



Transformación

Darío
Celis
Estrada

@dariocelise



TRUMP, CADENERO DEL COMERCIO



— **EL GOBIERNO DE Donald Trump** está poniendo tantas piedras en la negociación de comercio bilateral, que se está convirtiendo en un cadenero del T-MEC.

— Van a entrar a su mercado sólo aquellos productos que Estados Unidos quiera.

La Oficina de Representación Comercial y el Departamento de Comercio de ese país han tejido una red de seis barreras al comercio bilateral con México.

Algunas ya se aplican y rompen la esencia para crear una zona de libre comercio en Norteamérica, además de que contravienen los 14 acuerdos comerciales internacionales que el país de las barras y las estrellas tiene firmados y que involucran a 20 países.

Se violan las disposiciones de la Corte norteamericana y tienen como propósito más importante frenar las importaciones y la integración de insumos de China, que gobierna **Xi Jinping**.

El gobierno de la presidenta **Claudia Sheinbaum** va a remar contra la corriente en las negociaciones técnicas que se inician esta semana y en las formales que arrancan el 25 de mayo y que deberían concluir al final del verano.



Y es que **Marcelo Ebrard** y sus pupilos tienen la misión casi imposible de dismantelar, o al menos inhibir, la aplicación de las barreras técnicas diseñadas para regular quirúrgicamente el mercado bilateral a conveniencia del país vecino.

Estamos hablando de seis instrumentos que Estados Unidos posee en su normatividad institucional y que ya se están aplicando en las condiciones actuales:

1) Los aranceles contemplados en la sección 232, cuya base legal es la Trade Expansion Act 1962, 232, en cuyo fundamento se impusieron desde junio 2025, 50% de aranceles al acero y al aluminio, cobre, autos y autopartes a 25%, y que se redujeron, pero no se eliminaron a partir del pasado 2 de abril.

2) La tarifas IEEPA (International Emergency Economic Powers Act) que impone aranceles de 25% sobre bienes no T-MEC;

3) Los impuestos *antidumping* y los compensatorios que están contemplados en la Tariff Act de 1930 y que se aplican caso por caso a partir de una investigación específica.

Asimismo, hay instrumentos específicos del TMEC, como:

4) Mecanismo de Respuesta Rápida (MRL) del Capítulo 31-A y que se aplica a instalaciones donde se registren violaciones laborales en México.

5) Las cuotas-arancel bilaterales, que imponen límites volumétricos de exportación en agro y metales.

6) Las restricciones de origen e inversión, de la cláusula de economías no-mercado del artículo 32.10 del T-MEC, encaminada a limitar la inversión china en México con acceso al mercado de Estados Unidos.

Muchas de estas barreras ya se han aplicado, en especial al aluminio, acero y productos automotrices, pero se estima que ahora habrá un mayor escrutinio.

El gobierno norteamericano está buscando la manera de forzar la inversión en su territorio para sustituir importaciones y generar empleo dentro de sus fronteras, en detrimento del esquema de la zona de libre comercio regional con apertura a inversiones de otros bloques que estuvo vigente en los últimos 40 años.

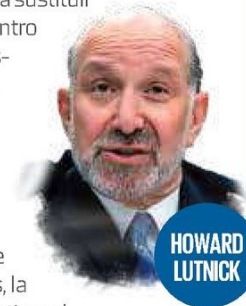
Y es que, si nos atenemos a las señales que estamos viendo y a la batería de regulaciones técnicas que puede aplicar en todos los sectores, la negociación del T-MEC no va a garantizar el acceso al mercado, porque son tantas las restricciones posibles que muchas empresas van a preferir pagar el arancel que atravesar la maraña de regulaciones.

Se ve difícil que el equipo negociador mexicano logre convencer a sus homólogos de **Howard Lutnick** de

romper este cerco, y no por falta de habilidades, sino porque el país vecino parece convencido de que llegó el momento del repliegue.



MARCELO
EBRARD



HOWARD
LUTNICK

LOS DATOS MÁS recientes de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) que lleva **Pedro Pacheco**, dicen algo contundente: San Luis Potosí atraviesa una crisis seria de seguridad. Un desastre que ni el estado, que gobierna **Ricardo Gallardo Cardona**, ni el municipio, a cargo de **Enrique Galindo Ceballos** han podido o querido contener.

Y es que la capital de San Luis Potosí se ha convertido en el municipio con mayor robo de equipo pesado asegurado en todo México. No Ecatepec. No Puebla. No algún punto del Estado de México, históricamente marcado por la inseguridad. Las cifras no sólo reflejan la incapacidad para contener el delito: evidencian la pérdida de control sobre corredores estratégicos, zonas industriales y accesos carreteros. La Carretera 57, arteria vital para el comercio nacional, se consolida como ruta del saqueo, donde mercancías desaparecen, operadores son asaltados con violencia y en algunos casos, hasta pierden la vida. San Luis Potosí, pieza clave del corredor industrial del Bajío, hoy proyecta la imagen de un territorio donde la delincuencia parece ir un paso adelante de la autoridad.



RICARDO
GALLARDO

LA RECIENTEMENTE CREADA Comisión Consultiva del Petróleo trazó lo que puede ser una hoja de ruta del futuro energético de México. Este organismo liderado por **Cuauhtémoc Cárdenas**

plantea una visión de largo plazo, plantea que Pemex sea algo más que una petrolera, que aspire a ser una empresa energética capaz de adaptarse a un entorno cambiante. La soberanía energética aparece como eje histórico, pero con enfoque en los desafíos del cambio climático, esto incluye modernizar refinerías, aprovechar mejor el coque y reducir la quema de gas son tareas técnicas con implicaciones políticas. Llegar a este punto exige redefinir prioridades operativas y financieras dentro de la empresa productiva del Estado. La comisión se concibe como un espacio de análisis estratégico y seguimiento de la política petrolera nacional, por lo que con la pluralidad se busca dotar de rigor académico y jurídico a decisiones tradicionalmente dominadas por la urgencia, esto se verá apuntalado por sesiones periódicas que construirán continuidad en un sector acostumbrado a cambios abruptos.



CUAUHTÉMOC
CÁRDENAS



EL TRENSUBURBANO ya fue comprado por el Estado mexicano, operado por el Fondo Nacional de Infraestructura (Fonadin), de Banobras, que encabeza **Jorge Mendoza**. El traspaso a manos gubernamentales busca reforzar la noción de que el transporte colectivo es un servicio esencial. El cambio de nombre a "Felipe Ángeles" lo incorpora al proyecto amplio de integración territorial, en el que funciona como eje de conexión con el AIFA y con futuras rutas ferroviarias, buscando ampliar su relevancia operativa. Una noticia buena para los usuarios es que las tarifas no cambian, lo que pretende garantizar continuidad para millones de usuarios cotidianos; sin embargo, el adquirir esta deuda introduce una carga financiera que no debe pasar desapercibida. La alta demanda de este servicio confirma que se trata de un sistema indispensable para la vida metropolitana.

