, organic search, referrals, etc., and understand which pages are the most visited. Social media plays a vital role in generating web traffic, as it allows you to share content, interact with your audience and attract visitors to your site. Evaluate the effectiveness of your social media strategies by measuring the amount of traffic they generate and how it translates into conversions.

### 2. Conversion Rate:

Conversion rate is a critical indicator that measures the proportion of visitors who complete a desired action on your website, such as completing a purchase, subscribing to a newsletter or submitting a contact form. Accurate tracking of this metric will allow you to optimize your site and your marketing strategies to improve the conversion of visitors into customers.

### 3. Customer Retention and Customer Lifetime Value (CLTV):

Customer retention is key to the sustainable growth of any business. Evaluating customer retention involves not only how many customers return, but also how much value they generate during their relationship with you. This is where Customer Lifetime Value (CLTV) comes into play, which is a metric that estimates how much revenue a customer can generate over their lifetime as a customer of your company. By understanding CLTV, you can focus on maintaining and fostering high-value customer relationships, which is essential for long-term growth.

#### 4. ROI y Trazabilidad:

El retorno de la inversión (ROI) de tu marketing digital es esencial para evaluar la eficacia de tus campañas en línea. Calcula el ROI comparando el costo de tus estrategias de marketing con los ingresos generados a través de ellas. La trazabilidad es crucial para identificar qué estrategias y canales generan resultados, lo que te permitirá asignar recursos de manera más efectiva y centrarte en las tácticas que generan un retorno positivo.

#### 5. Net Promoter Score (NPS) y Encuestas de Satisfacción:

El Net Promoter Score (NPS) es una métrica que evalúa la satisfacción de tus clientes y su disposición a recomendar tu empresa a otros. Junto con las encuestas de satisfacción, proporciona información valiosa sobre la experiencia del cliente y la calidad de tus productos o servicios. Utiliza estas herramientas para recopilar comentarios directos de los clientes y tomar medidas concretas para mejorar la satisfacción y lealtad del cliente.

En el mundo digital, la información es poder, y los indicadores digitales son las herramientas que proporcionan esa información. Al comprender y utilizar estos cinco indicadores clave, cualquier empresa estará mejor equipada para optimizar su presencia en línea, atraer y retener clientes, y lograr un crecimiento sostenible en el mercado digital en constante evolución. No subestimes el valor de la analítica digital, que abarca tanto el tráfico web como la participación en las redes sociales, el Customer Lifetime Value (CLTV), el Net Promoter Score (NPS) y las encuestas de satisfacción; son la brújula que guía a tu empresa hacia el éxito en la era digital.



#### 4. ROI and Traceability:

The return on investment (ROI) of your digital marketing is essential to evaluate the effectiveness of your online campaigns. Calculate ROI by comparing the cost of your marketing strategies with the revenue generated through them. Traceability is crucial to identify which strategies and channels generate results, allowing you to allocate resources more effectively and focus on tactics that generate a positive return.

#### 5. Net Promoter Score (NPS) and Satisfaction Surveys:

The Net Promoter Score (NPS) is a metric that evaluates your customers' satisfaction and their willingness to recommend your company to others. Together with satisfaction surveys, it provides valuable information about the customer experience and the quality of your products or services. Use these tools to gather direct feedback from customers and take concrete steps to improve customer satisfaction and loyalty.

In the digital world, information is power, and digital metrics are the tools that provide that information. By understanding and using these five key metrics, any business will be better equipped to optimize its online presence, attract and retain customers, and achieve sustainable growth in the ever-evolving digital marketplace. Don't underestimate the value of digital analytics, which include web traffic, social media engagement, Customer Lifetime Value (CLTV), Net Promoter Score (NPS) and satisfaction surveys; they are the compass that guides your company to success in the digital world.

ESQUEMAS DE  
**CUMPLIMIENTO INTEGRAL**  
EN COMERCIO EXTERIOR, FISCAL  
Y ADUANAS



“**MARCANDO EL PASO EN EL**  
— COMPROMISO AL CUMPLIMIENTO DEL —  
**COMERCIO EXTERIOR, FISCAL**  
Y ADUANAS”

# Derechos humanos y su injerencia en la cadena de valor empresarial

Human rights and their impact on the  
business value chain



Mtra. Samantha Lara Sales







Mtra. Samantha  
Lara Sales

## SEMBLANZA

Licenciada en Comercio Exterior por la Universidad Internacional. Maestra en Comercio Internacional por el Instituto de Estudios de Posgrado en Comercio Internacional (IEPCI) y Maestra en Ciencias de la Educación Familiar, por el Instituto de Enlaces Educativos. Actualmente cursa el Doctorado en Innovación y Responsabilidad Social por la Universidad Anáhuac México. Ha impartido cátedra a nivel licenciatura en las carreras de Negocios Internacionales y Contaduría en la Universidad de La Salle Bajío. En el ámbito profesional cuenta con más de 10 años de experiencia en materia de comercio exterior. Actualmente es servidor público en la Administración Central de Auditoría de Operaciones de Comercio Exterior dependiente de la Administración General de Auditoría de Comercio Exterior, del Servicio de Administración Tributaria (SAT); está certificada por el SAT en visitas domiciliarias y revisiones de gabinete.

## RESUME

Bachelor Degree in Foreign Trade from the International University. Masters in International Trade from the Institute of Graduate Studies in International Commerce (IEPCI) and Professor of Family Education Sciences, by the Institute of Educational Linking's. Currently pursuing a Doctorate in Innovation and Social Responsibility from the Anáhuac University of México. Has taught at the undergraduate level in International Business and Accounting at the University of La Salle Bajío. In the professional field, has more than 10 years of experience in foreign trade matters. Is currently a public servant in the Central Administration of Foreign Trade Operations Audit, dependent on the General Administration of Foreign Trade Audit, of the Tax Administration Service (TAS); is certified by the TAS in domicile visits and audit at the TAS office.

Las Naciones Unidas define a los derechos humanos (DDHH) como aquellos que son inherentes a todos los seres humanos, sin distinción alguna de raza, sexo, nacionalidad, origen étnico, lengua, religión o cualquier otra condición. Entre los DDHH se incluyen: el derecho a la vida y a la libertad; a no estar sometido ni a esclavitud ni a torturas; a la libertad de opinión y de expresión; a la educación y al trabajo, entre otros muchos.

Respecto a la cadena de valor, Michael Porter (1985) la define como el conjunto de actividades que se desempeñan para diseñar, producir, llevar al mercado, entregar y apoyar sus productos y esas actividades pueden ser representadas usando la cadena de valor. Es decir, son todas las actividades que realiza una organización para crear valor para sus clientes en sus productos y/o servicios.

The United Nations defines human rights (HR) as those rights that are inherent to all human beings, without distinction of race, sex, nationality, ethnic origin, language, religion or any other condition. Human rights include: the right to life and liberty; freedom from slavery and torture; freedom of opinion and expression; education and work, among many others.

Regarding the value chain, Michael Porter (1985) defines it as the set of activities that are performed to design, produce, bring to market, deliver and support its products, and these activities can be represented using the value chain. In other words, they are all the activities that an organization performs to create value for its customers in its products and/or services.

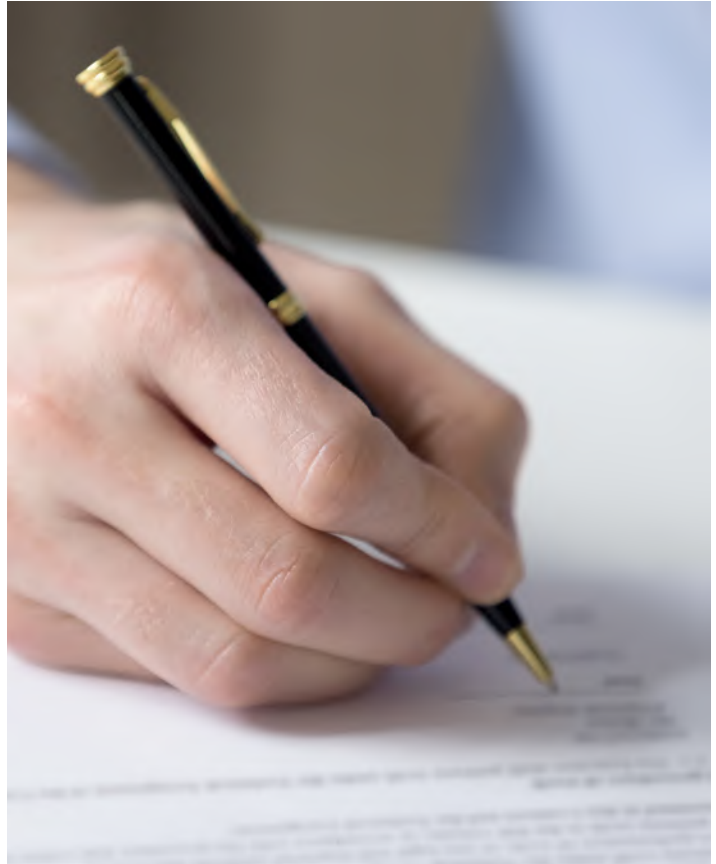


Ahora bien, todas las organizaciones llevan a cabo procedimientos de operación, ya sea que ofrezcan un producto o servicio y en donde cada uno de los insumos con los que se produce tiene su propia cadena de valor, estos procedimientos involucran a personas; las cuales gozan de DDHH, mismos que debieran ser respetados por cada una de las organizaciones en sus procesos operativos.

Y es así como un 10 de diciembre de 1948 se adopta la declaración universal de los derechos humanos. Este es un documento donde se pactaron las libertades y derechos en defensa de que todas las personas vivan su vida en libertad, igualdad y dignidad en todo el mundo. Dicha declaración surgió como réplica a los “actos de barbarie” cometidos durante la Segunda Guerra Mundial. Esto, sin decir que no es que no existieran, ya que, por el hecho de ser personas, desde siempre tenemos los DDHH solo que en este documento se adoptan “formalmente”.

Por otro lado, en México, en el artículo 1 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), establece que: ... *Todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar, proteger y garantizar los derechos humanos de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad. En consecuencia, el Estado deberá prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos, en los términos que establezca la ley.*

*Está prohibida la esclavitud en los Estados Unidos Mexicanos. ...*



Now, all organizations carry out operating procedures, whether they offer a product or service and where each of the inputs with which it is produced has its own value chain, these procedures involve people; which benefit from human rights, which should be respected by each of the organizations in their operational processes.

And so, on December 10, 1948, the Universal Declaration of Human Rights was adopted. This is a document where freedoms and rights were agreed upon in defense of all people to live their lives in freedom, equality and dignity throughout the world. This declaration arose as a response to the “barbaric acts” committed during World War II. This is not to say that they did not exist, since, by the fact of being people, we have always had human rights, but in this document they are “formally” adopted.

On the other hand, in Mexico, Article 1 of the Political Constitution of Mexico (Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos in Spanish CPEUM) establishes that: ... *All authorities, within the scope of their competencies, have the obligation to promote, respect, protect and guarantee human rights in accordance with the principles of universality, interdependence, indivisibility and progressiveness. Consequently, the State shall prevent, investigate, punish and correct human rights violations, under the terms established by law.*

*Slavery is prohibited in Mexico. ...*

Por consiguiente, el respeto y cumplimiento de los DDHH en la cadena de valor permite a las empresas identificar potenciales riesgos en sus operaciones y contar con un plan de continuidad ante su comunidad, inversionistas y consumidores.

En el ámbito internacional, una de las últimas leyes publicadas sobre la debida diligencia en la cadena de suministro fue publicada por el parlamento alemán el 11 de junio de 2021, misma que tiene como objetivo prevenir las violaciones de los DDHH en las cadenas de suministro, estableciendo los estándares en la protección de estos en la cadena de suministro.

Dicha ley es aplicable desde el 1 de enero de 2023 a aquellas empresas que tienen al menos 3,000 colaboradores que trabajen en Alemania y a partir del 1 de enero de 2024 será exigible para aquellas que cuenten con 1,000 colaboradores. Debe señalarse que se está dejando de observar que las empresas con menos de 1,000 colaboradores también cuentan con riesgos en su operación y se puedan encontrar abusos a los DDHH; por lo que sería imperante que las empresas apliquen esta ley a voluntad, no solo aquellas que se establecen como obligadas.

Therefore, respecting and complying with human rights in the value chain allows companies to identify potential risks in their operations and to have a continuity plan for their community, investors and consumers.

At the international level, one of the latest laws on supply chain due diligence was published by the German parliament on June 11, 2021, which is intended to prevent human rights violations in supply chains by setting standards for the protection of human rights in the supply chain.

This law is applicable as of January 1, 2023 to those companies that have at least 3,000 employees working in Germany and as of January 1, 2024 it will be enforceable for those companies that have 1,000 employees. It should be noted that it is not being observed that companies with less than 1,000 employees also have risks in their operation and may encounter human rights abuses; therefore, it would be imperative that companies apply this law at will, and not only those that are established as obligated to do so.



Es importante mencionar que no solo Alemania ha publicado este tipo de ordenamientos, sino que ya es vigente en varios países de la Unión Europea, donde se velan por el respeto a los DDHH; sin embargo, en esta ley no se exige que las empresas lleven a cabo una revisión más exhaustiva con sus proveedores indirectos en su cadena de suministro, dejando un gran hueco por observar, pues solo están analizando las prácticas de sus proveedores indirectos, ¿y los proveedores de sus proveedores, dónde quedan?

Si bien existe un informe anual (mismo que se establece como obligación en la ley mencionada anteriormente) que publican las empresas para dar cumplimiento, donde identifican los riesgos y en algún momento dan solución a las irregularidades encontradas (con un conocimiento fundamentado de abusos), hace falta ir más allá de solo el círculo inmediato, y esto, solo hablando en materia de colaboradores en la cadena de valor; hace falta analizar a fondo los temas de derechos de los niños, ¿cuáles son las materias por las que se vigilan en los menores?, así como acuerdos sobre medio ambiente, temas económicos, entre otros.

Un punto importante es que no solo se queda en un informe, sino que se estipula que sus autoridades nacionales están facultadas para iniciar acciones administrativas o imponer multas a las empresas que no cumplan con dichas obligaciones.

En este orden de ideas, el trabajo infantil es considerado una grave violación a los DDHH, pues se priva a los niños de disfrutar su infancia, causando daño a su desarrollo físico y mental.



It is important to mention that not only Germany has published this type of regulations, but it is already in force in several countries of the European Union, where they ensure respect for human rights; however, this law does not require companies to carry out a more comprehensive review with their indirect suppliers in their supply chain, leaving a big gap to observe, as they are only analyzing the practices of their indirect suppliers, but where are the suppliers of their suppliers?

Although there is an annual report (established as an obligation in the aforementioned law) that companies publish for compliance, where they identify risks and at some point provide solutions to the irregularities found (with a well-founded knowledge of abuses), it is necessary to go beyond just the immediate circle, and this, only speaking in terms of collaborators in the value chain; it is necessary to analyze thoroughly the issues of children's rights, which are the matters that are monitored in minors, as well as agreements on the environment, economic issues, among others.

An important point is that it not only remains a report, but also stipulates that its national authorities are empowered to initiate administrative actions or impose fines on companies that do not comply with these obligations.

In this sense, child labor is considered a serious violation of human rights, since it denies children the opportunity to enjoy their childhood, causing harm to their physical and mental development.

Para el caso de México, en el año 2020, habiendo negociado el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), y con Estados Unidos de América como el mayor socio comercial, se ha establecido en dicho ordenamiento, en el artículo 23.6, una cláusula sobre trabajo forzoso u obligatorio, mismo que establece:

*1. Las Partes reconocen el objetivo de eliminar todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio, incluido el trabajo infantil forzoso u obligatorio. Por consiguiente, cada Parte prohibirá, a través de medidas que considere apropiadas, la importación de mercancías a su territorio procedentes de otras fuentes producidas en su totalidad o en parte por trabajo forzoso u obligatorio, incluido el trabajo infantil forzoso u obligatorio.*

...

Dicho artículo vela por la eliminación de este tipo de prácticas y aquí es donde las empresas podrían enfocarse en vigilar buenas prácticas laborales, tanto en su cadena de suministro como en la de sus proveedores, pues negociar con proveedores no éticos el riesgo es mayor de lo que pareciera.

In the case of Mexico, in the year 2020, having negotiated the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA), and with the United States of America as the largest trading partner, a clause on forced or compulsory labor has been established in Article 23.6 of the Agreement, which establishes the following:

*1. The Parties recognize the objective of eliminating all forms of forced or compulsory labor, including forced or compulsory child labor. Accordingly, each Party shall prohibit, through measures it deems appropriate, the importation of goods into its territory from other sources produced in whole or in part by forced or compulsory labor, including forced or compulsory child labor.*

...

This article encourages the elimination of this type of practices and this is where companies could focus on monitoring good labor practices, both in their supply chain and in their suppliers, since negotiating with unethical suppliers is a greater risk than it may seem.



Ya que en el Diario Oficial de la Federación (DOF) del día 17 de febrero de 2023, la Secretaría de Economía (SE) publicó el Acuerdo que establece las mercancías cuya importación está sujeta a regulación a cargo de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), donde establece el procedimiento que se llevará a cabo cuando exista denuncia a alguna empresa donde se presume que fueron producidas en su totalidad o en parte mediante uso de mano de obra de trabajadores en situación de trabajo forzoso u obligatorio, incluido el trabajo infantil forzoso u obligatorio. Si este se comprueba, la sanción será la prohibición de la importación de las mercancías donde se configura la conducta. Dichas mercancías serán identificadas por fracción arancelaria y serán solo a las que se compruebe incumplimiento con dicha regulación, no el sector productivo.

Además, en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, específicamente en el objetivo 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos, en la meta número 8.7, se contempla: *adoptar medidas inmediatas y eficaces para erradicar el trabajo forzoso, poner fin a las formas contemporáneas de esclavitud y la trata de personas y asegurar la prohibición y eliminación de las peores formas de trabajo infantil, incluidos el reclutamiento y la utilización de niños soldados, y, de aquí a 2025, poner fin al trabajo infantil en todas sus formas.*

Por todo lo antes expuesto, es importante que las empresas velen por las necesidades de su grupo de interés (stakeholders) como lo es la comunidad donde se establece y sin duda, el trabajo infantil representa un gran problema en México.



In the Official Gazette of the Federation (DOF) of February 17, 2023, the Ministry of Economy (SE) published the Agreement that establishes the goods whose importation is subject to regulation by the Ministry of Labor and Social Welfare (STPS), where it establishes the procedure to be carried out when there is a complaint to a company where it is presumed that they were produced in whole or in part through the use of labor of workers in a situation of forced or compulsory labor, including forced or compulsory child labor. If this is proven, the sanction will be the prohibition of the importation of the merchandise where the conduct is configured. Such goods will be identified by tariff item and will be only those that are found to be in non-compliance with such regulation, not the productive sector.

In addition, in the Sustainable Development Goals, specifically in goal 8: Promote inclusive and sustainable economic growth, employment and decent work for all, target number 8.7, provides for: *take immediate and effective measures to eradicate forced labor, end contemporary forms of slavery and trafficking in persons and ensure the prohibition and elimination of the worst forms of child labor, including the recruitment and use of child soldiers, and, by 2025, end child labor in all its forms.*

Therefore, it is important for companies to look after the needs of their stakeholders, such as the community where they are established, and child labor is undoubtedly a major problem in Mexico.

Es apremiante implementar nuevas estrategias corporativas y transitar hacia un negocio sostenible, no solo es dejar de contratar a niños en las empresas, sino implementar un plan de acción donde ellos no se encuentren en la necesidad de contar con un empleo. Generar alianzas que, de forma conjunta, con otras empresas, gobierno y sociedad se pongan en marcha programas, ordenamientos legales y buenas prácticas que permitan eliminar de raíz este problema social.

En conclusión, cada eslabón de la cadena de valor debiera velar por los DDHH de cada persona que interviene en ella, no solo porque es una obligación de la ley, en el caso de T-MEC y del Acuerdo antes mencionado, sino porque es lo correcto, por reconocer el valor y la dignidad de las personas; por ética personal y empresarial.

It is urgent to implement new corporate strategies and move towards a sustainable business, not only to stop hiring children in companies, but to implement an action plan where they are not in need of employment. Generate alliances with other companies, government and society to implement programs, legal regulations and good practices to eliminate this social problem from its source.

In conclusion, each link in the value chain should ensure the human rights of each person involved in it, not only because it is an obligation of the law, in the case of the United States-Mexico-Canada Agreement (USMCA) and the Agreement mentioned above, but also because it is the right thing to do, to recognize the value and dignity of people; for personal and business ethics.





## Fuentes

<https://www.comunicarseweb.com/noticia/alemania-aprueba-ley-sobre-derechos-humanos-en-las-cadenas-de-suministro>

CPEUM, C. P. D. L. E. (1992). Unidos Mexicanos. Diario Oficial de la Federación, 5.

Crecimiento económico - Desarrollo Sostenible (un.org)

de los Derechos Humanos, D. U. (2003). Declaración Universal de los Derechos humanos. Tomado de <http://www.aprodeh.org.pe>.

DOF Lunes 29 de junio de 2020, DECRETO Promulgatorio del Protocolo por el que se Sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho; del Protocolo Modificatorio al Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en la Ciudad de México el diez de diciembre de dos mil diecinueve; de seis acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, y de dos acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados en la Ciudad de México, el diez de diciembre de dos mil diecinueve.

Riquelme, M. (2020). Cadena de Valor de Michael Porter ¿Qué es y cuál es su importancia. Web y empresas. Recuperado el, 5. <https://www.un.org/es/global-issues/human-rights>

## Sources

<https://www.comunicarseweb.com/noticia/alemania-aprueba-ley-sobre-derechos-humanos-en-las-cadenas-de-suministro>

CPEUM, C. P. D. L. E. (1992). Mexico. Official Gazette of the Federation, 5.

Economic Growth - Sustainable Development (un.org)

Human Rights, D. U. (2003). Universal Declaration of Human Rights. Retrieved from <http://www.aprodeh.org.pe>.

Official Gazette of the Federation, Monday, June 29, 2020, DECREE Promulgating the Protocol whereby the North American Free Trade Agreement is replaced by the United States-Mexico-Canada Agreement, celebrated at Buenos Aires, on November thirtieth, two thousand eighteen; the Amending Protocol to the United States-Mexico-Canada Agreement, celebrated at Mexico City on December tenth, two thousand nineteen; of six parallel agreements between the Government of the Mexico and the Government of the United States of America, executed by exchange of letters dated in Buenos Aires, on November thirtieth, two thousand eighteen, and of two parallel agreements between the Government of the Mexico and the Government of the United States of America, executed in Mexico City, on December tenth, two thousand nineteen.

Riquelme, M. (2020). Michael Porter's Value Chain. What is it and what is its importance? Web and business. Retrieved from <https://www.un.org/es/global-issues/human-rights>

# ¡Suscríbete hoy mismo!

## Suscripción anual

### Incluye:

- > **EDICIONES IMPRESAS**  
6 ediciones al año en su versión impresa.
- > **EDICIONES DIGITALES**  
6 ediciones al año en su versión digital y en Ebook.



¡Envío a domicilio gratis!

**\$800.00 anuales**

También puedes descargar la versión digital de cualquier edición por tan sólo **\$99.00MXN** en: [www.tlcmagazinemexico.com.mx](http://www.tlcmagazinemexico.com.mx)



## Suscripción digital

### Incluye:

- > **EDICIONES DIGITALES**  
6 ediciones al año en su versión digital y en Ebook.



**\$350.00 anuales**



## Tu centro de **control y riesgo**

Estamos en la **era del cumplimiento** no te quedes fuera, conoce y elige el módulo que se adapte mejor a tus necesidades

### Comercio Exterior



Permite que tu equipo trabaje con **más eficiencia y ahorre tiempo**

**14** Submódulos

**6** medidores de cumplimiento

Más de **200** reactivos que se evalúan

Más de **111** Reportes de análisis del DS

**26 Reportes** correspondientes a los archivos que conforman el DS

Generar, visualizar y descargar más de **27 gráficos**

### Empresarial



Evaluación intuitiva de la **información**

Observa el estado de tu área en un solo vistazo

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

**9** Submódulos

**5** medidores de cumplimiento

Más de **200** reactivos que se evalúan

### Fiscal



Enfocado en **indicadores clave de cumplimiento**

Actualizado acorde a los lineamientos de la autoridad

**9** Submódulos

**2** medidores de cumplimiento

Más de **50** reactivos que se evalúan

### OEA



Audita y vigila tus **procesos**

Evalúa a tus socios comerciales

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

**10** Submódulos

**4** medidores de cumplimiento

Más de **100** reactivos que se evalúan

### Hub One



**4** módulos principales de cumplimiento

**24** Submódulos

**17** medidores de cumplimiento

Más de **500** reactivos que se evalúan

Audita y vigila tus procesos

Enfocado en indicadores clave de cumplimiento

Facilita la toma de decisiones y disminuye el riesgo

Permite que tu equipo trabaje con más eficiencia y ahorre tiempo

**Solicita tu demo gratis**  
contáctanos:

tlc@tlcasociados.com.mx  
www.tlcasociados.com.mx

## MARCANDO EL PASO EN EL — COMPROMISO AL CUMPLIMIENTO DEL — COMERCIO EXTERIOR, FISCAL Y ADUANAS



- » Asesoría legal especializada.
- » Acompañamiento en visita domiciliaria y revisiones de gabinete.
- » Mantenimiento para empresas IMMEX.
  - » NANO FIT
  - » IMMEX 360°
- » Mantenimiento a empresas PYMEs.
- » Certificación y mantenimiento de OEA y CTPAT.
- » Cumplimiento de Anexo 24 y Anexo 30.
- » Auditorías preventivas y de cumplimiento.
- » Certificación IVA e IEPS.
- » Trámites y gestiones en comercio exterior.
- » Consultoría fiscal y de comercio exterior.
- » Clasificación arancelaria.
- » Capacitaciones especializadas.
- » Esquema de cumplimiento fiscal.
- » Plataforma de control de riesgos HUBTLC.
- » Arquitectura aduanera.
- » Auditoría de cumplimiento T-MEC.
- » Biblioteca virtual TLC INFINITI.