

LA BIELA

#003

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ANTE LA GUERRA ARANCELARIA



BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ (BIELA)



CENTRO DE INVESTIGACIÓN LABORAL Y ASESORIA SINDICAL, A. C.
VERSALLES 61, COLONIA JUÁREZ, ALCALDÍA CUAUHTÉMOC
CP. 06600, CDMX
TEL. 55-5207-4147

BOLETÍN DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y LABORAL AUTOMOTRIZ
(BIELA)
AÑO 0, NÚMERO 3.
EDICIÓN DIGITAL, 41 PÁGINAS.
CILAS – CALIS, CDMX.

DIRECTORIO CILAS.

DIRECTIVA CILAS

Héctor de la Cueva Díaz y Luis Bueno
Rodríguez

EDITOR

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

DISEÑO

Fernanda Justo

ÍNDICE

03

PRESENTACIÓN

05

ESTADÍSTICAS AUTOMOTRICES
ABRIL 2025

12

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ,
INCERTIDUMBRE GLOBAL Y
AFECTACIONES LABORALES EN
MÉXICO

20

REFLEXIONES SOBRE EL
PRIMERO DE MAYO O DEL DÍA
INTERNACIONAL DEL TRABAJO

25

COMUNICADO SINTIA
FRÄNKISCHE

26

DECLARACIÓN DEL CEN DEL
SINTIA CON MOTIVO DEL “DÍA
INTERNACIONAL DEL
TRABAJADOR

30

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
LOS MEDIOS



PRESENTACIÓN

BIELA No. 3



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 3 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA), la cual aparece en un momento en donde los estragos de la presión arancelaria del gobierno de Donald Trump se han dejado ya sentir sobre la industria automotriz en México, afectando no sólo la estructura del mercado internacional, sino también ha tenido efectos negativos en los aspectos productivos y de exportación. Después de la información del primer trimestre de 2025 el pronóstico de crecimiento económico para México en 2025 ha sido revisado a la baja, el Banco de México ajustó a la baja sus expectativas de crecimiento para el PIB en 2025, pasando de 1.2% a 0.6%, sin embargo, perspectivas más pesimistas como el Banco Mundial pronostica un crecimiento nulo de la economía mexicana, es decir se mantendría en el mismo nivel de 2024, mientras que el Fondo Monetario Internacional pronostica una contracción del PIB en México para 2025, de 0.3%, debido al impacto de las políticas arancelarias de Estados Unidos, lo cual impactaría hasta el pronóstico de crecimiento de 2026 cuando se crecería un 2% siendo el nivel más bajo de los pronósticos de los países de la región latinoamericana.

Frente a este escenario de incertidumbre la Industria Automotriz y la Economía Mexicana se debaten entre proyecciones pesimistas, una guerra arancelaria entre las principales economías del mundo, así como declaraciones y acciones todos los días de los principales actores políticos y económicos, que cambian todos los días el escenario. Frente a esta avalancha de información es necesario analizar con detenimiento cada declaración, acción e informe para evitar que estas se conviertan en afectaciones para los trabajadores y sus familias.



En este número presentamos las estadísticas productivas y comerciales de la IAM de abril de 2025, así como las principales noticias del sector del mes de abril y la primera semana de mayo, también presentamos dos artículos de opinión, el primero habla sobre el momento actual de la economía mexicana y el sector automotriz de la región de América del norte, mientras que Luis Fernando Mora Reyes nos presenta el artículo "Reflexiones sobre el Primero de mayo o del Día Internacional del Trabajo" que discute con la pertinencia histórica de éste día y su conmemoración en la actualidad.

También presentamos el pronunciamiento del Comité Ejecutivo del SINTTIA con motivo del "Día Internacional del Trabajo", y por último el comunicado de la sección SINTTIA - FRÄNKISCHE que informa sobre los resultados de la negociación salarial 2025 que los llevó a obtener un incremento del 10.21% directo al salario el cual beneficia a cerca de 1,500 trabajadores e impone un logro histórico en la industria de las autopartes en medio de un entorno con aires de recesión e incertidumbre sobre el futuro de la industria. Así pues, LA BIELA de mayo de 2025 intenta presentar información concisa que lleve a la reflexión de los trabajadores del sector y el entendimiento del complejo panorama productivo, económico y social que se desarrolla no sólo en México sino en el mundo, y con ello tomar acciones firmes en la defensa de los derechos humanos laborales y la estabilidad laboral.



ESTADÍSTICAS IAM ABRIL 2025

El mercado automotriz en México ha tenido un comportamiento errático en el primer cuatrimestre de 2025 derivado de la presión proteccionista del gobierno de los Estados Unidos, lo cual ha tenido impactos en distintos niveles, y el sector automotriz no ha escapado de estas presiones. Sin tener efectos devastadores, la incertidumbre y presión proteccionista ha golpeado sistemáticamente el mercado de autos en nuestro país.

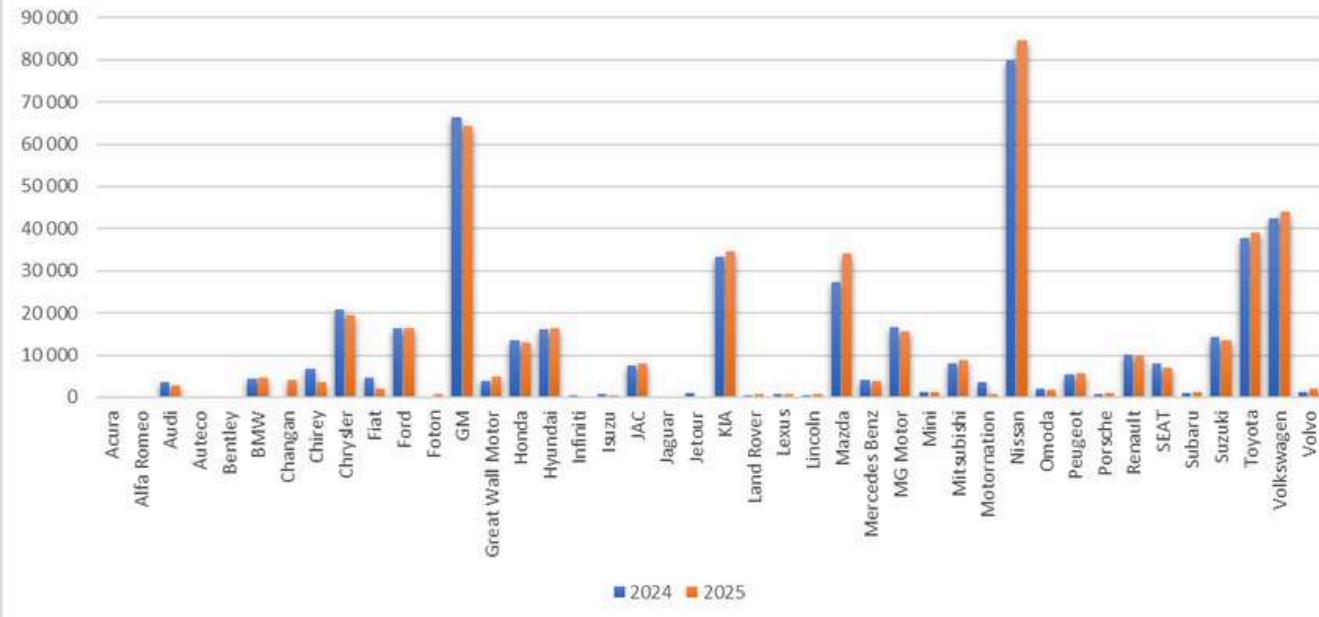
En términos de ventas se ha tenido un primer trimestre positivo comparado con el desempeño del año anterior. Entre enero y abril de 2025 se vendieron 473,323 autos en México, un aumento de 1.4% frente al mismo periodo de 2024. Solo en abril se colocaron 108,298 unidades, una caída de 4.6% respecto al mismo mes del año pasado, lo que refleja un mes con un aspecto negativo producto del entorno de inestabilidad.

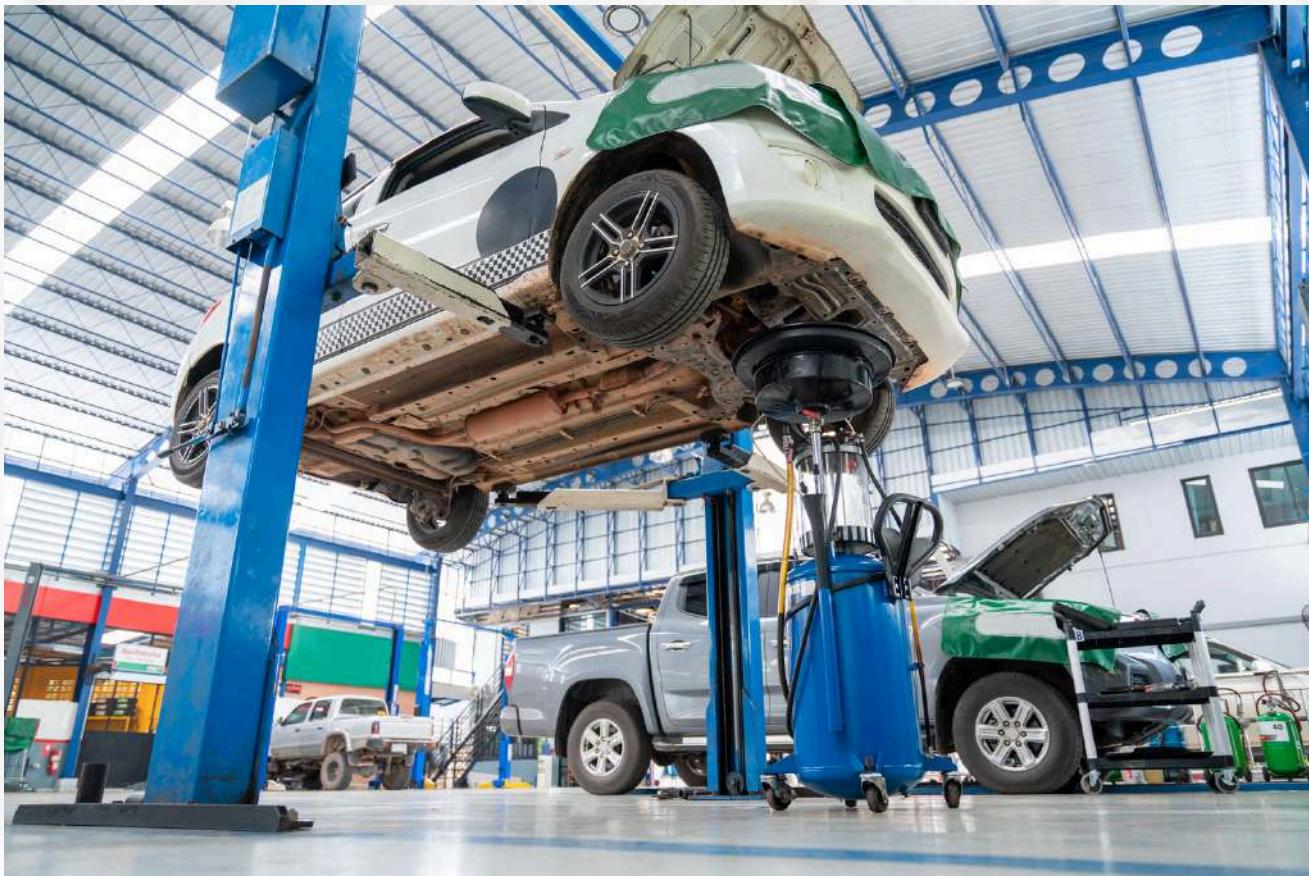
En el primer cuatrimestre de 2025, de las 42 marcas de autos registradas para comercializar unidades nuevas sólo una no realizo ventas (Bentley), mientras que en el punto opuesto se encuentra la marca Nissan que comercializó en territorio nacional 84 mil 557 unidades nuevas. En términos generales de la industria destaca un incremento de los productos hechos en México, ya que se vendieron 175 mil 365 unidades lo que represento un 37% del total de autos comercializados y con respecto al año pasado tuvo un incremento sustancial ya que en el mismo periodo de 2024 se vendieron solamente 154 mil 700 unidades lo que represento un 33% del total de autos nuevos. En el caso de los autos importados estos tuvieron una disminución de ventas del -4.5% con respecto al mismo con 297 mil 958 unidades vendidas frente a los más de 312 mil unidades. Las unidades comercializadas en México y procedentes del exterior representan el 63% de las ventas totales, lo que presenta la tendencia de la IAM a vender en el exterior lo que se produce y comprar en el mercado interno la producción hecha fuera del país.

Entre las marcas que más vendieron destacan en los tres primeros lugares Nissan, General Motors y Volkswagen con ventas de 84 mil 557 autos, 64 mil 261 autos y 43 mil 958 autos respectivamente durante el periodo enero a abril, sin embargo, estas cifras representan un retroceso para GM de -3.3% con respecto al mismo periodo de 2024, mientras que Nissan Y VW tuvieron un crecimiento de 5.8 y 3.9 por ciento respectivamente. En cuarto y quinto lugar, se encuentra la marca japonesa Toyota y la coreana Kia, con 39 mil 124 y 34 mil 629 unidades vendidas lo que les representó un incremento de ventas del 3.7 y 4.9 por ciento respectivamente tal y como se puede apreciar en la gráfica No. 1. La suma de estas 5 marcas representa más de la mitad de las ventas en territorio nacional, contabilizando un 56.3% del total de unidades vendidas en nuestro país.

Es de destacar que algunas empresas tuvieron retrocesos comerciales importantes como es el caso de las marcas chinas Jetour, Motornation, Chirey y MG con un retroceso de -80.7, -75.5, -47.0 y -6.0 por ciento respectivamente. Mientras que Chrysler del corporativo Stellantis se contrajo en un -6.8 por ciento respectivamente. tal y como podemos observar en el cuadro No.1.

GRAFICA No. 1: VENTA DE VEHÍCULOS AL PÚBLICO EN MÉXICO ENE-ABR 2025 Y 2024 (Unidades)





A pesar de que la mayor parte de las ventas en territorio nacional son unidades de importación, destacan las empresas asiáticas como Nissan, KIA y Mazda cuyas ventas en México son de manufactura nacional y las cuales representan un 89.3, 74.5 y 65.8 por ciento de sus ventas totales respectivamente, siendo seguidas por la alemana VW y la estadounidense GM, con 45.9 y 12.36 por ciento respectivamente.

Lo anterior refleja que la desconexión entre producción consumo de capital tiene una relación directa con el modelo de negocio que los corporativos automotrices han desarrollado para su operación en México, ya que algunas si han tenido como prioridad abastecer el mercado interno, la gran mayoría se ha instalado para desarrollarse como plataforma de exportación, por lo cual son mucho más sensibles a los cambios comerciales internacionales y en este caso a los aranceles que golpearían su estructura productiva, tal y como se hace visible en la Gráfica No. 1.

**Cuadro No. 1: VENTA AUTOS AL PÚBLICO EN MÉXICO ENE - ABR 2024 Y 2025
(UNIDADES)**

MARCA	Total al Mercado Interno			De Fabricación Nacional			De Importación		
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %
Acura	345	281	-18.6	0	52	n.c.	345	229	-33.6
Alfa Romeo	195	75	-61.5	0	0	n.c.	195	75	-61.5
Audi	3 642	2 717	-25.4	628	453	-27.9	3 014	2 264	-24.9
Auteco	2	18	800.0	0	0	n.c.	2	18	800.0
Bentley	1	0	-100.0	0	0	n.c.	1	0	-100.0
BMW	4 519	4 684	3.7	0	0	n.c.	4 519	4 684	3.7
Changan	0	4 077	n.c.	0	0	n.c.	0	4 077	n.c.
Chirey	6 875	3 642	-47.0	0	0	n.c.	6 875	3 642	-47.0
Chrysler	20 908	19 492	-6.8	3 347	5 956	78.0	17 561	13 536	-22.9
Fiat	4 675	1 991	-57.4	0	0	n.c.	4 675	1 991	-57.4
Ford	16 375	16 395	.1	2 021	2 148	6.3	14 354	14 247	-.7
Foton	10	785	7,750.0	0	0	n.c.	10	785	7,750.0
General Motors	66 458	64 261	-3.3	9 525	7 949	-16.5	56 933	56 312	-1.1
Great Wall Motor	3 936	5 030	27.8	0	0	n.c.	3 936	5 030	27.8
Honda	13 509	12 916	-4.4	2 984	3 280	9.9	10 525	9 636	-8.4
Hyundai	16 183	16 270	.5	0	0	n.c.	16 183	16 270	.5
Infiniti	425	360	-15.3	111	105	-5.4	314	255	-18.8
Isuzu	706	614	-13.0	0	0	n.c.	706	614	-13.0
JAC	7 639	8 076	5.7	7 639	8 076	5.7	0	0	n.c.
Jaguar	40	5	-87.5	0	0	n.c.	40	5	-87.5
Jetour	1 011	195	-80.7	0	0	n.c.	1 011	195	-80.7
KIA	33 260	34 679	4.3	21 526	22 838	6.1	11 734	11 841	.9
Land Rover	556	703	26.4	0	0	n.c.	556	703	26.4
Lexus	872	844	-3.2	0	0	n.c.	872	844	-3.2
Lincoln	607	713	17.5	0	0	n.c.	607	713	17.5
Mazda	27 355	34 112	24.7	17 842	25 440	42.6	9 513	8 672	-8.8
Mercedes Benz	4 066	3 901	-4.1	185	170	-8.1	3 881	3 731	-3.9
MG Motor	16 549	15 560	-6.0	0	0	n.c.	16 549	15 560	-6.0
Mini	1 180	1 214	2.9	0	0	n.c.	1 180	1 214	-478.1
Mitsubishi	8 010	8 738	9.1	0	0	n.c.	8 010	8 738	9.1
Motornation	3 595	882	-75.5	13	0	-100.0	3 582	882	-75.4
Nissan	79 908	84 557	5.8	71 365	75 532	5.8	8 543	9 025	5.6
Omada	2 182	1 917	-12.1	0	0	n.c.	2 182	1 917	-12.1
Peugeot	5 379	5 721	6.4	0	0	n.c.	5 379	5 721	6.4
Porsche	752	1 091	45.1	0	0	n.c.	752	1 091	45.1
Renault	10 112	9 992	-1.2	0	0	n.c.	10 112	9 992	-1.2
SEAT	8 110	6 911	-14.8	0	0	n.c.	8 110	6 911	-14.8
Subaru	1 083	1 211	11.8	0	0	n.c.	1 083	1 211	11.8
Suzuki	14 418	13 574	-5.9	0	0	n.c.	14 418	13 574	-5.9
Toyota	37 727	39 124	3.7	1 956	3 189	63.0	35 771	35 935	.5
Volkswagen	42 298	43 958	3.9	15 558	20 177	29.7	26 740	23 781	-11.1
Volvo	1 289	2 037	58.0	0	0	n.c.	1 289	2 037	58.0
TOTAL	466 762	473 323	1.4	154 700	175 365	13.4	312 062	297 958	-4.5

Fuente: INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.

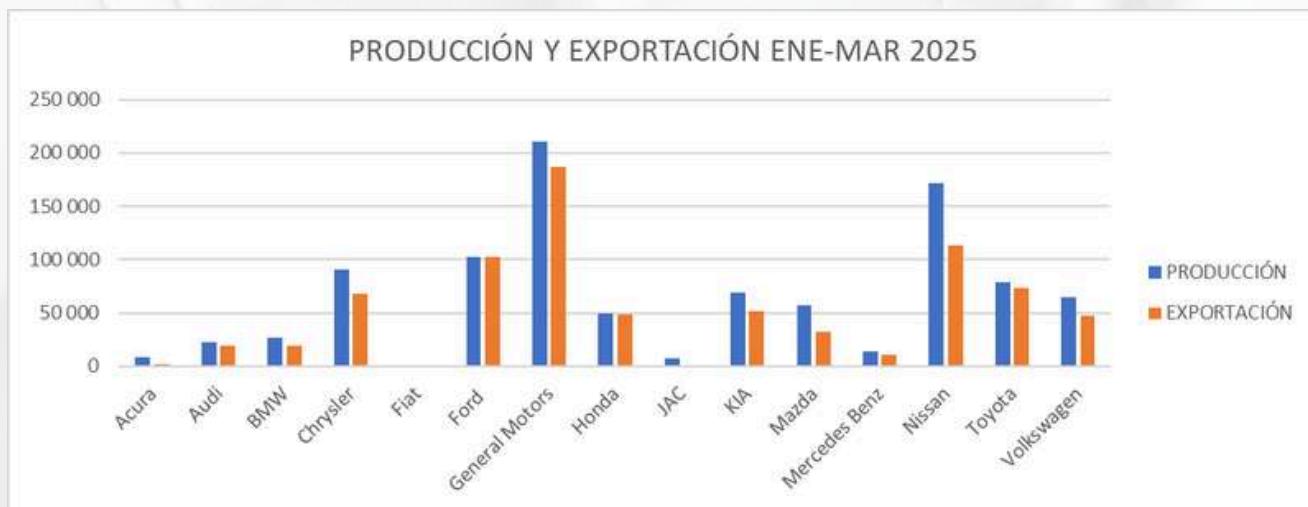
En el ámbito productivo la Industria Automotriz en México cayó 0.94 por ciento en el periodo enero a abril de 2025 si lo comparamos con el mismo periodo de 2024. En este periodo se produjeron 1 millón 299 mil 554 unidades. Específicamente en el mes de abril se produjeron 326 mil 69 unidades lo que representa una caída de poco más del 9 por ciento con respecto a abril del año pasado. El retroceso productivo de abril contrasta con el incremento de marzo, cuando la fabricación de vehículos ligeros en México creció 12.15 por ciento con respecto al mes de marzo de 2024, lo que presenta signos preocupantes de cambios en la dinámica productiva derivada de la inestabilidad provocada por el afán proteccionista del gobierno de los Estados Unidos.

Por otra parte, la exportación de vehículos ligeros se redujo en 10.88 por ciento, hasta 256 mil 953 unidades y las ventas en el mercado interno también cayeron 4.58 por ciento hasta 108 mil 298 en el mes de abril, lo que representó una caída acumulada en el año de -7.3% al contabilizar una exportación de 1 millón 32 mil 819 vehículos, lo que representa una exportación de casi el 80% de las unidades producidas. Nuevamente Estados Unidos fue el principal destino de las exportaciones de vehículos ligeros, con 81.4 por ciento del total, un equivalente de 840 mil 790 unidades durante este periodo.

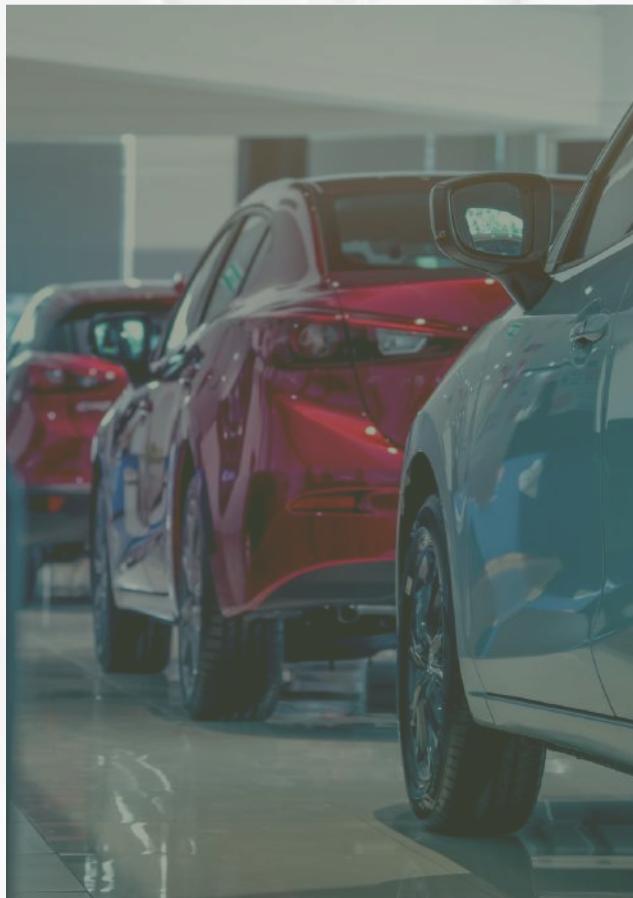
EMPRESA	PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ENE - ABR 2024 Y 2025						% DE EXPORTACIÓN	
	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN			2024	2025
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %		
Acura	0	12 090	n.c.	0	7 067	n.c.	n.c	58.45
Audi	36 713	36 672	-.1	30 894	28 088	-9.1	84.15	76.59
BMW	33 076	32 458	-1.9	30 916	24 823	-19.7	93.47	76.48
Chrysler	143 710	111 227	-22.6	125 256	84 628	-32.4	87.16	76.09
Fiat	0	0	n.c.	0	0	n.c.	n.c	n.c
Ford	128 188	141 237	10.2	125 150	134 204	7.2	97.63	95.02
General Motors	290 512	282 777	-2.7	269 039	262 811	-2.3	92.61	92.94
Honda	63 593	66 938	5.3	67 368	63 546	-5.7	105.94	94.93
JAC	8 968	9 541	6.4	0	0	0	0.00	0.00
KIA	79 450	91 810	15.6	59 569	67 730	13.7	74.98	73.77
Mazda	69 806	74 484	6.7	54 386	38 016	-30.1	77.91	51.04
Mercedes Benz	21 206	19 054	-10.1	24 281	14 948	-38.4	114.50	78.45
Nissan	219 006	221 481	1.1	163 568	138 124	-15.6	74.69	62.36
Toyota	57 790	105 720	82.9	54 283	101 928	87.8	93.93	96.41
Volkswagen	135 479	94 065	-30.6	109 327	66 906	-38.8	80.70	71.13
TOTAL	1 287 497	1 299 554	0.94	1 114 037	1 032 819	-7.3	86.53	79.47

Fuente: INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.

En términos productivos las empresas que se sitúan a la cabeza en el periodo enero a abril son General Motors, Nissan y Ford, las cuales produjeron 282 mil 777, 221 mil 481 y 141 mil 237 unidades respectivamente, lo que significó un crecimiento productivo para Nissan y Ford de 1.1 y 10.2 por ciento con respecto al mismo periodo del año pasado, sin embargo, el caso de General Motors presenta una disminución de -2.7 por ciento. Entre las empresas que más retroceden esta Volkswagen en primer lugar con un -30.6 por ciento de la producción con respecto al mismo periodo de 2024, siendo seguida de Chrysler cuyo corporativo Stellantis decidió irse a Paro Técnico en sus plantas en lo que definen como encarar la presión arancelaria de Donald Trump, lo que contrajo su producción en 22.6% en el primer cuatrimestre del año, siendo seguida por Mercedes Benz, BMW y Audi quienes retrocedieron 10.1, 1.9 y 0.1 por ciento respectivamente. Entre las empresas que destacaron por su crecimiento productivo esta Toyota que creció 82.9 por ciento, y KIA con un crecimiento de 15.6 por ciento con respecto al año anterior.



En cuanto a la exportación, la caída fue considerable ya que se tuvo una pérdida del 7.3 por ciento de toda la IAM con respecto al periodo enero-abril del año anterior.



Las marcas que más retrocedieron fueron VW, Mercedes Benz, Chrysler y Mazda con una contracción en las exportaciones de 38.2, 38.4, 32.4 y 30.1 por ciento respectivamente, aunque prácticamente todas las empresas con operación de exportación tuvieron retrocesos comparados con el mismo periodo de 2024, lo que hace evidente que la incertidumbre comercial con Estados Unidos ya impacto en las actividades de las empresas instaladas en México. En el caso contrario se encuentran las japonesas Toyota y KIA que incrementaron sus exportaciones en un 87.8% con una exportación 101 mil 928 unidades y 13.7% con 67 mil 730 unidades respectivamente.

Cuando revisamos el porcentaje de la producción exportada, observamos una caída significativa ya que para el periodo analizado solo se exportó poco más del 79.47% de la producción total, mientras que en el año previo este porcentaje fue del 86.53%.



OPINIÓN



INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, INCERTIDUMBRE GLOBAL Y AFECTACIONES LABORALES EN MÉXICO

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]

La Industria Automotriz Mundial (IAMUN) enfrenta un período de incertidumbre debido principalmente al factor de la política arancelaria y el proteccionismo comercial del gobierno de los Estados Unidos, pero también se mezclan con otros factores como la volatilidad del mercado derivada del cambio en los productos automotrices con sistemas de propulsión alternativos a la combustión interna; y por otro lado, la escasez de mano de obra calificada para esta nueva producción, así como el cambio tecnológico que impacta la articulación de los modelos productivos en la industria automotriz. Estas tensiones deben ser analizadas detenidamente, por el gran impacto que tendrían como desafíos para las empresas en un entorno automotriz cambiante, como para los trabajadores en cuanto a la estabilidad y calidad de empleo, las remuneraciones, y los derechos humanos laborales.

En el aspecto arancelario, la imposición unilateral de Estados Unidos hacia los vehículos importados, ha generado una gran tensión en la industria automotriz mundial, ya que afecta directamente a las cadenas de suministro, la competitividad y la rentabilidad de los corporativos automotrices, lo que ha derivado en una fuerte presión en los mercados financieros, algunas fuentes como Bloomberg (Bloomberg, 2025) ha señalado que desde la tercera semana de febrero hasta abril, es decir, sólo 8 semanas, los mercados han perdido alrededor del 7.2% de su valor, lo que representa una perdida de alrededor de \$9.5 billones de dólares, si comparamos esta cifra con la economía mexicana es el equivalente a cinco veces el PIB de México de 2024.

[1] Profesor del área de Economía política en la Facultad de Economía – UNAM, del departamento de Política y Cultura de la UAM-Xochimilco e integrante del equipo de investigación del Centro de Investigación Laboral y Asesoría Sindical (CILAS)

Esta incertidumbre golpeo no solamente a las bolsas de valores, en donde el índice tecnológico Nasdaq perdió cerca del 9%, sino también afectó a las empresas más importantes, por ejemplo, Tesla propiedad de Elon Musk perdió 21% de su valor en tan solo 2 días después del anuncio de los aranceles, Meta de Mark Zuckemberg (Propietaria de Facebook) perdió 22.3%, Nvida la empresa más importante de producción de microcomponentes perdió 20%, mientras que las tecnológicas Amazón, Apple y Alphabet perdieron 16.6, 14.3, 12.7 por ciento respectivamente, siendo Microsoft la que menos perdió en esta vorágine con 5.3% de su valor (Ámbito, 2025).

Este proceso ha tenido su repercusión global, por ejemplo, según el Fondo Monetario Internacional (FMI), para 2025 pronostica una disminución del crecimiento económico mundial, y presenta con mucha cautela un crecimiento del 3.3%, un valor inferior al promedio histórico (FMI, 2025). Entre las principales causas de este bajo crecimiento están los factores como los cambios en las políticas comerciales globales y los riesgos de una guerra arancelaria los cuales podrían intensificar esta tendencia a la baja.



Sin embargo, a pesar de esta afectación global de la economía que significaron los aranceles de los Estados Unidos y la ruptura unilateral de la estructura comercial internacional, el gobierno de Estados Unidos tendrá un aumento tributario de 800 mil millones de dólares, a costa de los consumidores que serán los principales afectados por pagar precios más altos, con los efectos devastadores que una reducción de la demanda tendrá sobre la producción, la inversión y el empleo. En los hechos Donald Trump realizó una reforma tributaria que de forma paradójica es aplaudida por los principales tributarios es decir los consumidores.

“

La torpe y débil crítica al libre comercio que muchos esbozan en este sentido, carece de efectividad sino se contempla una denuncia al beneficio que el capital trasnacional.”



Por otra parte, si ya es preocupante la ruptura unilateral de la estructura económica y de los marcos normativos del comercio y la inversión en el plano internacional, mismo que fueron promovidos por los gobiernos de Estados Unidos y el establishment académico y empresarial desde hace más de 40 años, es igual o más preocupante la alineación que encontramos de diversos sectores que deberían hacer frente a estas políticas unilaterales, ya que los principales sindicatos han tomado con entusiasmo este tipo de políticas que amenazan con llevar al mundo a una recesión global, incrementar las tensiones entre empresas, países y al consiguiente empobrecimiento de la clase trabajadora mundial. La torpe y débil crítica al libre comercio que muchos esbozan en este sentido, carece de efectividad sino se contempla una denuncia al beneficio que el capital trasnacional ha tenido de las estructuras económicas nacionales e internacionales, y sino se entiende también que el perjuicio en contra de un segmento de la clase trabajadora simplemente abre espacios para que el capital trasnacional las aproveche en un entorno donde la economía se ha mundializado y se puede mover con mayor facilidad, el retorno a un pasado donde el capitalismo nacionalista se instaure como dominante esta muy lejos de ser una realidad y queda más bien como la promesa de un paraíso perdido y que será aprovechado por los actores económicos con mayor poder, esto es las trasnacionales.

En el caso mexicano, las principales afectaciones se han dejado sentir con el comportamiento de las actividades económicas principalmente del sector automotriz. La caída de la exportación del sector automovilístico ocurre después de la imposición de aranceles global que se realizó a principios de abril, aunque Trump eximió, por ahora, a los vehículos y autopartes hechas en México y Canadá ya que forman parte del T-MEC. Sin embargo, podemos observar un acuerdo con las principales firmas estadounidenses para reducir las exportaciones hacia Estados Unidos, algo que ayudaría mucho a maquillar la balanza comercial sectorial temporalmente y con ello acreditar un triunfo que presentará Donald Trump como la vía correcta para “regresar los empleos”.



Lo anterior lo podemos constatar con la declaración de Mary Barra CEO de GM al declarar “Estamos agradecidos al presidente Trump por su apoyo a la industria automotriz estadounidense” (El sol de México, 2025), a pesar de que GM tuvo que recortar su previsión de ganancias para 2025 de 5 mil millones de dólares. Otro elemento son los paros técnicos que distintas armadoras principalmente las armadoras estadounidenses (GM en Ramos Arizpe, Ford en Cuautitlán y Hermosillo y Stellantis en Saltillo y Toluca) han hecho para presentar a la

opinión pública una alineación con las políticas comerciales de Trump, aún cuando los aranceles para productos dentro del marco del T-MEC no tendrían porque verse afectados. De forma “milagrosa” en tres meses de gobierno podríamos decir que Donald Trump con este ardid comercial alineo a los trabajadores y empresarios del sector a su lógica proteccionista, a pesar de los daños evidentes no sólo a los principales socios comerciales y aliados de Estados Unidos sino de la economía Global.

Frente a este escenario las corporaciones automotrices que operan en México estarán en la necesidad de mantener la rentabilidad de las líneas productivas, por lo que ya hemos visto en las distintas zonas productivas el inicio de medidas como paros técnicos con afectaciones salariales y contractuales, la imposición de sanciones que permiten no pagar a los trabajadores por cuestiones "disciplinarias", así como despidos que siempre tienden a abaratar los costos de la contratación colectiva, y la modificación de las jornadas laborales, todo ello, con la cobertura que el panorama de incertidumbre global se cierre sobre la industria. En estos procesos desgraciadamente el sindicalismo corporativo, autoritario, despótico y antidemocrático que domina cerca del 90% de los contratos colectivos del sector y que tienen nula bilateralidad en la determinación de las condiciones de trabajo, son cómplices de las decisiones de RH y los corporativos en su afán de presentar índices de rentabilidad que permitan que las empresas justifiquen su operación en México.

Es por ello, que frente a este escenario se tiene que redoblar los esfuerzos por organizar a los trabajadores en sindicatos auténticos, aprovechando el espíritu de la reforma laboral de 2019 y evitando que se vuelva letra muerta con una nula fiscalización y revisión de los procesos laborales, el recorte del presupuesto al Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral y a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social son un muy mal indicador, ya que en este momento de turbulencia se debe tener una mayor vigilancia de cumplimiento del orden jurídico y evitar que esta crisis la paguen los trabajadores.

Mientras que en el entorno global los inversionistas mantienen cautela en sus inversiones (deteniendo o disminuyendo la producción y el empleo) así como diversifican sus carteras de inversión frente a una volatilidad prolongada. En entorno actual sirve para evidenciar la fragilidad económica de México y el respeto por los derechos humanos laborales. Es por ello que los trabajadores y los sindicatos auténticos deben redoblar esfuerzos y tejer alianzas estratégicas que vayan más allá de los buenos deseos en misivas o apoyos de fondos que no tienen una concreción directa con los procesos de formación política de clase y la organización laboral autentica. Los pocos avances del cambio institucional en materia laboral están en peligro y frente a la propuesta de adelantar la renegociación del T-MEC para este año, es necesario que los trabajadores de los tres países involucrados tejan estrategias comunes.

La burguesía mexicana representada en los partidos políticos no hace distinción de colores y consignas, por lo que ya preparan a los que serán sus negociadores, los trabajadores mexicanos, junto a los sindicatos independientes deben alzar la voz y presentarse como una alternativa para que junto a sus contrapartes canadienses y estadounidenses puedan buscar cambios sustanciales que favorezcan a la clase trabajadora en su conjunto.

Las fluctuaciones en la demanda de vehículos, la inflación y la guerra en Europa, entre otros factores, crean un entorno incierto para la industria, que se ve obligada a adaptarse a cambios constantes.

- Escasez de mano de obra:

La falta de personal calificado en el sector automotriz, especialmente en áreas como la electrónica y la robótica, dificulta la producción y la innovación, generando un cuello de botella en la cadena de valor.

- Cambio tecnológico:

La transición hacia la electrificación de los vehículos, la conducción autónoma y la conectividad, genera incertidumbre sobre el futuro de la industria y obliga a las empresas a invertir en nuevas tecnologías y modelos de negocio.

Impacto en la industria automotriz:

- Retrasos en la producción:

Las empresas automotrices están retrasando inversiones y planes de producción debido a la incertidumbre sobre el futuro, lo que puede afectar la disponibilidad de vehículos y la competitividad de la industria.

- Aumento de costos:

Los posibles aranceles y la inflación pueden aumentar los costos de producción, lo que podría generar un aumento en los precios de los vehículos y afectar la demanda.

- Impacto en el empleo:

La incertidumbre y los posibles retrasos en la producción pueden generar preocupación entre los trabajadores del sector, ya que se temen despidos y reducción de jornada laboral.

- Necesidad de adaptación:

Las empresas automotrices están buscando nuevas estrategias para adaptarse a la incertidumbre, como diversificar sus fuentes de suministro, invertir en nuevas tecnologías y buscar nuevas oportunidades de mercado.

En resumen, la industria automotriz global se encuentra en un período de transición y enfrenta desafíos significativos debido a la incertidumbre global. Las empresas deben adaptarse a los cambios constantes y buscar nuevas estrategias para garantizar su supervivencia y crecimiento.

La industria automotriz enfrenta un momento difícil debido a la creciente incertidumbre global. Esta incertidumbre se manifiesta principalmente en las tensiones económicas y las posibles modificaciones arancelarias, impactando el dinamismo del sector, particularmente en países como México. Las preocupaciones de la industria incluyen los efectos de la incertidumbre arancelaria, que pueden causar problemas significativos para el sector.

La caída de la exportación del sector automovilístico, el mayor del país, ocurre tras la llegada el 20 de enero de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos, que amenazó con imponer aranceles del 25 por ciento a todos los autos importados, el mandatario eximió, por ahora, a las autopartes hechas en México y Canadá que se vendan por separado, mientras que los vehículos armados en estos dos países solo pagarán la tasa del 25 por ciento sobre los componentes no hechos en Estados Unidos, sin embargo, a finales de abril, el Gobierno de México anunció que las autopartes que se producen en el país también estarán exentas de aranceles, ya que forman parte del T-MEC.

REFERENCIAS:

- Ámbito (2025). Las "7 magnificas" perdieron u\$s1.200 millones tras la peor caída en Wall Street de este año. Recuperado el 2 de mayo de <https://www.ambito.com/finanzas/las-7-magnificas-perdieron-us1200-millones-la-peor-caida-wall-street-este-ano-n6131319>
- Bloomberg (2025) The Market Made You Rich. Now Stay That Way. Recuperado el 03 de mayo de 2025, de <https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2025-03-15/the-market-made-you-rich-now-stay-that-way-merryn-talks-money>
- El sol de México (2025) GM estima un impacto de 5 mil mdd por aranceles de Trump, Recuperado el 1 de mayo de 2025, de <https://oem.com.mx/elsoldemexico/finanzas/gm-estima-un-impacto-de-5-mil-mdd-por-aranceles-de-trump-23065544>
- FMI (2025) Un momento crítico en medio de cambios en las políticas. Recuperado el 1 de mayo de 2025, de <https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2025/04/22/world-economic-outlook-april-2025>



REFLEXIONES SOBRE EL PRIMERO DE MAYO O DEL DÍA INTERNACIONAL DEL TRABAJO

Luis Fernando Mora Reyes [2]

En varias ocasiones colegas, amigos y mis estimados estudiantes me han preguntado qué es el Trabajo y por qué suelo escribir esta palabra en mayúscula. A lo cual les respondo que, así como escribimos Estado, como la abstracción para delimitar el área de acción del gobierno sobre un territorio, e Iglesia con mayúsculas, por qué no habría de dignificar la actividad que realizo todos los días y que también funciona como verbo (trabajar), como sustantivo (el trabajo) y como adjetivo (eres muy trabajador). Sin embargo, el Trabajo, como mencionó algún alemán, es “la actividad vital” (Marx, 1984, 74), es decir, es una acción de suma importancia y trascendencia, ya que de esta dependemos todos y todas para vivir. Requerimos del Trabajo de los compañeros trabajadores del campo, de los compañeros trabajadores del sector manufacturero y de los compañeros trabajadores del sector servicios para vivir en sociedad y poder satisfacer, entre todos, nuestras necesidades materiales: comida, servicios, vestido, techo, etcétera.[3]

Por ello, después de preguntarme sobre por qué escribo la palabra Trabajo con mayúscula, me cuestionan sobre otro punto: ¿por qué conmemoro año con año el Primero de Mayo? Esta doble pregunta se vuelve aún más complicada porque está directamente relacionada con la anterior, dado que, así como escribo el Trabajo con mayúscula para resaltar la importancia de esta palabra, es que conmemoro el Día Internacional del Trabajo y de los Trabajadores del Mundo. Diversas disciplinas han definido el Trabajo desde una concepción etimológica (el origen de la palabra), antropológica (por su procedencia cultural), económica (el trabajo como lo que produce el valor), politológica (la organización que se dan a sí mismos los trabajadores), sociológica (las relaciones industriales y los reglamentos de trabajo) entre muchas otras. Sin embargo, también compañeros trabajadores y sindicalistas vinculan el Trabajo y la fecha ya con los Mártires de Chicago[4] como con la bandera internacional que articula la defensa de las necesidades e intereses de los trabajadores en diferentes partes del Mundo.

Tristemente, también han existido tendencias de la modernidad tardía que han manifestado que el Trabajo, en algún momento, iba a desaparecer (Gorz, 1980; Rifkin, 1996). Estas escuelas del pensamiento no se detuvieron en presentar evidencia suficiente sobre cómo esto iba a ocurrir y tuvieron el atrevimiento de manifestar que esto sería igual en cualquier parte del Mundo. Estas escuelas, establecidas en las potencias occidentales, realizaron abstracciones sin voltear a ver las condiciones de trabajo de quienes sostenemos el consumo de las personas que habitan el planeta Tierra. Es decir, desde posturas infantiles y de moda juraron que el Trabajo ya no sería lo que le diera sentido a nuestro vivir día con día. No critico ni menosprecio a estas corrientes del pensamiento por poner en duda la centralidad del Trabajo en nuestras vidas. No obstante, este tipo de lecturas han diluido un tema fundamental: si trabajamos todos los días de nuestra vida para sobrevivir, entonces cómo es que el Trabajo ya no es algo central en nuestro día con día. Lo que devuelve la discusión hacia la pregunta con que inicié estas palabras, dado que, para comprender si el Trabajo es o no central en nuestras vidas, debe comprenderse qué es.

Considero que la respuesta ante esta incógnita no tiene una sola solución y tampoco yace en una discusión meramente intelectual, aunque el trabajo intelectual es de gran valor como todos los trabajos en la sociedad.[5] De manera coloquial, me resulta sumamente importante que el trabajo tenga tantas acepciones en forma de sustantivo (el trabajo, la chamba, el jale, el curro, el trajín), de verbo (trabajar, chambear, jalar, currar, trajinar) y hasta un sentido para bromear ("Yo nací un domingo para irme a trabajar el lunes" o "No mamá, no eran pataditas en la panza, era yo poniéndome las botas para ir a chambear"), mas pienso que si bien estos usos complementan lo que es el Trabajo, no terminan por definirlo. Asimismo, tampoco considero que el Trabajo pueda encasillarse como una mera actividad productiva, desde una postura económica y política —aunque sea esta una de las dos acepciones con las que se relacionan el Primero de Mayo—, en la que prevalece la subordinación entre el trabajador y el empleador. Esta subordinación política y económica consagró una de las contradicciones más grandes de la sociedad: si el trabajo es social, por qué su concentración (la ganancia) es individual y privada.



Esta contradicción se nutre de la segunda acepción con la que se relaciona el Primero de Mayo, que es desde una perspectiva jurídica en que se dictamina una definición normativa sobre el Trabajo y sobre los derechos y las responsabilidades de los trabajadores. Esta segunda acepción puede encontrarse en el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los artículos tres (como un derecho y deber social) y ocho (el trabajo como actividad humana, intelectual o material) de la Ley Federal del Trabajo (LFT) (Diario Oficial de la Federación, 2022). Sin embargo, en ambas acepciones se reconoce política y económicamente, así como jurídicamente (véase el artículo ocho de la LFT), que el trabajador es aquella persona que presta a otra un trabajo subordinado.

Esto no es accidental, sino que está perfectamente bien cimentado en nuestra sociedad, de ahí que existan los sindicatos como organizaciones de los trabajadores para regular los términos y condiciones de dicha subordinación. Por lo tanto, es que estas dos concepciones son las que suelen estar relacionadas tanto con la definición del Trabajo como con la conmemoración del Primero de Mayo.

Sin embargo, aún quedan ambas encrucijadas sobre qué es el Trabajo y por qué conmemoro el Primero de Mayo. El autor de este texto concuerda con la definición que brindó aquel alemán sobre que el Trabajo es la actividad vital, pero, sobre todo, es la manera en que se materializan nuestras capacidades y destrezas tanto físicas como mentales en algo. Ese algo puede ser tangible (un automóvil, un edificio, una puerta, un servicio, el cuidado de alguien, etcétera) o intangible (una aplicación, un programa o un texto, etcétera).



En cuanto a la conmemoración del Primero de Mayo, se propone al lector que no parte de la pregunta qué es el Trabajo, sino que se pregunte a sí mismo cómo trabaja, por qué trabaja, dónde trabaja, cuánto tiempo trabaja, cuándo trabaja y para quién trabaja. Es decir, si trabaja con materiales y herramientas propias o si pertenecen a alguien más; si trabaja bajo un ambiente seguro o inseguro; si trabaja ocho horas al día o más, aunado al trabajo de cuidados en el hogar; si trabaja todos los días de la semana o si puede descansar; si trabaja por gusto o por necesidad; si trabaja en el campo, en alguna fábrica, en las calles, en una oficina o en su propio hogar; si trabaja para sí mismo, para un patrón, para una empresa o para una aplicación. Si lograron responder estas preguntas, me permito comunicarles que acaban de descifrar su situación y de delinear la figura de quienes hacen efectiva la subordinación. Incluso, en caso de que no tuvieran la figura patronal, el secreto yace en que siguen subordinados a la máxima del modelo económico (capitalista) en el que vivimos: trabajar para sobrevivir.

Por ende, cuando me preguntan qué es el Trabajo y por qué año con año conmemoro el Día del Trabajo, respondo que el Trabajo es la actividad creadora que da sentido a nuestro ser y estar en el Mundo, mismo que no es individual, sino que es social como la riqueza que de este deviene. En cuanto al Primero de Mayo, así como el Trabajo, no es una festividad nacional o que pertenezca a un continente en particular; tampoco tiene un solo idioma ni pertenece a alguna sociedad que se adjudique su patente, y de ninguna manera puede relacionarse con una sola persona o agrupación. Es decir, es una conmemoración internacional que pertenece a la sociedad y que es un recordatorio para continuar reivindicando las mejoras laborales conquistadas y para seguir luchando por un mejor futuro. De igual manera, el Primero de Mayo permite brindar homenaje a todos los trabajadores que han brindado sus vidas por mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los demás.

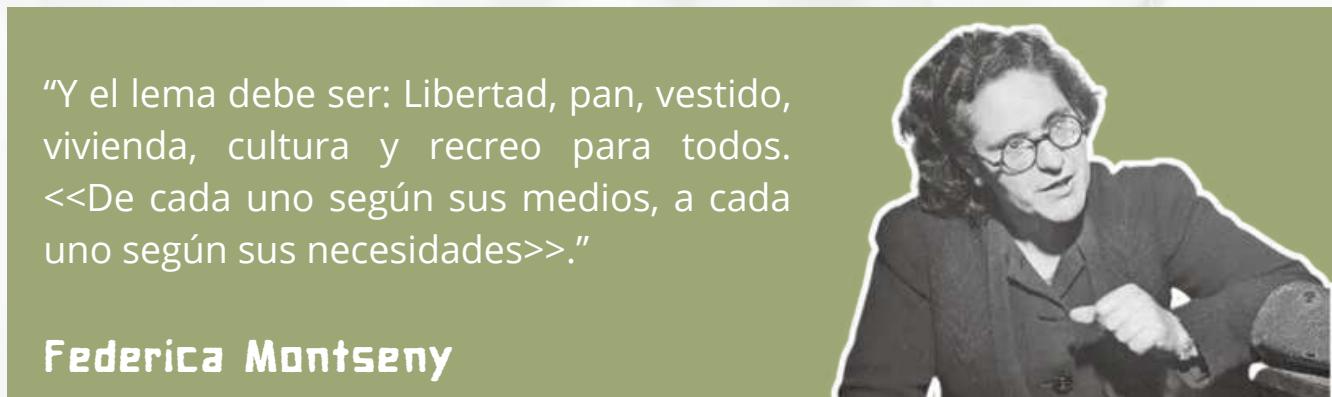
Finalmente, el Primero de Mayo recuerda al Mundo que, el Trabajo, entendido como concepto, actividad, en su sentido abstracto o concreto, subsumido, vivo o muerto, está presente y pese a que han insinuado que ya no es central en nuestras vidas, este perdurará, como lo es la sociedad misma o el tiempo, aunque el sistema capitalista sea destruido, solo que esta vez será organizado y desarrollado no a favor de los intereses del capital.

A continuación, se presentan algunas citas de grandes trabajadores y pensadores que lucharon por mejorar las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores:



“¿Para qué trabaja? Para que el labrador disfrute del producto de sus cuidados, y el minero, sin sacrificar la vida, tenga pan abundante; [...] para que el amor sea el sentido que, ennoblecido y perpetuando a la especie, una a dos seres libres; [...] para que la tiranía, el despotismo y la ignorancia mueran; [...] para que cada quién tenga, sin descender al fango, asegurado el derecho de vida.”

Práxedis G. Guerrero



Federica Montseny



“Somos nosotros los que hemos construido los palacios y las ciudades en España, América y en todo el mundo. Nosotros, los obreros, podemos construir nuevos palacios y ciudades para reemplazar a los destruidos. Nuevos y mejores. No tememos a las ruinas. Estamos destinados a heredar la tierra, de ello no cabe la más mínima duda.”

José Buenaventura Durruti

“Deseamos que la sociedad esté constituida con el fin de proporcionar a todos los seres humanos los medios para alcanzar el máximo bienestar posible, el máximo desarrollo moral y material posible; deseamos para todos pan, libertad, amor, ciencia.”

ERRICO MALATESTA



[2] Es licenciado, maestro y doctorante en Ciencia Política por la UNAM; profesor de asignatura en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM; integrante del Seminario Permanente de Estudios del Trabajo (SPET) de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, e integrante la Unión Nacional de Trabajadores por Aplicación (UNTA).

[3] Aprovecho para enviar un saludo a los compañeros del SINTTIA y de la UNTA.

[4] El Primero de Mayo se conmemora a raíz de una huelga de trabajadores estadounidenses, quienes exigieron la jornada de ocho horas de trabajo y sufrieron la cruenta represión a manos de las autoridades de su país. Producto del estallido de una bomba de dudosa procedencia durante las manifestaciones por dicha huelga, fueron encarcelados ocho obreros y cuatro de ellos fueron ejecutados sin un juicio claro. Como resultado, cada Primero de Mayo se conmemora la lucha internacional de los trabajadores, ya que en todas partes del Mundo los trabajadores luchan por defender y expandir sus derechos laborales y humanos. Marcella Bencivenni. «Review: The untold story of Haymarket.» *Reviews in American History*, vol. 42. No. 2, (junio 2014): pp. 309-316.

[5] Un saludo a todos los trabajadores docentes e investigadores del país. ¡Viva el magisterio!

REFERENCIAS:

- Bencivenni, M. (junio 2014). Review: The untold story of Haymarket. *Reviews in American History*, vol. 42(2), pags. 309-316.
- Diario Oficial de la Federación. (Última reforma del 27 de diciembre de 2022). Ley Federal del Trabajo. Recuperado el 15 de abril de 2023, de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LFT.pdf>
- Enzensberg, H. M. (2016). *El corto verano de la anarquía. Vida y muerte de Durruti*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Gorz, A. (1980). *Adiós al proletariado: Más allá del socialismo*. Barcelona: El viejo topo.
- Guerrero, P. (2013). *Artículos de combate*. México: Editorial Redez.
- Malatesta, E. (2010). *En el café y otros textos sobre organización*. Distrito Federal: Ruta a la libertad.
- Marx, C. (1984). *Manuscritos económicos filosóficos de 1844*. México, Distrito Federal: Ediciones de Cultura Popular.
- Montseny, F. (2015). *Qué es el anarquismo*. México: MareA NegrA.
- Rifkin, J. (1996). *El fin del trabajo*. En *El fin del trabajo. Nuevas tecnologías contra puestos de trabajo: el nacimiento de una nueva era* (págs. 23-35). México: Paidós.



SINDICATO INDEPENDIENTE NACIONAL DE TRABAJADORES Y
TRABAJADORAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.
SECCIÓN SINTTIA-FRAENKISCHE

Silao, Guanajuato a 28 de Abril de 2025.

**A los medios de comunicación
A la opinión pública en General
PRESENTES:**

El día de hoy, después de varias jornadas de discusión y negociación se alcanzó un acuerdo para la revisión salarial 2025 entre la empresa Fränkische Industrial Pipes y la representación laboral a cargo del Sindicato Independiente Nacional de Trabajadores y Trabajadoras de la Industria Automotriz (SINTTIA) sección Fränkische, la cual beneficia a poco más de 1,500 trabajadores de esta planta.

El acuerdo de incremento salarial en términos globales alcanza el 10.21%, ya que se elimina el escalafón más bajo del tabulador salarial y todos los trabajadores de las dos primeras categorías ascienden al nivel inmediato superior, de igual manera para las 6 primeras categorías salariales se tiene un incremento del 9.7% y para las 4 categorías más altas del 9.2%, lo que permite una recuperación del poder adquisitivo de los trabajadores del sector de autopartes en México, el cual durante más de 40 años se mantuvo alrededor de los niveles marcados por el salario mínimo.

Este acuerdo cobra especial relevancia por tres aspectos: En primer lugar por ser la segunda negociación que realiza el SINTTIA después de obtener la titularidad en el CCT de la empresa FIP logrando importantes beneficios para la base trabajadora; en segundo lugar, por darse en una coyuntura marcada por la incertidumbre e inestabilidad macroeconómica y del sector automotriz derivado de la posibilidad de aranceles en el principal socio comercial de México, y por último, reafirma el compromiso del SINTTIA de conducir las remuneraciones salariales del sector automotriz por encima de los niveles de pobreza laboral definidos por el CONEVAL (Canasta Alimentaria Recomendada y Canasta No Alimentaria Recomendada para una familia de 4 integrantes).

Con lo anterior demostramos que el sindicalismo auténtico, democrático e independiente en donde los trabajadores salidos de las líneas de producción representan a los trabajadores dan mejores resultados en la búsqueda de la estabilidad laboral, condiciones dignas de trabajo y una remuneración justa por el trabajo que desempeñamos.

"LIBERTAD Y DEMOCRACIA SINDICAL PARA MEJORAR NUESTRA CALIDAD DE VIDA"

ATTE:
SINTTIA - FRÄNKISCHE

"EL SINDICATO SOMOS TODOS"

DECLARACIÓN DEL CEN DEL SINTIA CON MOTIVO DEL DÍA INTERNACIONAL DEL TRABAJO



El primero de mayo se conmemora un aniversario más de lucha de los trabajadores frente al capital por reclamar sus derechos. Esta fecha en el calendario nos sirve de recordatorio a todos los trabajadores del mundo que cada derecho que hoy gozamos ha sido conquistado por la lucha en las calles, con las huelgas, en las barricadas y la movilización de todos aquellos que han buscado un mejor nivel de vida y condiciones de trabajo dignas.

El 1o. de Mayo recuerda la gran movilización de trabajadores que sucedió en 1886 en la ciudad de Chicago reclamando una jornada laboral de 8 hrs, misma que es la mínima necesaria para tener salud física y mental de los trabajadores. Frente a esta demanda el capital y el gobierno respondieron con una brutal represión que dejó cientos de detenidos, miles de heridos y 6 trabajadores condenados a la pena de muerte.

Esta fecha nos recuerda la importancia de luchar por nuestros derechos, ya que, para el capital, los patrones y sus representantes, el trabajador no es más que una figura remplazable, pero para nosotros es nuestra vida, el sustento y la estabilidad de nuestras familias.

Capital y trabajo, patrones y trabajadores tienen una contradicción evidente, pues mientras que el capital y los patrones buscan reducir al mínimo el costo de nuestra fuerza de trabajo para obtener más ganancia, para nosotros es indispensable tener condiciones de trabajo dignas, seguras y un empleo estable, así como un salario que verdaderamente remunere la labor que desempeñamos y poder tener una vida digna.

En la actualidad, de la misma forma que hace 139 años en la ciudad de Chicago, una demanda central de los trabajadores de todo el mundo es tener una jornada laboral que nos permita tener calidad de vida. No entendemos como después de más de un siglo con los adelantos tecnológicos, científicos, políticos, económicos y sociales no se haya podido reducir un solo segundo de la jornada laboral máxima, es por ello, que en esta conmemoración reivindicamos la exigencia de una jornada semanal de 40 horas sin reducción de salario, lo cual permitiría la construcción de una sociedad más justa y el disfrute del tiempo para los trabajadores y sus familias.



Los retos que enfrentamos los trabajadores actualmente son muchos por eso hacemos un llamado a todos los trabajadores del mundo a unirnos bajo las mismas demandas que garanticen mejores condiciones de vida para toda la clase trabajadora de todo el mundo. Más allá de las diferencias de nacionalidad, género, color de piel, preferencia sexual, credos, o actividad, todos nosotros vivimos de nuestro trabajo, y esa condición debe hermanarnos.

En las últimas 4 décadas el capital aprovecho las diferencias nacionales en su beneficio, enfrentando a los trabajadores para que viéndose como enemigos ellos pudieran imponer condiciones favorables a la explotación y acumulación desmedida de riquezas.

Hoy en día las mentiras de los gobiernos pro capitalistas e imperialistas, aprovechan los saldos negativos del libre comercio y la globalización para volver a enfrentar a los trabajadores de todo el mundo, la amenaza de aranceles intenta doblegar a los trabajadores de distintos países para someterlos a las exigencias del capital, es por ello que debemos rechazar esas recetas, ya que la clase trabajadora no puede mejorar a costa del sufrimiento y la explotación de los trabajadores de otra región o país, pues tarde o temprano esas condiciones las aprovechará el capital y los gobiernos imperialista para chantajear y explotar a los trabajadores. Así como se han mundializado los mercados financieros y de mercancías, es necesario mundializar las condiciones de trabajo y remuneraciones dignas que permitan una vida de confort y estabilidad para los trabajadores y sus familias, permitiendo que nos beneficiemos de los avances de la humanidad, democratizando el progreso y evitando el enriquecimiento grotesco y vulgar de las corporaciones capitalistas.

La industria automotriz mundial enfrenta tres desafíos importantes:

- 1) El cambio tecnológico que amenaza con romper la estabilidad en el empleo desplazando a miles de trabajadores e incrementando la superexplotación, es por lo que demandamos una transición justa en donde no sean los trabajadores y sus familias quienes paguen las consecuencias del cambio tecnológico. Denunciamos la complicidad de sindicatos propatronales que sin miramientos aprueban los despidos masivos como en GM Ramos Arizpe y otras empresas del sector.
- 2) Los cambios en la economía mundial que amenazan con romper la estructura comercial y productiva trazada en las últimas 4 décadas, esto ha sido utilizado por el capital para despedir personal, abaratando costos de producción violando los derechos humanos laborales con la complicidad de los gobiernos, y conteniendo salarios, echando sobre la espalda de los trabajadores los costos de la incertidumbre. Exigimos que el salario mínimo en México cubra lo que define el CONEVAL como la suma de la Canasta Alimentaria Recomendada más la Canasta No Alimentaria Recomendada.

3) La nueva amenaza a la libertad sindical frente a este escenario de incertidumbre, en donde las empresas y el gobierno echan mano de todas las herramientas para evitar que los trabajadores se organicen y se violenten cotidianamente los derechos humanos laborales. La aparición y consolidación de los aparatos represivos como los tribunales laborales que desconocen de golpe el derecho laboral, los sindicatos blancos y antidemocráticos que se colocan como personeros del gran capital como en el caso de Tritech y GM-SLP respectivamente.

Frente a este escenario, en esta conmemoración desde el estado de Guanajuato, el SINTTIA hace un llamado internacional a la clase trabajadora a no caer en las mentiras de los gobiernos procapitalistas e imperialistas que buscan dividir a la clase trabajadora. También exhortamos a todos los trabajadores y a las organizaciones hermanas de clase a pasar de los discursos a los hechos, generando acciones de protesta efectivas frente a todas y cada una de las violaciones a los derechos humanos laborales que sucedan en cada rincón del mundo. Solo la acción y la unidad nos permitirá enfrentar al monstruo del mil cabezas que representa el capital trasnacional.

El ejemplo de los mártires de Chicago, de las huelgas de Cananea y Río Blanco en México, nos muestran que la unidad y perseverancia de los ideales nos hacen fuertes incluso más allá del tiempo y la existencia de todos y cada uno de nosotros. Luchar hoy por nuestros derechos significa construir un mundo mejor para las generaciones venideras y eso es algo que sólo la clase trabajadora puede construir.



**LIBERTAD Y DEMOCRACIA SINDICAL PARA MEJORAR NUESTRA
CALIDAD DE VIDA. ¡SI, SI, SINTTIA!**



LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



LABOR NOTES

ANTE AMENAZAS ARANCELARIAS, LOS TRABAJADORES MEXICANOS DE GM LOGRAN UN AUMENTO SALARIAL DE DOS DÍGITOS.

Los trabajadores mexicanos de General Motors en el complejo de Silao, Guanajuato, obtuvieron aumentos salariales récord tras enfrentarse al alarmismo de la compañía sobre las amenazas arancelarias.

LA JORNADA DE ORIENTE

SE BUSCARÁ QUE OBREROS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ GANEN 16 DÓLARES POR HORA

Sindicatos automotrices buscan que en México se paguen hasta 16 dólares por hora a trabajadores del sector, por lo cual piden tener participación en una futura renegociación del T-MEC.



EL FINANCIERO

AUDI Q5, LA CAMIONETA HECHA EN MÉXICO, SE CONVIERTEN EN INVENDIBLE POR LOS ARANCELES DE TRUMP

Audi es una de las empresas automovilísticas que están lidiando con los aranceles impuestos por Trump.



AM NOTICIAS

STELLANTIS VE OPORTUNIDAD DE ENFOCAR PRODUCCIÓN AL MERCADO MEXICANO

Lo anterior plantea tres retos principales para Stellantis: la calidad del vehículo, la calidad del servicio e incrementar las ventas de manera que, financieramente, haga sentido a la compañía.

EL ECONOMISTA

ARMADORAS ALEMANAS EN MÉXICO, LAS MENOS EXPUESTAS A EU

Las marcas de lujo germanas enviaron menos de 40% de su producción al vecino del norte el año pasado, mientras que VW tuvo una cobertura de 71%, que está por debajo del promedio



MILENIO

DURANTE 2024 MÁS DEL 78% DE LOS VEHÍCULOS VENDIDOS FUERON ADQUIRIDOS POR FINANCIERAS

En su reporte sectorial de "Seguro Automotriz", la aseguradora Qualitas indicó que esta participación de las financieras, supera incluso a los créditos otorgados por la banca.

MEXICO INDUSTRY

FORD CELEBRA 100 AÑOS DE ABRIR CAMINO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Ford enciende motores para comenzar una travesía de actividades en conmemoración de su centenario y celebrar con cada una de las personas e instituciones que han formado parte de un siglo de historia



EL ECONOMISTA

CLAUT: SUSTITUIR IMPORTACIONES REQUIERE DESARROLLAR PROVEEDORES DE OTRAS INDUSTRIAS

El director del Clúster Automotriz de NL, explicó que hay proveedores en los sectores de electrodomésticos y eléctrico, que podrían certificarse para atender la industria, pero se requieren incentivos del gobierno federal.



BLOOMBERG LÍNEA

OTRO GOLPE AL SECTOR AUTOMOTRIZ CANADIENSE: GM PARALIZARÁ SU FÁBRICA DE FURGONETAS EN ONTARIO

Miles de trabajadores han sido despedidos temporalmente en la industria automotriz de Canadá desde que Trump impuso aranceles a los fabricantes de automóviles.

EL SOL DEL CENTRO

¡EL SECTOR AUTOMOTRIZ SIGUE ADELANTE! ARANCELES DE EE. UU. NO FRENAN LA PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN MÉXICO

La proyección que se tiene en producción de partes metálicas para autos está garantizada para los próximos seis meses:

Cuitláhuac Pérez



AR MOTOR

OPINIÓN: "BYD YA ES EL MAYOR EMPLEADOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL"

"Pero los empleados de Ferrari y Toyota son más eficientes". Escribe Juan Felipe Muñoz.



BIEN INFORMADO

¿CUÁLES SON LOS AUTOS QUE EXPORTA MÉXICO A ESTADOS UNIDOS?

Más del 75% de la producción de automóviles hechos en el país va a los Estados Unidos.



INFOBAE

DESPIDOS MASIVOS Y RECORTES LABORALES GOLPEAN BAJA CALIFORNIA POR ARANCELES

Estas medidas afectan la economía fronteriza y provocan despidos en Mexicali así como reducciones de turnos en industrias de Tijuana.



EL ECONOMISTA

AUTOPARTISTAS NOVARES Y VALEO EXIGEN A SUS CLIENTES CUBRIR EL COSTO DE LOS ARANCELES POR ADELANTADO

Los proveedores franceses de autopartes Novares y Valeo están pidiendo a los clientes que cubran el costo total de los nuevos aranceles de Estados Unidos por adelantado.

EL ECONOMISTA

MÉXICO ESTÁ ENTRE LOS CINCO PAÍSES QUE MÁS AUTOS ENSAMBLA EN EL MUNDO

Al corte del 2024 se observó que México se mantiene consolidado entre los principales países que ensamblan autos. En este periodo se produjeron 4.20 millones de unidades, lo que colocó al país en el quinto lugar del top 10.



EL FINANCIERO

¿GUERRA COMERCIAL ENTRE EU Y CHINA PUEDE AFECTAR A MÉXICO? ESTO DICEN ANALISTAS

Los analistas destacan que México ha 'sorteado' exitosamente la guerra arancelaria iniciada por Donald Trump.

LA JORNADA

NEGOCIARÁ MÉXICO ARANCELES A LOS AUTOS, ACERO Y ALUMINIO: EBRARD

El gobierno de México tendrá una nueva ronda de negociaciones con Estados Unidos para discutir los aranceles que impuso la Casa Blanca a los autos ensamblados en nuestro país, así como los del acero y el aluminio



EL FINANCIERO

¿QUÉ ACCIONES TOMARÁ MÉXICO PARA EVADIR LOS ARANCELES DE TRUMP EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ?

México ha buscado tener un trato preferencial a la hora de aplicación de aranceles a autos fabricados en nuestro país y que son exportados a EU; Marcelo Ebrard, secretario de Economía, ha trabajado en múltiples negociaciones con sus homólogos.



FORBES

GOLDMAN SACHS REDUCE ESTIMACIÓN DE VENTAS DE AUTOMÓVILES EN EU EN CASI UN MILLÓN DE UNIDADES POR ARANCELES

El gigante de Wall Street estima que los precios netos de los vehículos aumentarán en los próximos 6 a 12 meses, a medida que los fabricantes contabilicen los costos relacionados con los aranceles.

EXPANSIÓN

CHINA NO ARMA COCHES EN MÉXICO, PERO SÍ SUS PIEZAS

Mientras los reflectores se centran en las promesas de instalación de marcas chinas como BYD, MG o Chirey, una ola más silenciosa de capital proveniente de China ya pisa fuerte: la de las autopartes.



CLÚSTER INDUSTRIAL

HYUNDAI APUESTA POR EE.UU. CON INVERSIÓN DE 21 MIL MDD

Hyundai invertirá 21 mil MDD en EE.UU. en cuatro años, incluyendo 5.8 mil MDD para su primera planta siderúrgica en Luisiana.

EL ECONOMISTA

HONDA MANTIENE PLANES DE PRODUCCIÓN EN MÉXICO: EBRARD

Honda mantiene sus planes de producción en México, informó Marcelo Ebrard, secretario de Economía, desmintiendo una versión del periódico Nikkei de que esta empresa automotriz japonesa considera trasladar su fabricación de automóviles de México a Estados Unidos.



VANGUARDIA

POR ARANCELES DE TRUMP, SUBIRÁN COSTOS PARA SECTOR AUTOMOTRIZ EN 107 MIL MDD

El análisis considera la tasa de 25% del arancel a todo el contenido no estadounidense de los autos fabricados dentro del T-MEC y a todos los vehículos importados sin importar su país de origen.





EL ECONOMISTA

TRABAJADORES DE TRITECH AUTOPARTS DENUNCIAN IMPEDIMENTO PARA CAMBIAR DE SINDICATO

Trabajadores de la empresa Tritech Autoparts Mexicana, denunciaron que el juez Roberto Ariel Rodríguez Vázquez del Tribunal Federal de Asuntos Colectivos ha impedido llevar a cabo una votación (recuento) para elegir a su representación sindical.

PUBLIMETRO

ARANCELES DE TRUMP AMENAZAN 300 MIL EMPLEOS EN MÉXICO: ALERTA DE CIERRE

La industria automotriz, acero y electrónica son las más vulnerables al cierre de empleos por los aranceles, alertó la firma especializada ESSAD



CLÚSTER INDUSTRIAL

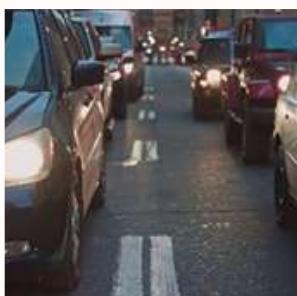
NISSAN MANTIENE OPERACIONES EN MÉXICO Y ABSORBERÁ IMPACTO DE ARANCELES

Nissan mantendrá su producción en México pese al arancel del 25% de EE. UU. La empresa ajustará su estrategia sin reducir capacidad y buscará no afectar el ritmo de ventas ni a sus clientes.

LA SILLA ROTA

TRUMP QUIERE REGRESAR LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ A EU... PERO HAY ESCASEZ DE MANO DE OBRA

La industria automotriz de Estados Unidos enfrenta una escasez de mano de obra, tan sólo en 2024 cerró con medio millón de vacantes sin cubrir



EL HERALDO

¿HASTA QUÉ TARIFA PUEDE SER RENTABLE MÉXICO EN LA FABRICACIÓN DE AUTOS PARA EE.UU?

Surge una pregunta clave para la industria automotriz: ¿sigue siendo rentable fabricar vehículos en México, incluso bajo un escenario de guerra arancelaria?



EL HORIZONTE

SE FRENA PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN EL NORTE DE MÉXICO; CAE 9%

La incertidumbre que ronda en torno al tema de imposición de aranceles a los autos ha generado cautela en dicha actividad ante una menor demanda de EUA

T21

GEOPOLÍTICA AUTOMOTRIZ, RECONFIGURACIÓN DEL TABLERO GLOBAL

A pesar del contexto comercial, la industria automotriz mexicana podría aprovechar su posición como socio comercial de Estados Unidos.



SIN EMBARGO

HAY CONFIANZA EN GM-SILAO

Trabajadores: Mover una planta automotriz a EU toma más tiempo que mandato de Trump.

AMERICA RETAIL

VOLVO INCREMENTARÁ INVERSIÓN EN MÉXICO

En un movimiento estratégico que refuerza su compromiso con la región, Volvo ha anunciado un aumento significativo en su inversión en Nuevo León, México.



CNN

MANO DE OBRA ES 4 VECES MÁS CARA EN ESTADOS UNIDOS A COMPARACIÓN DE MÉXICO

La mudanza de fábricas de México a Estados Unidos, como pretende el gobierno de Donald Trump, será difícil y costosa, coincidieron industriales y expertos consultados por EL UNIVERSAL..



LA SILLA ROTA

¿QUÉ EMPRESAS AUTOMOTRICES HAN DESPEDIDO EMPLEADOS POR LOS ARANCELES DE TRUMP?

Las tarifas impuestas por Trump al sector automotriz ya afectan la producción y el empleo en plantas de EU, México y Canadá.

EL FINANCIERO

ARTLUX IMPULSA A MÉXICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

La empresa 100% mexicana resiste la guerra arancelaria y se abre paso en un mercado que podría alcanzar los 16 mil 700 millones de dólares.



EXPANSIÓN

RENAULT PONE EN PAUSA SU PLAN DE PRODUCCIÓN EN MÉXICO DE LA MANO DE NISSAN

El plan de Renault para fabricar un vehículo en México junto a Nissan, anunciado en 2023 como su regreso industrial al país, se ha puesto en pausa en medio del enfriamiento de la alianza.

EL SOL DE IAPUATO

REDUCE GENERAL MOTORS PERSPECTIVA DE GANANCIAS POR TENSIÓN COMERCIAL ENTRE MÉXICO Y ESTADOS UNIDOS

Algunas empresas optarán por incrementar jornadas laborales y otras más por reducir prestaciones, advirtió Willebaldo Gómez, asesor económico de Sinttia



EXPANSIÓN

TRUMP DA DOS AÑOS A ARMADORAS PARA VER DE QUÉ LADO DE LA FRONTERA QUIEREN JUGAR

El sistema de exenciones arancelarias da a los fabricantes de vehículos un alivio parcial por dos años, siempre que estén comprometidos con aumentar su producción en suelo estadounidense.



MOTORPASIÓN

STELLANTIS FINALMENTE CEDE ANTE LOS ARANCELES DE TRUMP: SE LLEVA PARTE DE SU PRODUCCIÓN DE PICK-UPS DE MÉXICO A EE. UU.

No hay duda de que las medidas de Trump inicialmente sacudieron profundamente a la industria automotriz, pero desde entonces se han realizado ajustes a la política de la administración.

VANGUARDIA INDUSTRIAL

TORMENTA DE ARANCELES: EL DESAFÍO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ JAPONESA Y SU ECO EN MÉXICO

Japón enfrenta aranceles del 25% impuestos por EE.UU., lo que amenaza su industria automotriz y afecta a México como socio clave. Empresas como Toyota, Honda y Nissan evalúan ajustes ante la incertidumbre.



GIZMODO

TESLA PIERDE SU ÚLTIMA CORONA: OTRO GIGANTE ELÉCTRICO LE ARREBATA EL LIDERAZGO EN SEGURIDAD

Tesla ya no domina el terreno que más presumía: la seguridad. Un rival inesperado lo ha superado, marcando un hito en la industria de los coches eléctricos. Descubre quién logró romper el récord y qué significa esto para el futuro de la movilidad.

FORBES

TRUMP VUELVE A RETROCEDER Y SUAVIZA LOS ARANCELES A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La nueva orden ejecutiva de Trump contempla un reembolso del 15%, hasta el 2026, a fabricantes que terminen el montaje de sus vehículos en EU, y del 10% hasta el 2027. Los reembolsos serán aplicables para empresas nacionales y extranjeras que tengan sus plantas en el EU.





REFORMA

TIENE MÉXICO TERCER MENOR COSTO POR AUTO

A nivel mundial, México es el tercer país con menores costos laborales en producción automotriz, con una erogación promedio por unidad de 305 dólares en el 2024, sólo detrás de Marruecos, de 106 dólares, y Rumania, de 273 dólares, de acuerdo con la consultora Oliver Wyman.

EL ECONOMISTA

GENERAL MOTORS FRENA LA PRODUCCIÓN POR UNA SEMANA EN SU PLANTA DE RAMOS ARIZPE, COAHUILA

La compañía automotriz detalló que el paro técnico en las líneas de ensamble se implementa desde el lunes 28 de abril para reincorporarse el próximo 5 de mayo.



LA JORNADA

MÉXICO DEBE FORTALECER SU MERCADO INTERNO

AUTOMOTRIZ ANTE ARANCELES DE EU: AMDA

Guillermo Rosales, presidente ejecutivo de la AMDA, considera que se tienen que ajustar las políticas públicas para atender la demanda interna de vehículos.

EL SOL DE MÉXICO

#DATA / ¿A DÓNDE VAN LOS AUTOS MEXICANOS?

Ocho de cada 10 autos ligeros que se produjeron en el país en el primer trimestre se exportaron



E-CONSULTA

ARMADORAS PERDERÍAN 20 % DE PRODUCCIÓN POR REDUCCIÓN DE JORNADA LABORAL

Con la implementación de la reducción de la jornada laboral invertirán en sistematización y automatización.



DIARIO CAMBIO

TRASLADAR UNA FÁBRICA AUTOMOTRIZ DE MÉXICO A OTRO PAÍS CUESTA MUCHO DINERO Y REQUIERE MÁS DE 4 AÑOS

Movilizar una fábrica de autos de México a otro país requiere más de 4 años, como se ha debatido para no verse afectados por la guerra arancelaria de Donald Trump, presidente de Estados Unidos.

EL SOL DE MÉXICO

MÁS DEL 70% DE AUTOPARTES MEXICANAS QUEDARÁN EXENTAS DE ARANCELES: AMDA

La mayoría de las autopartes mexicanas cumple con las reglas del T-MEC, por lo que estarán libres del nuevo arancel de 25% que Estados Unidos aplicará a partir del 3 de mayo.



DIARIO QUERÉTARO

NI JUNTANDO CINCO PAÍSES EU PUEDE SUSTITUIR A MÉXICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Querétaro es sede de la cumbre automotriz en la que empresarios destacaron la importancia de este sector y la necesidad de desarrollar proveedores locales.

CLÚSTER INDUSTRIAL

COSTOS BAJOS, CALIDAD ALTA: ES CUATRO VECES MÁS BARATO PRODUCIR AUTOS EN MÉXICO QUE EN EE.UU

¿Sabías que fabricar un auto en México cuesta 4 veces menos en nómina que en EE.UU.?



SWISSINFO

GM, FORD Y STELLANTIS CRITICAN EL ACUERDO COMERCIAL ENTRE EE.UU. Y EL REINO UNIDO

General Motors (GM), Ford y Stellantis, los tres principales fabricantes de automóviles de Estados Unidos, han criticado el acuerdo comercial con el Reino Unido anunciado el jueves por el presidente estadounidense.



BLOOMBERG EN LÍNEA

MÁS AUTOS MEXICANOS PARA MÉXICO: ¿CUÁNTOS AUTOS VENDIDOS SE PRODUCEN EN EL PAÍS?

La presidenta Claudia Sheinbaum planteó a inicios de abril aumentar la fabricación nacional de vehículos para el mercado interno, ¿es factible? Esto dice la industria.

EL PAÍS

SHEINBAUM CELEBRA LA DECISIÓN DE ESTADOS UNIDOS DE EXIMIR DE ARANCELES A LAS AUTOPARTES MEXICANAS

La presidenta reconoce la labor del secretario de Economía, Marcelo Ebrard, en las negociaciones amparadas por el Tratado del Libre Comercio



LA JORNADA DE ORIENTE

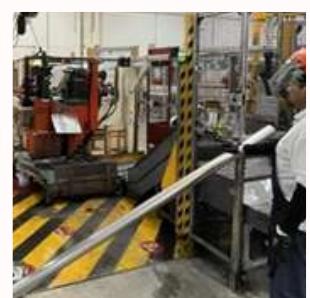
DÍA DEL TRABAJO, DEMANDAS SENTIDAS

Este 1 de mayo las demandas de los amplios contingentes de trabajadores que marcharon de los llamados sindicatos oficialistas e independientes coincidieron en cuestionar la mala atención en los sistemas de salud a los que tienen derecho y escasez de medicamentos, así como el sistema de pensiones.

EL SOL DE PUEBLA

TRABAJADORES DE FAURECIA RECIBIRÁN MENOS UTILIDADES ESTE 2025, DENUNCIAN

La proveedora de Volkswagen justifica la baja con los aranceles



LA JORNADA

A LOS TRABAJADORES MEXICANOS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SHAWN FAIN

Soy un obrero de la industria automotriz. Mis abuelos fueron obreros de la industria automotriz. Crecí en un pueblo de trabajadores de la industria automotriz llamado Kokomo, Indiana.

LA BIELA

BOLETÍN INFORMATIVO,
ESTADÍSTICO Y LABORAL
AUTOMOTRIZ / AÑO 0



DIRECTORIO (Directiva CILAS)

Héctor de la Cueva Díaz y Luis Bueno Rodríguez

EDITOR:

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

DISEÑO:

Fernanda Justo



CONTACTO:

Tel. 55 5207 4147

Versalles #61, col. Juárez
Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06600
CDMX.