



**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

**Mónica Almeida López**

DIPUTADA FEDERAL

Página 1 de 7

**COMISIÓN PERMANENTE DEL  
H. CONGRESO DE LA UNIÓN  
PRESENTES:**

Con fundamento en la facultad que me otorga el artículo 58 del Reglamento para el Gobierno Interior del Congreso General de los Estados Unidos Mexicanos; la que suscribe Diputada Mónica Almeida López integrante del Grupo Parlamentario del Partido de la Revolución Democrática me permito poner a consideración de esta Asamblea Legislativa, el siguiente **punto de acuerdo que tiene por objeto girar atento y respetuoso exhorto al Ejecutivo Federal para que deje sin efectos el “Acuerdo por el que se dan a conocer los estímulos fiscales a la gasolina y al diésel en los sectores pesquero y agropecuario para el mes de junio de 2020” publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de mayo del 2020**, al tenor de los siguientes razonamientos de hecho y de derecho que se exponen en las siguientes:

**CONSIDERACIONES**

**CONTEXTO INTERNACIONAL**

Las subvenciones pesqueras tienen una larga historia. El primer asentamiento europeo de Massachusetts en lo que es ahora los Estados Unidos se produjo en 1620. Menos de veinte años más tarde, los pescadores de Massachusetts recibían subvenciones mediante la exención del servicio militar y de impuestos sobre los barcos y los aparejos. Durante la primera administración presidencial de los Estados Unidos, el Congreso respondió favorablemente a una petición del ejecutivo en apoyo de la pesca nacional por medio de exenciones de impuestos y aranceles.<sup>1</sup>

Durante la gran depresión económica, en 1937, el Gobierno de los Estados Unidos introdujo y financió por primera vez un programa de sostenimiento de los precios de los productos pesqueros. Más tarde, en 1940, el Congreso de los Estados Unidos autorizó expresamente a la Oficina de pesca a estudiar la posibilidad de establecer un sector pesquero comercialmente viable, en este caso considerando el establecimiento potencial de una pesquería de centollo en aguas de Alaska. Esta pesquería iba a cobrar notable importancia y estableció el precedente de que el gobierno, y no los intereses privados, buscaba nuevas pesquerías. Como esta

---

<sup>1</sup> <http://www.fao.org/3/y4647s/y4647s06.htm>



**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

**Mónica Almeida López**

DIPUTADA FEDERAL

Página 2 de 7

búsqueda, o el estudio de poblaciones conexas, redujeron el costo para la industria pesquera del establecimiento de nuevas pesquerías, constituye una subvención. Este trabajo ha continuado. A mediados de los años cincuenta, se amplió la participación del gobierno para incluir la evaluación de la eficacia de otras tecnologías y artes posibles aplicados a determinadas pesquerías.

Las políticas gubernamentales tienen como objetivos primordiales, reducir el esfuerzo pesquero y la flota en el Golfo de Tailandia. También se procura la diversificación del esfuerzo, tanto en los caladeros de atún en la zona económica exclusiva (ZEE) del país, como en las áreas pesqueras que, estando fuera de su ZEE, pertenezcan a países vecinos con los cuales Tailandia mantiene empresas conjuntas y convenios de pesca. Dado que el exceso de capacidad de la flota tailandesa es de público conocimiento, las ayudas financieras del gobierno al sector pesquero marítimo han sido enormemente reducidas a lo largo de las décadas lo cual ha golpeado fuertemente al sector.

Por otro lado a pesar de las variables de apoyo y subsidio se tiene comprobado que el único tipo de subsidios que funciona en la actualidad, es el denominado programa de reducción de precios del diesel. Este fue introducido recientemente, cuando el precio de los combustibles aumentó drásticamente. El programa consiste en una exoneración de impuestos al combustible para cierto tipo de barcos. Con este programa, se procura asegurar la rentabilidad de algunos tipos de barco ante subas del petróleo. De esta manera se salvaguarda el ingreso y el empleo por medio de la reducción de los costos operativos, en aquellos tipos de barco en que las subas de los combustibles tuvieran un efecto particularmente negativo. Este programa se hizo necesario en un contexto mundial en que los precios del diesel llegaron a niveles exorbitantes, y en que el tipo de cambio local era muy desfavorable (como resultado de la crisis financiera en Tailandia y el resto del Sudeste Asiático).

En lo que al tipo de transferencia a utilizar se refiere, éstas por lo general, y en la medida de lo posible, deberían promover la eficiencia económica, en lugar de favorecer el desarrollo de empresas ineficientes. Dentro de este contexto, se entiende que los subsidios que reducen los costos indirectos, como las exoneraciones tributarias y la provisión de infraestructura, son preferibles a los subsidios que reduzcan los costos directos e incrementen las ganancias, como es



el caso de los subsidios de capital y combustibles, así como para la compra de buques y artes de pesca, las medidas para mantener precios e ingresos, etc.<sup>2</sup>

En general, como puede deducirse de estos ejemplos, el período entre los años sesenta y comienzos de los setenta registró un aumento de la actividad gubernamental en la expansión del sector pesquero. Durante el decenio que siguió a 1965, estas operaciones iban acompañadas de asistencia internacional financiada en gran medida por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y ejecutada por la FAO. Los proyectos se relacionaron principalmente con la transferencia de tecnología y el desarrollo de la capacidad de ordenación e investigación en los distintos países. De 1984 a 1996, la FAO continuó facilitando asistencia técnica financiada y subsidios por distintas fuentes, especialmente del Gobierno de Noruega y la Comunidad Europea. Desde 1995, después de que pocos años antes se reconociera la situación de sobrepesca en muchas de las pesquerías marinas comerciales del mundo, la asistencia de la FAO se ha centrado más en la planificación estratégica y la ordenación. Además, también desde 1995, varios países y agrupaciones regionales donantes han facilitado y financiado asistencia técnica para las pesquerías sudamericanas.

## **CONTEXTO NACIONAL**

Los programas de apoyo al sector pesquero históricamente se han concentrado más en la entrega de subsidios para reducir los costos de producción que en impulsar el desarrollo de un sector competitivo, sustentable y con beneficios sociales. La visión que permea en prácticamente todo el sector pesquero es la de recibir algún tipo de recurso económico que subsidie parte de los costos de la producción pesquera, siendo el subsidio a los combustibles el más importante de estos programas. Muestra de ello es que la distribución de subsidios durante el periodo 2008-2015 alcanzó 2.5 millones de pesos diarios. Por otra parte, durante el periodo 2011-2015 dos subsidios son los que han tenido mayores contribuciones: el programa de Subsidio de combustibles (38.3%), con un gasto de 2,856 millones de pesos, seguido del programa de Modernización de embarcaciones mayores, con un total de 2,277 millones de pesos (30.5%), lo cual ha permitido que en México,

---

<sup>2</sup> <http://www.fao.org/3/y2786s/y2786s05.htm>



por cada dólar destinado a algún programa de subsidios a la pesca, se produzcan 5.466 kg.

FAO. COMPARATIVO DE SUBSIDIOS OTORGADOS A LA PESCA EN LOS PRINCIPALES PAÍSES PRODUCTORES

| País               | Monto subsidios<br>(Miles de dólares) | Volumen producción<br>2012 (toneladas) | Productividad<br>Kg/dólar |
|--------------------|---------------------------------------|--|---------------------------|
| Japón              | 4,636,023                             | 3,611,384                              | 0.779                     |
| China              | 4,139,474                             | 13,869,604                             | 3.351                     |
| Estados Unidos     | 1,797,641                             | 5,107,559                              | 2.841                     |
| India              | 1,070,174                             | 3,402,405                              | 3.179                     |
| Indonesia          | 989,697                               | 5,420,247                              | 5.477                     |
| República de Corea | 893,936                               | 1,660,165                              | 1.857                     |
| Vietnam            | 697,413                               | 2,418,700                              | 3.468                     |
| Tailandia          | 552,600                               | 1,612,073                              | 2.917                     |
| Malasia            | 317,231                               | 1,472,239                              | 4.641                     |
| México             | 268,546                               | 1,467,790                              | 5.466                     |

La importancia de apoyar a este sector, destaca que los pescadores y acuacultores registraron ingresos por 40 mil millones de pesos durante el 2017, 3 y actualmente nuestro país es el número 16 en cuanto a la producción de pescados y mariscos a nivel mundial, pero ciertamente, con un pequeño esfuerzo, podría situarse entre los primeros 10 lugares en relativamente poco tiempo, el sector es de suma



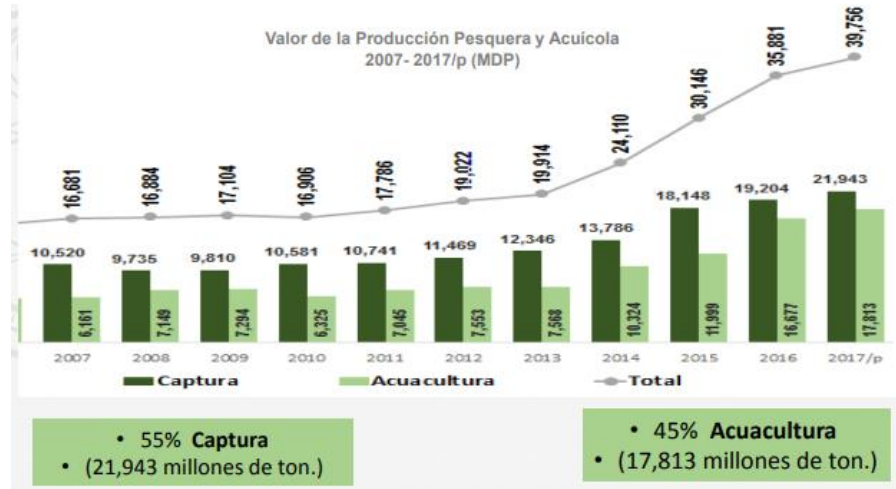
**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

**Mónica Almeida López**

DIPUTADA FEDERAL

Página 5 de 7

importancia para la situación económica por la que atraviesa nuestro país.



La pesca constituye una importante cadena de suministro y comercio de alimentos en México. Todos los días miles de toneladas de pescados y mariscos llegan a la Central de Abastos de la Ciudad de México el segundo mercado de productos marinos más grande del mundo, y de ahí se distribuyen a cientos de miles de hogares, restaurantes, mercados de barrio, sobre ruedas, pescaderías y otros sitios donde se consumen productos marinos. Se trata de una extensa red de alimentación para el país que podría convertirse en una de las más importantes del mundo. Por ejemplo, un jurel que se pesca en el Pacífico norte en la mañana puede estar más tarde en camino a su venta, ya sea en la Ciudad de México, en Estados Unidos, Japón o Europa. La infraestructura necesaria para que esto ocurra de forma eficiente es, sin duda, uno de los elementos clave que deben considerarse para desarrollar mejores políticas públicas que abarquen desde el desarrollo integral de las comunidades costeras hasta los permisos sanitarios de exportación y traslado.

En este sentido, la gran red de distribución de productos marinos es muy compleja y especializada y, en muchos de sus tramos, todavía es un camino empedrado y sinuoso. A pesar de algunos esfuerzos puntuales, el Estado mexicano no ha logrado ofrecer un piso básico de derechos humanos para el desarrollo integral de estas comunidades, que permita impulsar el bienestar de los pescadores y sus familias. Este debe ser uno de los pilares para que la política pública pesquera en México permita su desarrollo local y regional y fortalezca una larga cadena de valor que va del mar a las mesas de los hogares mexicanos.



**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

**Mónica Almeida López**

DIPUTADA FEDERAL

Página 6 de 7

Existen aproximadamente 74 mil 286 embarcaciones de pesca ribereña a nivel nacional. Esta flota tiene una alta relevancia en la alimentación adecuada de la población, la erradicación del hambre, la seguridad alimentaria del país, el combate a la pobreza y la generación de fuentes de empleo en comunidades donde no hay otra actividad económica disponible. Además, pueden desempeñar una importante labor como custodios de áreas de conservación marina y costera gracias a su cuidado y vigilancia.<sup>4</sup>

En ese sentido resulta preocupante que el viernes 29 de mayo de 2020, la Secretaría de Hacienda y Crédito público, eliminó los estímulos fiscales a la gasolina y el diésel en los sectores pesquero y agropecuario, bajo el argumento de que es ineficiente, ya que no siempre beneficia directamente a pescadores o acuicultores de menores recursos. Por otra parte hablando del sector agropecuario, señala el decreto que dichos estímulos no se aplican por que no se han establecido los mecanismos de implementación necesarios para su operación.

Resulta preocupante además la falta de argumentos y proyecciones de las repercusiones que se tendrán con la implementación de medidas como esta, ya que actualmente para la operación de embarcaciones los estímulos representan hasta el 70% de los costos de operación principalmente de las pequeñas embarcaciones. La existencia de dichos estímulos se traduce en un mecanismo fiscal para otorgar a los productores un precio competitivo de los energéticos, que genera múltiples beneficios económicos y sociales en la actividad y en el propio sistema hacendario, derivado del flujo virtuoso de activación económica que representa la cadena comercial de los productos del mar.

Actualmente los estímulos aseguran que operen las embarcaciones y granjas acuícolas generando empleo permanente para los 300 mil pescadores y acuicultores y detonando más de dos millones de empleos indirectos, por lo que al ser el combustible el principal insumo para la actividad pesquera y acuícola y al ser incosteable su adquisición con esta decisión de la SHCP, se verán obligados a parar sus actividades, con pérdidas de empleo y se podrá complicar además el suministro de alimentos, así como una disminución de la derrama económica de todos los municipios costeros del país.

---

<sup>4</sup> <https://mexico.edf.org/sites/mexico.edf.org/files/ImpactoSocialdeLaPescaenMexico.pdf>



**CÁMARA DE  
DIPUTADOS**  
LXIV LEGISLATURA

**Mónica Almeida López**

DIPUTADA FEDERAL

Página 7 de 7

Es por ello que resulta necesario poner freno al acuerdo señalado en el presente punto de acuerdo en virtud del riesgo que representa para el bienestar nacional y la economía de los mexicanos, se deben replantear este tipo de decisiones y respaldarlas con el debido sustento que garantice que con estas medidas no se colapsará al sector.

Por lo anteriormente expuesto, fundado y motivado someto a la consideración del Pleno de esta Cámara de Diputados la siguiente proposición con:

#### **PUNTO DE ACUERDO**

**ÚNICO.** - Gírese atento y respetuoso exhorto al Ejecutivo Federal y al Secretario de Hacienda y Crédito Público para que deje sin efectos el “Acuerdo por el que se dan a conocer los estímulos fiscales a la gasolina y al diésel en los sectores pesquero y agropecuario para el mes de junio de 2020” publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 de mayo del 2020.

**A T E N T A M E N T E**

Ciudad de México a 10 de junio de 2020

Dado en el Salón de Sesiones de la Comisión Permanente

**DIPUTADA MÓNICA ALMEIDA LÓPEZ**  
**GRUPO PARLAMENTARIO DEL PARTIDO DE LA REVOLUCIÓN DEMOCRÁTICA**  
**LXIV LEGISLATURA**