

LA BIELA

#007

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO ANTE
EL CRECIMIENTO ESTANCADO, LOS ARANCELES
Y LA RENEGOCIACIÓN DEL TMEC.**



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 7.
EDICIÓN DIGITAL, 39 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

*REGISTRO ISBN EN TRÁMITE

ÍNDICE



03

PRESENTACIÓN

06

ESTADÍSTICAS IAM
AGOSTO 2025

12

EL LABERINTO ECONÓMICO DE
MÉXICO EN 2025: CRECIMIENTO
ESTANCADO, INSEGURIDAD,
ARANCELES Y RENEGOCIACIÓN
DEL T-MEC

18

LO POLÍTICO DEL NACIMIENTO
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN MÉXICO (1925-1970).
[CUARTA PARTE]

31

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN LOS MEDIOS

PRESENTACIÓN

BIELA No. 7



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 7 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA) correspondiente al mes de septiembre de 2025, que analiza la información más relevante sobre el comportamiento de la economía mexicana y de la Industria Automotriz en México (IAM) del último periodo.

En el caso de la economía mexicana podemos sostener que se presentó un panorama mixto, marcado por el bajo crecimiento y la incertidumbre. Las cifras oficiales confirmaron una desaceleración en el segundo trimestre de 2025, con un crecimiento del PIB de apenas 1.2% anual y 0.6% trimestral, ligeramente por debajo de las estimaciones iniciales, aunque en a finales de agosto el Banco de México (Banxico) mejoró su perspectiva de crecimiento económico para el país en los siguientes dos años, al ubicarla en el 0,6 % para 2025, desde un 0,1 % previo; mientras que para 2026 la expectativa pasó del 0,9 % al 1,1 %, pese a la guerra comercial impulsada por el presidente estadounidense, Donald Trump. El desempeño de la actividad económica se vio impulsado principalmente por el sector servicios, que compensó la contracción de la industria y la actividad agropecuaria.

A pesar de la inestabilidad derivada de la política comercial, el país mantuvo una inflación controlada, ya que el Índice Nacional de Precios al Consumidor (INPC) repuntó a un 3.57% anual en agosto, impulsado por el aumento en los precios de la vivienda, alimentos preparados y chiles serranos, mientras que otros productos como el pollo y el jitomate mostraron una disminución. Por otra parte, la tasa de desempleo se mantuvo alrededor del 2.7%, sin embargo, persistió la preocupación por el elevado nivel de informalidad, que limita la calidad del empleo y el bienestar de los trabajadores.



Además, la creación de empleos formales cayó significativamente en agosto, aunque la cifra reportada por el IMSS no se vio tan afectada por la incorporación de más de un millón de trabajadores por servicios de aplicación.

En general, la economía mostró signos de resiliencia ante un contexto de incertidumbre global y las tensiones comerciales con Estados Unidos, pero el débil crecimiento y la contracción de sectores clave, como el industrial y el comercio al por mayor, generaron una señal de alerta.

La industria automotriz mexicana, uno de los pilares de la economía nacional, vivió un mes de contrastes y decisiones trascendentales. En agosto, la producción de vehículos ligeros experimentó una ligera caída del 0.78% interanual, mientras que las exportaciones aumentaron un 1.41%, un resultado que refleja la resiliencia del sector ante las tensiones comerciales con Estados Unidos. Las ventas internas también descendieron un 2.99%. A pesar de la ligera contracción en producción, la industria acumuló 2.66 millones de vehículos producidos hasta agosto de 2025, con General Motors liderando la producción y exportación en el país.

Uno de los temas más relevantes del periodo fue el debate en torno a los aranceles. El gobierno mexicano anunció la imposición de un arancel del 50% a vehículos importados, una medida dirigida principalmente a las marcas chinas, que generó opiniones divididas. Mientras que la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) consideró la medida como un paso positivo para generar un mercado justo, la Asociación Mexicana de la Industria Eléctrica (EMA) advirtió que podría frenar el avance de la electromovilidad en el país.

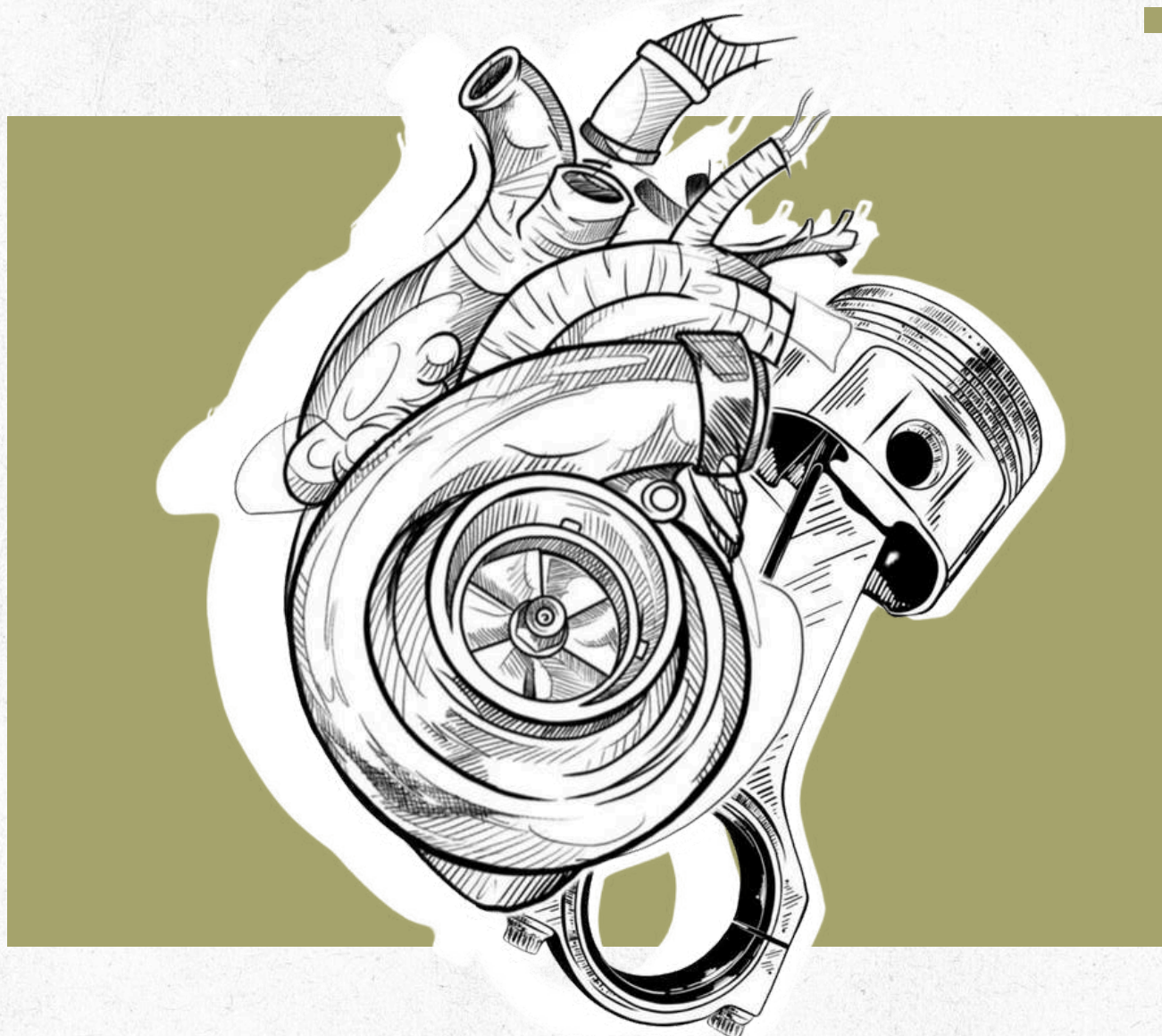
En el ámbito de la inversión, el periodo fue testigo de anuncios importantes que refuerzan la posición de México como un destino atractivo para la manufactura automotriz avanzada. Volvo encabezó la lista con una ampliación de 1,000 millones de dólares en su megaproyecto de Ciénega de Flores, Nuevo León, con el objetivo de convertirla en la planta más grande del grupo a nivel mundial, mientras que la empresa china Allied Machinery



anunció una inversión de 250 millones de dólares en Marín, Nuevo León, para una nueva planta de fundición y mecanizado, lo que fortalece la cadena de valor local.

En resumen, la industria automotriz en México demostró su dinamismo, pero se encuentra en una encrucijada entre las tensiones arancelarias y la necesidad de acelerar su transición hacia la electromovilidad. La decisión arancelaria del gobierno mexicano, aunque polémica, busca proteger la cadena de valor y el empleo nacional frente a la creciente competencia de fabricantes asiáticos.

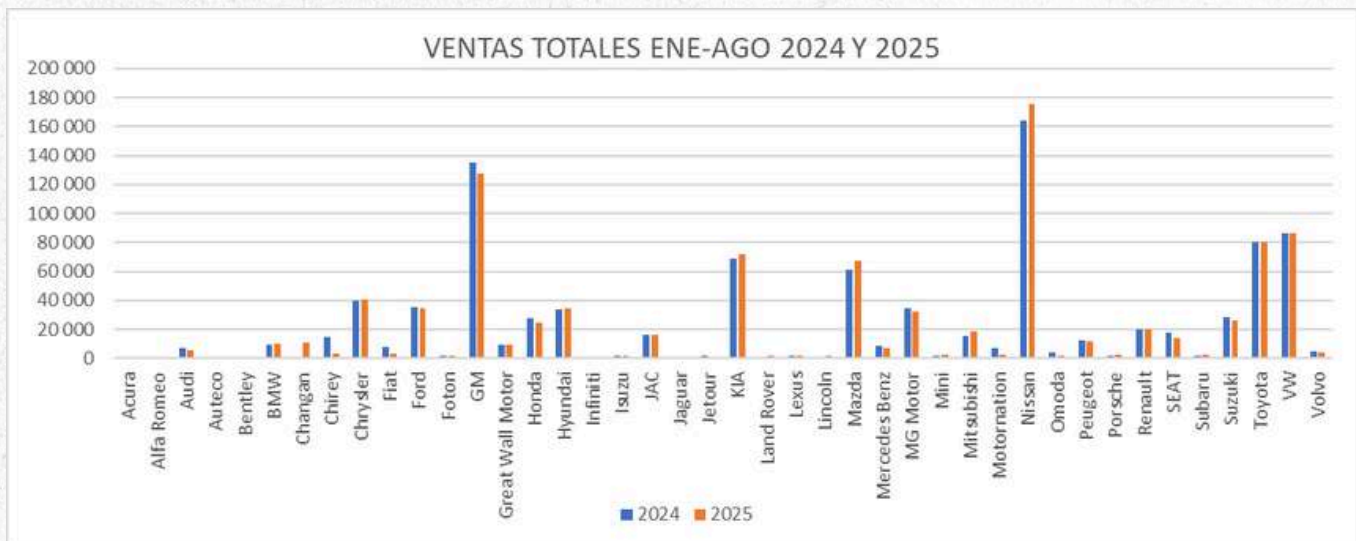
...y sin embargo cada auto se mueve por su trabajo.



ESTADÍSTICAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA

AGOSTO 2025

Durante el periodo de enero a agosto de 2025 la Industria Automotriz en México (IAM), presenta los mismos rasgos que en los meses precedentes con un comportamiento que varía entre las empresas automotrices y con tintes ya visibles de desaceleración si lo comparamos con el año 2024. Las ventas totales en este periodo alcanzaron las 958,006 unidades, lo que representa una contracción del 0.7% en comparación con el mismo periodo de 2024 cuando acumulo ventas por más de 964 mil unidades.



Sin embargo, si analizamos solo el mes de agosto, en el mercado nacional se vendieron 124, 180 unidades nuevas destacando Nissan con casi 24 mil unidades y General Motors con 17 mil unidades vendidas.

En los ocho meses del año las marcas que lideran las ventas en el mercado doméstico son Nissan, GM, Volkswagen, Toyota, Kia y Mazda con una cuota de 18.3, 13.3, 9.02, 8.4, 7.4 y 7.04 por ciento respectivamente, lo que en su conjunto los lleva a concentrar el 63.62% de las ventas totales.

Por su parte las empresas chinas que comercializan autos en México con 9 marcas detentan una cuota de mercado de 6.65%. A lo largo del año se ha mostrado un incremento sostenido del consumo de los productos nacionales al pasar de un 33.4 por ciento en 2024 a un 36.1 por ciento en los primeros 8 meses del año, ya que el mercado mexicano consumió 346 mil 143 vehículos producidos en México por 611 mil 863 unidades producidas en el extranjero, lo que refuerza la tendencia de la IAM a ser una plataforma de exportación que no consume lo que produce, pero que en medio de la guerra comercial ha abierto un pequeño espacio para el consumo de productos fabricados en México.

VENTA AL PÚBLICO POR MARCA ENE - JUL 2024 Y 2025 (UNIDADES)											
Marca	Total Mercado Interno			De Fab. Nacional			De Importación			% VENTAS 2025	
	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	Nal.	Imp.
Acura	683	494	-25.5	0	109	n.c.	683	385	-41.9	22.1	77.9
Alfa Romeo	312	171	-45.2	0	0	n.c.	312	171	-45.2	.0	100.0
Audi	6 955	5 789	-16.8	1 445	909	-37.1	5 510	4 880	-11.4	15.7	84.3
Auteco	5	33	560.0	0	0	n.c.	5	33	560.0	.0	100.0
Bentley	9	9	.0	0	0	n.c.	9	9	.0	.0	100.0
BMW	8 999	9 759	8.4	0	0	n.c.	8 999	9 759	8.4	.0	100.0
Changan	0	11 015	n.c.	0	0	n.c.	0	11 015	n.c.	.0	100.0
Chirey	14 485	3 642	-74.9	0	0	n.c.	14 485	3 642	-74.9	.0	100.0
Chrysler	39 793	40 801	2.0	8 194	12 809	53.9	31 599	27 992	-11.4	31.1	68.9
Fiat	8 041	3 490	-56.6	0	0	n.c.	8 041	3 490	-56.6	.0	100.0
FORD	35 071	34 829	-.7	3 759	3 575	-4.9	31 312	31 254	-.2	10.3	89.7
Foton	1 509	1 604	6.3	0	0	n.c.	1 509	1 604	6.3	.0	100.0
GM	134 994	127 521	-5.5	18 916	14 768	-21.9	116 078	112 753	-2.9	11.6	88.4
Great Wall Mot	9 126	9 685	6.1	0	0	n.c.	9 126	9 685	6.1	.0	100.0
Honda	27 670	24 892	-10.0	6 082	5 634	-7.4	21 588	19 258	-10.8	22.6	77.4
Hyundai	33 812	34 312	1.5	0	0	n.c.	33 812	34 312	1.5	.0	100.0
Infiniti	729	762	4.5	209	301	44.0	520	461	-11.3	39.5	60.5
Isuzu	1 511	1 674	10.8	0	0	n.c.	1 511	1 674	10.8	.0	100.0
JAC	15 961	16 211	1.6	15 961	16 211	1.6	0	0	n.c.	100.0	0.0
Jaguar	57	5	-91.2	0	0	n.c.	57	5	-91.2	.0	100.0
Jetour	2 065	195	-90.6	0	0	n.c.	2 065	195	-90.6	.0	100.0
KIA	68 575	71 845	4.8	42 776	46 647	9.0	25 799	25 198	-2.3	64.9	35.1
Land Rover	1 132	1 377	21.6	0	0	n.c.	1 132	1 377	21.6	.0	100.0
Lexus	1 770	1 755	-.8	0	0	n.c.	1 770	1 755	-.8	.0	100.0
Lincoln	1 170	1 382	18.1	0	0	n.c.	1 170	1 382	18.1	.0	100.0
Mazda	61 220	67 639	10.5	43 275	50 549	16.8	17 945	17 090	-4.8	74.7	25.3
Mercedes Benz	8 375	7 111	-15.1	382	368	-3.7	7 993	6 743	-15.6	5.2	94.8
MG Motor	34 184	31 872	-6.8	0	0	n.c.	34 184	31 872	-6.8	.0	100.0
Mini	2 054	2 607	26.9	0	0	n.c.	2 054	2 607	-402.3	.0	100.0

VENTA AL PÚBLICO POR MARCA ENE - JUL 2024 Y 2025 (UNIDADES)											
Marca	Total Mercado Interno			De Fab. Nacional			De Importación			% de Fab. Nacional	
	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025
Mitsubishi	15 379	18 450	20.0	0	0	n.c.	15 379	18 450	20.0	.0	100.0
Motornation	6 787	2 153	-68.3	13	0	-100.0	6 774	2 153	-68.2	.0	100.0
Nissan	164 261	175 568	6.9	146 591	148 097	1.0	17 670	27 471	55.5	84.4	15.6
Omoda	4 328	1 917	-55.7	0	0	n.c.	4 328	1 917	-55.7	.0	100.0
Peugeot	12 424	11 701	-5.8	0	0	n.c.	12 424	11 701	-5.8	.0	100.0
Porsche	1 668	2 225	33.4	0	0	n.c.	1 668	2 225	33.4	.0	100.0
Renault	19 735	20 129	2.0	0	0	n.c.	19 735	20 129	2.0	.0	100.0
SEAT	17 396	13 902	-20.1	0	0	n.c.	17 396	13 902	-20.1	.0	100.0
Subaru	2 070	2 686	29.8	0	0	n.c.	2 070	2 686	29.8	.0	100.0
Suzuki	28 716	25 834	-10.0	0	0	n.c.	28 716	25 834	-10.0	.0	100.0
Toyota	80 063	80 486	.5	4 577	6 795	48.5	75 486	73 691	-2.4	8.4	91.6
Volkswagen	86 483	86 495	.01	32 691	39 571	21.0	53 792	46 924	-12.8	45.7	54.3
Volvo	4 829	4 179	-13.5	0	0	n.c.	4 829	4 179	-13.5	.0	100.0
TOTAL	964 386	958 006	-7	324 871	346 143	6.5	639 515	611 863	-4.3	36.1	63.9

Fuente: Elaboración propia con base en datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros de INEGI

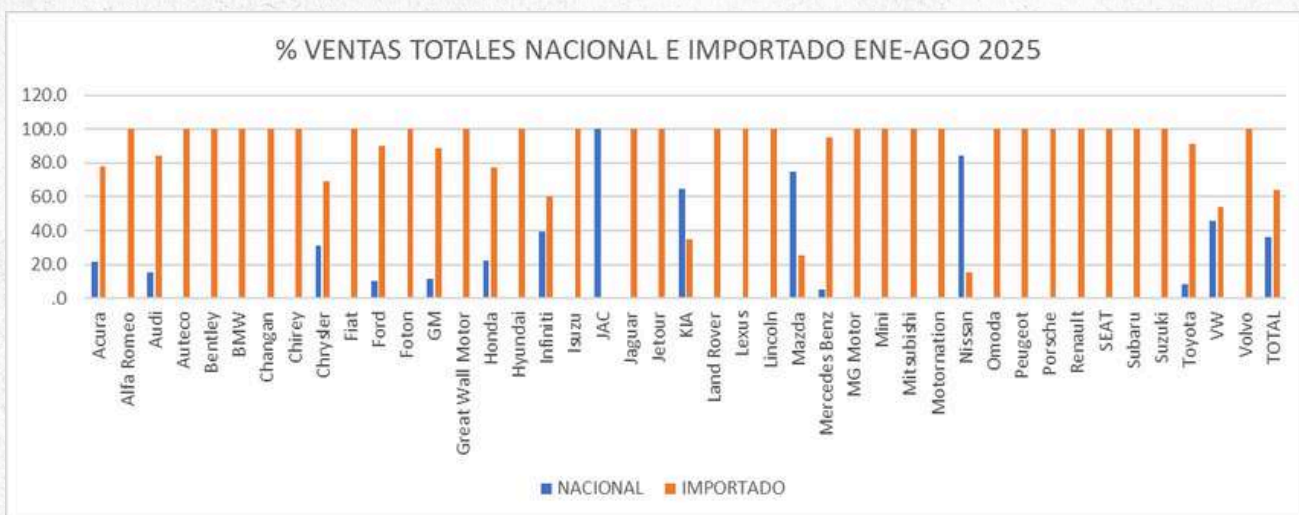
Entre las empresas que tuvieron un comportamiento sobresaliente destacamos la participación de Nissan, la cual se mantuvo como el líder indiscutible del mercado y tuvo un crecimiento de 6.9% con respecto al 2024. Mazda, KIA, Hyundai continuaron con un desempeño positivo y un crecimiento constante de 10.5, 4.8 y 1.5 por ciento respectivamente frente al desempeño que tuvieron el año pasado, lo que consolida su posición en el mercado mexicano.

Por su parte las marcas de origen chino, a pesar de las estrategias comerciales y financiamiento empiezan a mostrar una ralentización en sus ventas con respecto al año anterior, de las 9 marcas que se comercializan en México solo Foton, Great Wall Motors y JAC presentaron incrementos del 6.3, 6.1 y 1.6 por ciento respectivamente mientras que el resto presentó retrocesos serios.

En cuanto a las empresas que presentan problemas en el mercado podemos señalar a General Motors que a pesar de ocupar el segundo lugar en ventas totales con 13.3% del mercado experimentó una caída del 5.5% con respecto del año anterior. Una caída más drástica la presenta Audi que retrocedió un 16.8% en términos de ventas con respecto al año anterior. En este mismo rubro de disminución de ventas podemos destacar a Volvo, Suzuki y Honda quienes retrocedieron en 13.5, 10.1 y 10 por ciento respectivamente con respecto al año anterior.

Volkswagen por su parte que en los meses anteriores reflejaba una pérdida de ventas por cerca del 6% recupero terreno en agosto y ahora registra una disminución de tan sólo .5% en sus ventas con respecto al año anterior.

Las empresas que producen vehículos de lujo como han tenido comportamientos muy diferentes por ejemplo Mercedes-Benz y Jaguar experimentaron una caída en sus ventas 15.1 y 91.2 por ciento respectivamente, sin embargo, Land Rover, Lincoln e Infiniti tuvieron crecimientos de 21.6, 18.1 y 4.5 por ciento respectivamente.



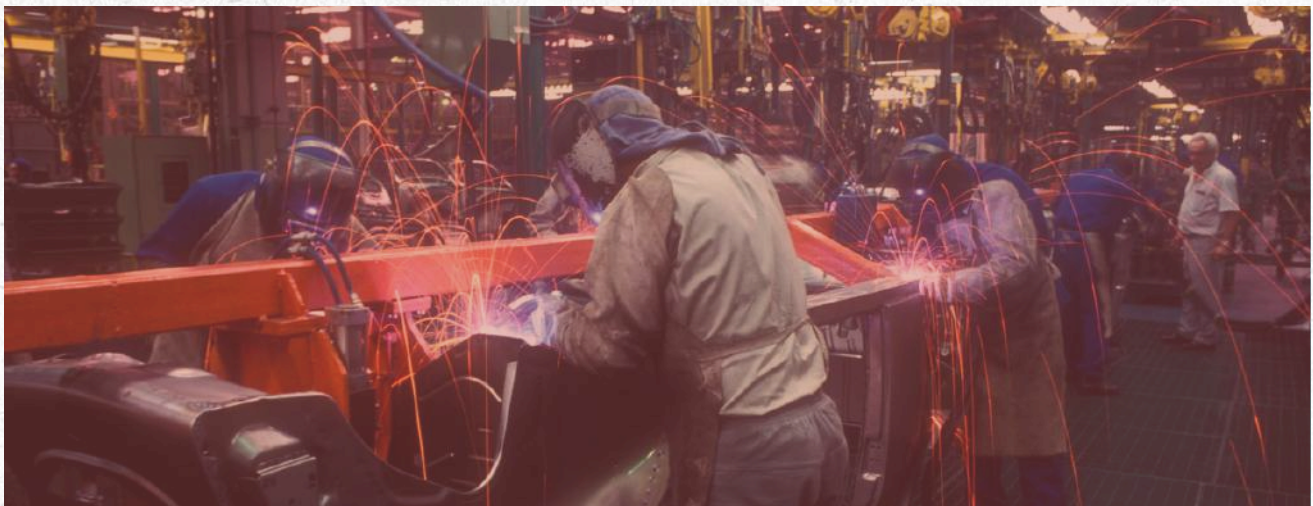
En cuanto a la producción de acuerdo con cifras del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros del INEGI, entre enero y agosto de 2025 se ensamblaron **2 millones 666 mil 029 unidades**, lo que representa un ligero crecimiento del **0.5%** respecto al mismo periodo de 2024 cuando se produjeron **2 millones 652 mil 271 unidades**, sin embargo, en el caso de la exportaciones encontramos un ligero retroceso del **1%** con respecto al año anterior, ya que se enviaron al extranjero poco más de **2 millones 252 mil 578 unidades**, cifra inferior a los **2 millones 275 mil 761 unidades** de 2024

En cuanto a la producción es visible que 6 empresas de las 15 que manufacturan en territorio nacional detentan el **75%** de la producción nacional y estas empresas son GM, Nissan, Ford, Chrysler, Volkswagen y Toyota quienes detentan el **21.6, 17.05, 10.49, 9.61, 8.28 y 7.9 por ciento** de la producción total respectivamente.

Las empresas que lideran en el rubro de la exportación son las de capital estadounidense, empezando por GM quien exportó **93.5%** de su producción al exportar más de 538 mil vehículos, teniendo un ligero crecimiento de **1.1%** respecto a 2024, en segundo y tercer lugar, se encuentra Nissan y Ford con una exportación de **291 mil 456 y 286 mil 067 unidades**, lo que representa la exportación de **65.8%** de la producción de Nissan y más del **100 por ciento** de Ford, mientras que Toyota y Chrysler exportaron **204 mil 934 y 203 mil 163 unidades**, lo que representa una exportación del **97.1 y 83.3 por ciento** de su producción total.

A pesar del buen desempeño en producción, las exportaciones de vehículos ligeros de enero a agosto de 2025 sumaron **2 millones 252 mil 578 unidades**, lo que implica una ligera caída del 1% en comparación con el mismo periodo del año anterior.

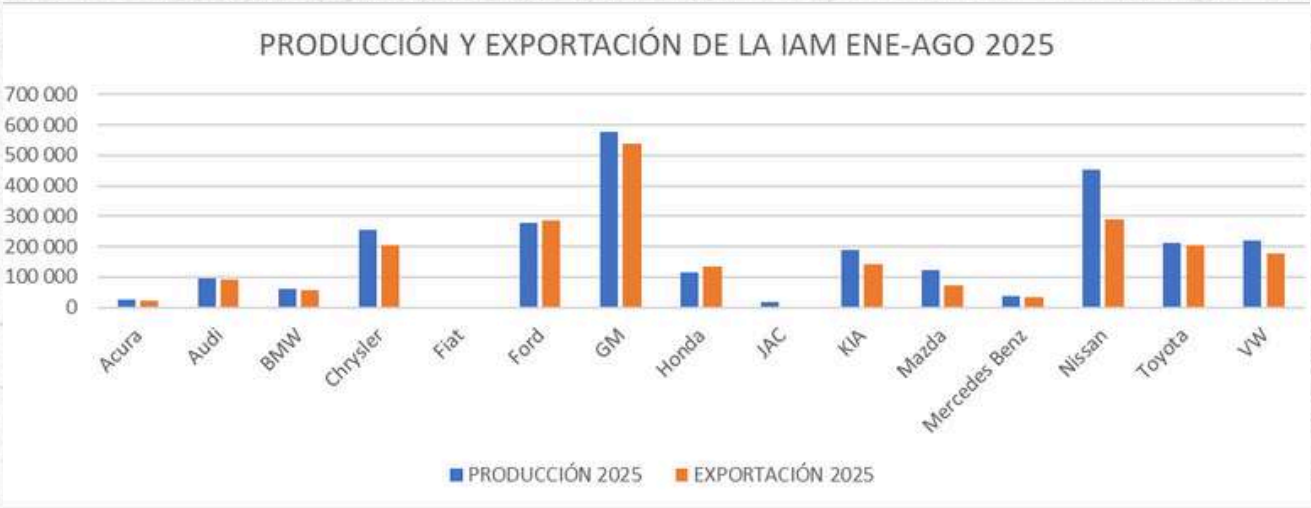
Entre las empresas que tuvieron afectaciones más graves en el periodo comparado con 2024, se encuentra Volkswagen que perdió 18.3% de su producción y una caída del 20.9% de la exportación, lo que refleja una estrategia errada para hacer frente a las restricciones comerciales del entorno regional. Por su parte Mercedes Benz, Honda, Chrysler, Mazda, BMW y Audi han perdido producción en 14, 12.5, 11, 10.5 9.2 y 2.4 por ciento respectivamente si se compara el con el mismo periodo de 2025, mismo aspecto que se refleja en una reducción drástica de las exportaciones, lo que representa una afectación derivada de la política proteccionista de Donald Trump.



En el terreno productivo es de destacar el desempeño sostenido de Toyota con un crecimiento de 40.5%, JAC con un 23.1% y Acura que empezó a producir este año en territorio mexicano. Mientras que en las exportaciones el crecimiento de Ford, Kia y Toyota con un crecimiento del 9.7, 9.5 y 40.8 por ciento respectivamente han evitado que la caída del comercio exterior fuera mayor.

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ENE - AGO 2024 Y 2025								
Empresa	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN			% EXPORT	
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025
Acura	0	26 184	n.c.	0	23 365	n.c.	.0	89.2
Audi	97 513	95 200	-2.4	92 854	89 976	-3.1	95.2	94.5
BMW	66 983	60 806	-9.2	64 956	56 994	-12.3	97.0	93.7
Chrysler	288 165	256 359	-11.0	240 025	203 163	-15.4	83.3	79.2
Fiat	0	0	n.c.	0	0	n.c.	.0	.0
FORD	263 217	279 805	6.3	260 723	286 067	9.7	99.1	102.2
GM	566 200	576 557	1.8	532 888	538 891	1.1	94.1	93.5
Honda	131 323	114 917	-12.5	149 068	133 708	-10.3	113.5	116.4
JAC	15 879	19 552	23.1	.0	.0	.0	.0	.0
KIA	172 040	187 880	9.2	129 710	141 990	9.5	75.4	75.6
Mazda	138 389	123 752	-10.6	96 979	71 441	-26.3	70.1	57.7
Mercedes Benz	45 005	38 714	-14.0	44 753	33 660	-24.8	99.4	86.9
Nissan	447 301	454 644	1.6	294 473	291 456	-1.0	65.8	64.1
Toyota	149 955	210 737	40.5	145 596	204 933	40.8	97.1	97.2
Volkswagen	270 301	220 922	-18.3	223 736	176 934	-20.9	82.8	80.1
TOTAL	2 652 271	2 666 029	.5	2 275 761	2 252 578	-1.0	85.8	84.5

Fuente: Elaboración propia con dato de INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.



OPINIÓN



EL LABERINTO ECONÓMICO DE MÉXICO EN 2025:

CRECIMIENTO ESTANCADO, INSEGURIDAD, ARANCELES Y RENEGOCIACIÓN DEL T-MEC

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]

*"Well, I was born on a Sunday
On Thursday I had me a job
I was born on a Sunday, By
Thursday I was working out on the job
I ain't never had no day off since I learned right
from wrong." [2]*

En la memoria popular después de los festejos patrios de septiembre inicia una recta final del año. Por lo que los balances de lo sucedido empiezan a tomar tintes más realistas, así como una tensa planeación para el año que viene. En el caso mexicano septiembre también es importante porque se presenta el presupuesto de egresos de la federación ante el inicio de sesiones del parlamento, y en el se presentan las perspectivas de crecimiento, gasto público, recaudación fiscal y crecimiento económico.



De acuerdo con los pronósticos del Banxico, este año el PIB crecería 0.6 por ciento y en 2026 alrededor de 1.1 por ciento. Si así ocurriera, el promedio de los dos primeros años del sexenio sería 0.84 por ciento, prácticamente lo mismo que en el periodo de AMLO (0.85 por ciento real). En otras palabras: ya acumularíamos **ocho años sin aumento del PIB per cápita**; incluso, con un ligero retroceso.

Muchos analistas sostienen que, si la actividad no toma tracción a partir de 2027, el modelo se agota o exige una reforma fiscal de alto costo político. Es por ello por lo que una dura prueba es la estabilidad y certidumbre del T-MEC, en donde preservar la posición arancelaria ventajosa de México frente a Estados Unidos respecto de otros grandes proveedores es esencial. Después de noviembre —cuando vence la ventana de 90 días fijada por Trump para revisar aranceles— el objetivo mínimo es no perder terreno y, por el contrario, mejorarlo, porque con ello se tendría mejores condiciones de crecer.



En la renegociación de tratado que empezara en 2026, la definición de las reglas de origen claras, aduanas modernas y eficaces, mecanismos de solución de controversias que funcionen, así como compromisos creíbles y fiscalizables en materia laboral, comercial y ambiental serán determinantes para el éxito o fracaso de nuestra economía y sus habitantes. En la reconfiguración global de cadenas de valor, México puede profundizar su acceso al mercado norteamericano y convertirse en un imán de inversión extranjera y también de la nacional que dinamice el crecimiento y los empleos, los cuales permitan mayores ingresos y productividad, para favorecer los ingresos fiscales del Estado Mexicano.

Todos estos elementos son fundamentales para el despegue de la economía, pero gravitan forzosamente alrededor de la seguridad, un tema que más allá de la demagogia de los gobernantes en turno no sólo no se ha atendido, sino que se ha empeorado. Este elemento de inseguridad que es una laceración para la sociedad ahora está en el centro de la mesa en la renegociación del T-MEC, sobre todo la cobarde asociación entre los gobernantes y el crimen organizado, por lo que será necesario que el gobierno no solo implemente una estrategia creíble y eficaz, sino que también de resultados en el corto plazo para permitir una renegociación favorable y no injerencista, típica de los gobiernos imperialistas.

Más allá de la seguridad, la cual es crucial no sólo para la economía sino para el desenvolvimiento de la sociedad, debemos tener en cuenta los aranceles, los cuales están más allá de ser una herramienta de política comercial, sino que en la actualidad cumplen un papel fiscal, geopolítico y financiero. En el caso de EE. UU, su política neoproteccionista podría parecer una línea de acción publicitaria del gobierno de Trump, sin embargo, esto le ha permitido allegarse de recursos fiscales sin la necesidad de una reforma fiscal o incrementar impuestos, lo que le ha permitido tener el apoyo de amplios grupos empresariales a los que se debe y también de las direcciones de los sindicatos más importantes.



Estos aranceles pueden representar **una recaudación adicional** para EU de alrededor de **400 mil millones de dólares anuales**, los cuales son importantes para paliar la deuda pública de los EE. UU que ya supera el **120 por ciento del PIB**. Con base en lo anterior será muy difícil que los próximos gobiernos (sean afines a Trump o no) renuncien a los aranceles, ya que la carga financiera de la deuda es cada vez más onerosa, por ejemplo, **para 2025 se estima que esté en alrededor de 950 mil millones de dólares**, lo que **significa que el pronóstico de recaudación de aranceles contribuya en casi el 50% del total**.

Esta condición de la deuda estadounidense ha desestabilizado el mercado financiero, por ejemplo, los **bonos del Tesoro a 30 años aumentaron de 4.4 por ciento en junio del año pasado a poco más de 4.9 por ciento** en los primeros días de septiembre (un incremento de medio punto porcentual), aun con la expectativa de la baja de tasas de la Reserva Federal, por efecto de esta desconfianza, lo que a la larga puede generar un debilitamiento de largo plazo para el dólar y que por ende presiones alcistas sobre las tasas de interés en EU, lo que traería un cambio estructural en las finanzas de los socios comerciales especialmente México.

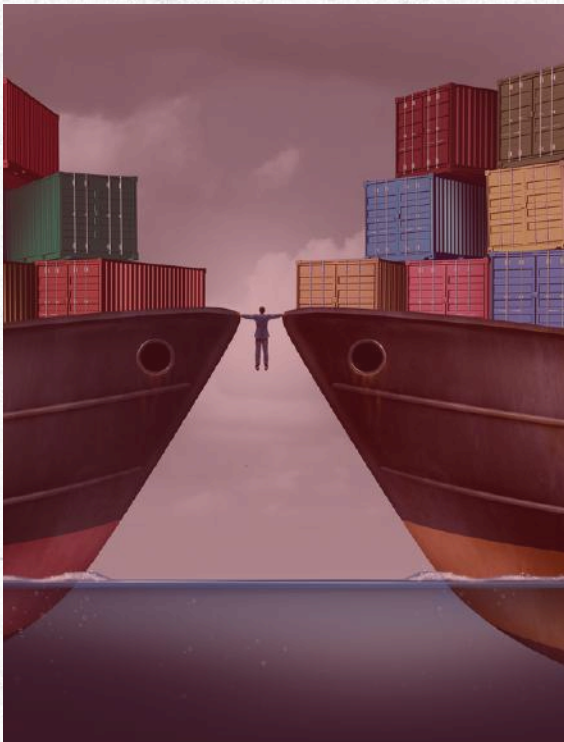
Gran parte del entorno macroeconómico mexicano está ligado al dólar, y este tiene embates en diversos frentes que le han hecho perder fuerza como son el hecho de las crecientes deudas del gobierno estadounidense, la reducción de impuestos para pagarlas, problemas de crecimiento económico y creación de empleos y la consecuente baja de tasas por parte de la Reserva Federal que intenta activar la economía a costa de los ahorradores. Todo ello complica el panorama del dólar y su perspectiva como depositario de valor en el cual se desarrollan las actividades económicas presentes y futuras. A este complejo escenario se suma una inquietud institucional sobre la independencia de la política monetaria de la reserva federal (Fed), las recientes presiones políticas para la reciente ratificación de Stephen Miran como gobernador — con su cercanía a la Casa Blanca desgasta la credibilidad. Por tanto, Mientras persistan las dudas sobre la política fiscal de Washington y sobre la autonomía del banco central estadounidense, la confianza en el dólar seguirá erosionándose. Frente a este escenario tener recursos adicionales -como los que se han conseguido por los aranceles- para paliar las deudas se vuelven fundamentales.

“

...y, al mismo tiempo, aunque no se haya dicho de forma abierta, enviar un mensaje geopolítico a Estados Unidos antes del inicio de la renegociación del T-MEC de que México no será trampolín para que ingresen productos chinos al mercado norteamericano. “



Por último, está el tema geopolítico, y un ejemplo claro lo presentó el gobierno mexicano en los últimos días con la determinación de **imponer aranceles de entre 10 y 50 por ciento a más de mil 400 fracciones arancelarias** de productos provenientes de países asiáticos con los que México no tiene tratados de libre comercio, marcando un cambio importante en la política comercial de las últimas décadas.



Esta política económica busca proteger a **19 sectores industriales estratégicos**, que representan alrededor del **8.6% de las importaciones totales del país**, con un valor cercano a **52 mil millones de dólares**, el objetivo tácito es sustituir parte de esas importaciones por producción nacional, blindar empleos ya existentes (cerca de **320 mil empleos**) y, al mismo tiempo, aunque no se haya dicho de forma abierta, enviar un mensaje geopolítico a Estados Unidos antes del inicio de la renegociación del T-MEC de que México no será trampolín para que ingresen productos chinos al mercado norteamericano.



La jugada es una medida geopolítica interesante que no está exenta de costos, los cuales pueden ser un incremento en la inflación por tener precios más altos en esos productos, así como fricciones diplomáticas y el riesgo de que los incentivos a invertir disminuyan si la protección se prolonga indefinidamente y no hay un beneficio visible de manera inmediata.

De esta forma México se encuentra en una encrucijada histórica donde los desafíos económicos, comerciales y geopolíticos convergen con una urgencia inédita. El estancamiento del crecimiento, la fragilidad institucional frente a la inseguridad y la complejidad de la renegociación del T-MEC configuran un escenario que exige decisiones estratégicas y valientes. La capacidad del país para aprovechar su posición en las cadenas globales de valor, atraer inversión y fortalecer su mercado interno dependerá no sólo de reformas estructurales, sino de una voluntad política que enfrente la corrupción, garantice la seguridad y preserve la autonomía económica frente a presiones externas. En este laberinto, el rumbo que se tome en los próximos meses será determinante para definir si México logra salir fortalecido o se hunde aún más en la incertidumbre de cara al 2026.



NOTAS:

[1] Docente del área de Economía Política de la Facultad de Economía de la UNAM, profesor del Departamento de Política y cultura de la UAM-Xochimilco y miembro del equipo de investigación del CILAS

[2] Fragmento de la Canción Working Man de Creedence Clearwater Revival

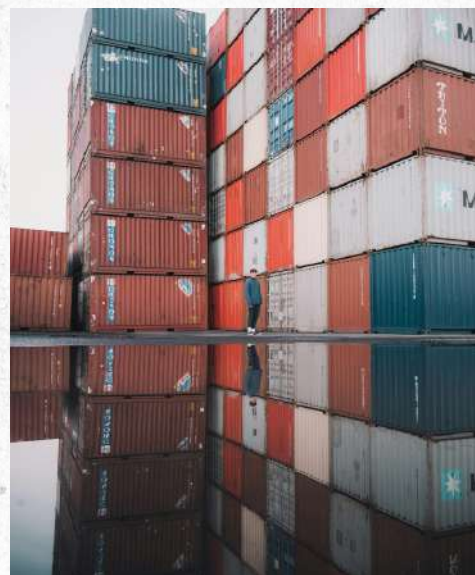
LO POLÍTICO DEL NACIMIENTO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO (1925-1970) [CUARTA PARTE]



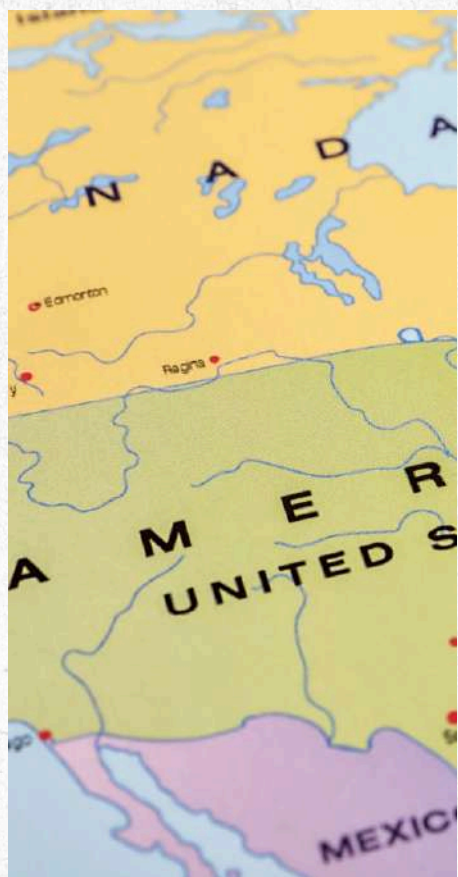
Luis Fernando Mora Reyes [3]

Esta es la última parte de la serie sobre lo político del nacimiento de la Industria Automotriz en México (IAM). En el primer número se expuso cómo inició la producción automotriz en el país de 1925 a 1970; en el segundo número se presentó como se dio su paulatino desarrollo de 1970 a 1994, y en el número anterior se ilustró cómo se dio, en concordancia con el viro del modelo económico, la transformación de la IAM como plataforma de exportación de bajo costo hacia el mercado de Estados Unidos de América. Recuérdense que el viro económico hacia el modelo exportador y el cariz de plataforma de exportación de bajo costo se hizo bajo el abrigo institucional que trajo consigo el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y la consiguiente conformación de la Región Económica de América del Norte (REAN).

En este número se presenta la consolidación de la IAM como plataforma de exportación de bajo costo, del 2008 al 2019. Nótese que el TLCAN provocó cambios en la geografía productiva automotriz en la REAN cuando se transfirieron empleos y líneas productivas de Canadá y Estados Unidos hacia México debido a los dos grandes pilares del proyecto político mexicano: los bajos salarios y la paz laboral. Ante esto, en 2018 acaeció la revisión del TLCAN y se dio la firma del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).



Esta revisión buscó revertir la reconfiguración de la geografía automotriz, dado que las empresas automotrices han sido las verdaderas ganadoras en la REAN, ya que han ocupado las ventajas y exenciones que el Estado en México, vía el gobierno y sus instituciones, ha entregado a cambio de que se establezca la Inversión Extranjera Directa (IED) en el país. Indira Romero (2011) denominó al desplazamiento de la producción automotriz del norte hacia el sur de la REAN como southsourcing, debido a que les ha permitido a las empresas reducir algunos costos: en el caso estadounidense los estados sureños, con apoyo de sus gobiernos, lograron el establecimiento de empresas extranjeras (asiáticas y europeas) a partir de evadir a los sindicatos; en el caso de México, les permitió acceder a mano de obra barata y a la cercanía con el mercado estadounidense. Lastimosamente, estas ventajas han lacerado los derechos laborales de los trabajadores y de sus organizaciones en los tres países que integran la REAN (Álvarez, 2013; Álvarez & Carrillo, 2014; Covarrubias & Bouzas, 2016; Álvarez & Carrillo, 2017; Carrillo, 2017; Dávalos, 2017; Carrillo, 2019; Covarrubias, 2019; Mora, 2022; Mora, 2024).



Como se ha visto a lo largo de los tres números anteriores, el proceso de regionalización de la producción automotriz se consolidó con el ingreso de México a la REAN vía los cambios normativos y comerciales que introdujo el TLCAN. Con esto, se complejizó la relación comercial entre México y Estados Unidos; se abandonó el mercado interno y la producción de valor de contenido local por el mercado externo y por la producción de valor de contenido regional; se gestó la completa desregulación nacional de la IAM, en donde esta quedó completamente en manos del capital extranjero, y acaeció la apertura de nuevas localidades para asentar las inversiones en la zona de la frontera norte y en el Bajío (Gasca, 2005; Sosa, 2005; Contreras, Schnierle & Solís, 2006; Vicencio, 2007; Quiroz, 2009; Daville, 2014; Carbajal Suárez, 2015; Mora, 2022; Mora, 2024).

Es importante mencionar que, la reconfiguración en la producción automotriz inició algunos años atrás de la crisis del 2008, mas esta fue un poderoso catalizador para propiciar la relocalización de la producción del norte al sur de la REAN. De hecho, la crisis del 2008 reforzó la paradoja de la que se habló en el número anterior, dado que se quitó cualquier freno comercial en la REAN, pero las condiciones de vida y trabajo de la población de los tres países integrantes no solo no mejoraron, sino que estuvieron lejos de igualarse. Sin embargo, debe esclarecerse que, con la regionalización de la cadena de valor, las empresas fabricantes lograron completa movilidad por toda la REAN, por lo que lograron transferir fragmentos de la cadena productiva, aunque también modificar los portafolios de productos, aumentar o reducir la producción o, bien, cerrar plantas y trasladarlas hacia el sur de esta región. De hecho, a esto fue a lo que Mora (2022) expresó como la transformación de México en una expansión territorial de la producción estadounidense, solo que en esta no se incluyeron los derechos políticos, sociales ni laborales (Romero, 2011; Álvarez & Carrillo, 2014; Covarrubias & Bouzas, 2016; Álvarez & Carrillo, 2017; Carrillo, 2017; Dávalos, 2017; Rodríguez & Sánchez, 2017; Covarrubias, 2019; Mora, 2022).



“

[...] tras la crisis del 2008, la producción automotriz internacional experimentó importantes cambios con la entrada de nuevos competidores (China e India) y con el fortalecimiento tecnológico, productivo y comercial de los ya establecidos (Japón, Corea del Sur y Europa Occidental).”

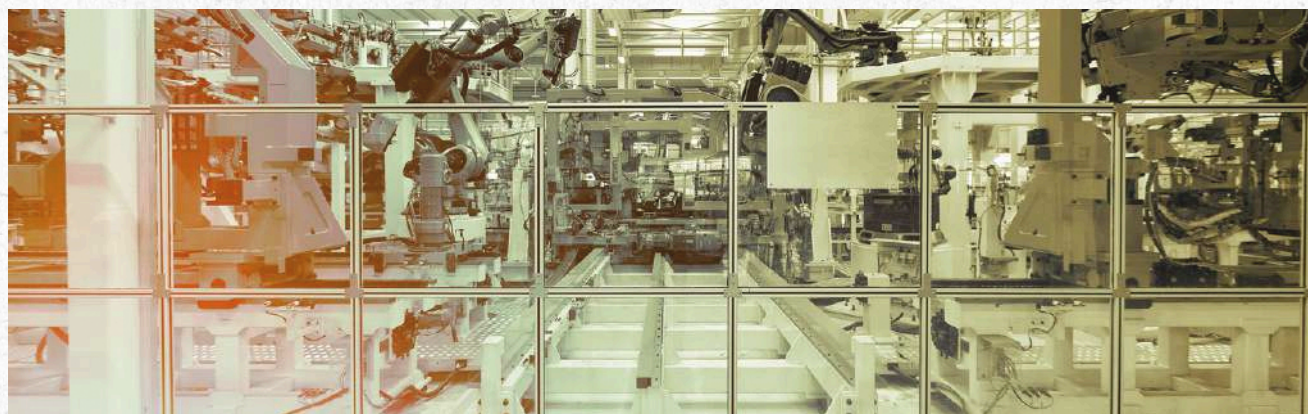


Desde antes de la crisis del 2008, la Industria Automotriz en Estados Unidos (IAEUA) arrastraba problemas en cuanto al aspecto tecnológico, cuando Toyota le llevaba varios años de ventaja en la producción de vehículos híbridos y hasta eléctricos. Sin dejar de lado los graves problemas administrativos que arrastraban las llamadas Tres Grandes de Detroit (General Motors [GM], Ford y Stellantis [antes Chrysler]). Incluso, tanto GM como Stellantis tuvieron que ser rescatadas por los gobiernos de Estados Unidos y Canadá. Lastimosamente, la crisis del 2008 no solo evidenció estas falencias (tecnológicas y administrativas), sino también demostró cuán compenetrada estaba la producción en la región, puesto que, del total de la producción automotriz en Canadá y México, para el 2008, las Tres Grandes representaban 63 por ciento y 50.5 por ciento respectivamente.



Es decir, la crisis del 2008, debido a la dependencia productiva de Canadá y México respecto al consumo estadounidense, tuvo resultados adversos en la REAN (Romero, 2011; Carbajal, 2015; Mora, 2022).

Bajo estimaciones de Jorge Carrillo y Lourdes Álvarez, la producción automotriz en la REAN fue una de las más afectadas tras la crisis del 2008 cuando perdió 30 por ciento de su producción, ya que se constriñó de 12.9 millones de unidades fabricadas a 8.7 millones. No obstante, de los tres países integrantes del TLCAN, los que resintieron más la caída en la producción fueron Estados Unidos y Canadá, pero el mercado interno que más resintió la crisis fue el mexicano. Ante esto, claramente, las Tres Grandes fueron las que presentaron mayores problemas debido a la crisis del 2008, ya que tanto la producción y consumo de sus vehículos han estado íntimamente ligados a la REAN. Según Romero, tras la crisis se gestó una recuperación acelerada, al grado de que, para el 2010, ya se había consolidado la reconfiguración de la geografía productiva automotriz cuando México incrementó su producción 50 por ciento, Canadá 38.8 por ciento y Estados Unidos 35.6 por ciento. Con apoyo del marco normativo regional (el TLCAN), así como de las ventajas, beneficios y exenciones que el Estado en México ha garantizado al capital extranjero, las fabricantes trasladaron la producción hacia el sur de la REAN. De igual manera, tras la crisis del 2008, la producción automotriz internacional experimentó importantes cambios con la entrada de nuevos competidores (China e India) y con el fortalecimiento tecnológico, productivo y comercial de los ya establecidos (Japón, Corea del Sur y Europa Occidental). Sin dejar de lado que las llamadas mega tendencias comenzaron a guiar la producción automotriz en tres importantes ejes: a) la digitalización, b) nuevas regulaciones en materia ambiental y de seguridad en los vehículos y c) inició la carrera hacia la electromovilidad (Romero, 2011; Álvarez, 2013; Álvarez & Carrillo, 2014; Covarrubias & Bouzas, 2016; Álvarez & Carrillo, 2017; Carrillo, 2017; Dávalos, 2017; Carrillo, 2019; Mora, 2022).



Es importante mencionar que la relocalización de la producción y el traslado de los empleos de la industria automotriz del norte hacia el sur de la REAN no fueron dos hechos aislados que iniciaron en el 2008. Recuerde el lector que, incluso, este fue un tema sumamente criticado y cuestionado tanto por sindicalistas como por académicos de los tres países de la REAN debido a la firma del TLCAN en 1994. Nótese que aquí yace una de las semillas que germinó y que trajo consigo la revisión y advenimiento del T-MEC años después. Lastimosamente, la crisis del 2008 materializó las advertencias que sindicalistas y académicos hicieron: con base en las aportaciones de Álvarez, Carrillo y Mora, entre el 2007 y el 2015, de los tres países que han conformado la REAN, fue la IAM la que mejores resultados obtuvo, particularmente en el Estado de México (albergaba a GM, Ford y Stellantis), en el estado de Guanajuato (GM, Volkswagen, Mazda, Honda y Toyota) y en el de San Luis Potosí (con GM y BMW), es decir, como se mencionó al inicio de este texto, la región del Bajío se transformó en el epicentro de la producción automotriz en México.

La IAEUA fue la que presentó mayores pérdidas, dado que, en el mismo periodo, su producción se redujo 2.2 millones de unidades. Sin embargo, fue en la zona norte de dicho país, en el llamado Frost-Belt, donde tuvo mayores pérdidas; mientras que, la zona sur o Sun-Belt, presentó menores afectaciones. Aunque Canadá no sufrió una reducción de unidades tan dramática como la estadounidense, también reportó pérdidas y cerró plantas históricas como la Ford en St. Thomas, Ontario y la de GM en Oshawa (Xelhuantzi, 2002; Álvarez, 2013; Álvarez & Carrillo, 2014; Covarrubias & Bouzas, 2016; Álvarez & Carrillo, 2017; Carrillo, 2017; Dávalos, 2017; Comisión Económica para América Latina y el Caribe [CEPAL], 2017; Mora, 2022).



El veredicto de la reconfiguración productiva automotriz en la REAN quedó de la siguiente forma: a) las empresas más importantes y poderosas fueron las de Alemania, Corea del Sur, Japón y de Estados Unidos GM, y b) de los tres países del TLCAN, México fue el único que no cerró plantas ni redujo su producción. Con base en información de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), entre 1990 y el 2016, la producción de vehículos en México para el mercado externo incrementó de 34 a 80 por ciento; la participación de la IAM en la REAN subió de 10.3 por ciento a 19.8 por ciento, y el país ha recibido IED de fabricantes y de proveedores de primer nivel (el llamado Tier 1) de empresas como Magna International, Delphi, Bosh, entre otras. Incluso, el valor de las autopartes se duplicó entre el 2009 y el 2016 cuando pasó de 41.2 millones de dólares a 88.4 millones de dólares (Álvarez & Carrillo, 2014; Álvarez & Carrillo, 2017; CEPAL, 2017; Mora, 2022).



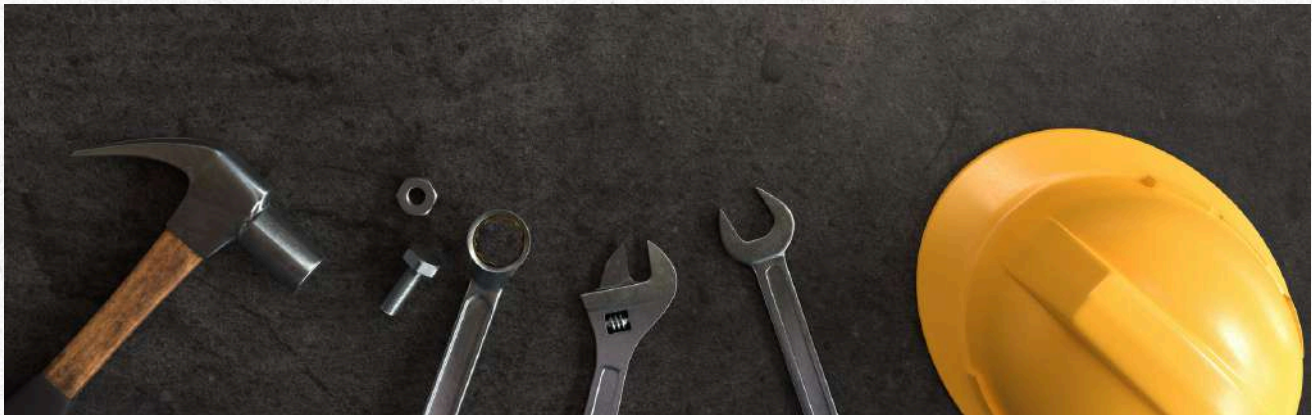
Bajo este escenario se consumó el miedo de los sindicalistas y académicos de los tres países de la REAN, ya que las empresas extranjeras lograron ocupar, bajo el auspicio y patrocinio del Estado mexicano y de su mancuerna con las centrales y sindicatos oficiales, a la IAM como una válvula de escape no solo de las exigencias y presiones de los trabajadores y sindicalistas estadounidenses y canadienses, sino de la cruenta competencia entre las propias empresas en el mundo. Como resultado, tanto la pérdida de empleos como la propia relocalización de la producción llevaron a que, el actual presidente estadounidense republicano, Donald Trump, durante su primer periodo de gobierno (2017-2021), emprendiera una campaña electoral, en la cual, una de sus propuestas fue frenar la pérdida de empleos y el cierre de plantas en su país.



De hecho, durante la campaña tildó al TLCAN como desastroso e hizo amenazas en el tema arancelario sobre las importaciones provenientes de México. Para que pueda asimilarse la relevancia de las propuestas de Trump, Carrillo y Álvarez exponen que, durante las elecciones del 2016, se observó una fuerte inclinación hacia el republicano en 15 de los 19 estados que albergaban industria automotriz en Estados Unidos (Álvarez & Carrillo, 2014; Covarrubias & Bouzas, 2016; Álvarez & Carrillo, 2017; Carrillo, 2017; CEPAL, 2017; Rodríguez & Sánchez, 2017; Dávalos, 2018; Dussel & otros, 2018; Mora, 2022).

Una vez consumada su victoria como presidente de Estados Unidos, durante su primer mandato, el 18 de mayo de 2017 solicitó, vía el Congreso de su país, iniciar las negociaciones con Canadá y México para actualizar el TLCAN. Así, tras más de un año de negociaciones, en noviembre de 2018, en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, terminó la revisión del Tratado. El T-MEC se conformó de 34 capítulos y entró en vigor el primero de julio de 2020. Para fines de este texto por su relevancia para la IAM, se resaltaron los capítulos cuatro en materia de reglas de origen y el 23 sobre temas laborales. La relevancia del capítulo cuatro radica en que, si un vehículo fabricado en la REAN cumplía con ciertos lineamientos, podría ser exportado libre de aranceles. Los lineamientos fueron: a) el Valor de Contenido Regional (VCR), b) las reglas de origen, c) la procedencia del aluminio y el acero y d) el Valor del Contenido Laboral (VCL). Recuérdese que la entrada de México a la REAN, vía el TLCAN, instó a que la IAM dejara atrás el contenido local para centrarse en producir VCR. Con el T-MEC, para los vehículos ligeros el VCR pasó de 66 a 75 por ciento en el transcurso de tres años; sobre las reglas de origen, estas se dividieron en tres componentes o autopartes, los esenciales (que tuvieron que alcanzar 75 por ciento de VCR), las principales (debieron alcanzar 70 por ciento de VCR) y las complementarias (con 65 por ciento de VCR); 70 por ciento de la procedencia del aluminio y el acero de cada unidad debía provenir de la REAN, y 40 por ciento del VCL, para autos ligeros, tuvo que provenir de cualquier zona de la REAN que ofertara salarios de 16 dólares la hora, particularmente para trabajadores de producción (Okabe, 2019; Mora, 2022).

En cuanto al VCL, como claramente expuso el entonces director del Consejo Consultivo Estratégico de Negociaciones del Consejo Coordinador Empresarial (CCE), Moisés Kalach, esto estaba bien para las zonas de Canadá y Estados Unidos, mas en México jamás iban a aceptar subir los salarios de forma artificial. La respuesta de Kalach evidenció la problemática real, puesto que, ha sido por esa razón, y por la que trajo a la discusión el capítulo 30 y su Anexo del T-MEC, por la que las empresas han logrado hacer y deshacer a su antojo en la REAN: los bajos salarios y la paz laboral que oferta el Estado en México (Expansión, 2018; Xelhuantzi, 2019; Mora, 2022).



Sobre el capítulo 30 del T-MEC y sus impactos en la normativa laboral se hablará en el siguiente número de la BIELA (a manera de epílogo sobre esta serie de cuatro números), ya que resulta crucial hacer un análisis de este punto. Además, se va a exponer si este capítulo realmente representó un nuevo escenario para el mundo del trabajo en México o si solo fue continuidad. Lo paradójico del argumento no yace en que el capítulo 23 haya exhortado al gobierno de México a respetar los derechos laborales de los trabajadores del país, sino en que fue un tratado comercial el que obligó a que se hicieran dichos cambios en la normativa laboral.

NOTAS:

[3] 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 de la Unión Nacional de Trabajadores por Aplicación (UNTA).

REFERENCIAS:

- Álvarez Medina, L., & Carrillo, J. (2014). Reestructuración productiva de Estados Unidos después de la crisis económica de 2008. En L. Álvarez Medina, J. Carrillo, & M. L. González Marín (coords.), *El auge de la industria automotriz en México en el siglo XXI. Reestructuración y Catching Up* (pp. 103-125). México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing.
- Álvarez Medina, L., & Carrillo, J. (2017). Estrategias de la industria automotriz ante la crisis: relocalización de plantas y modelos de automóviles en 2007, 2011, 2013 y 2015. En L. Álvarez Medina, & M. L. González Marín (coords.), *Reestructuración productiva de la industria automotriz en la región del TLCAN (2008-2015)* (pp. 65-80). México: Publicaciones Empresariales UNAM, FCA Publishing.
- Álvarez Medina, María de Lourdes. (2013). Estrategias de reestructuración productiva de los fabricantes de automóviles en la región del tlcan después de la crisis económica de 2008. XVIII Congreso Internacional de Contaduría, Administración e Informática (12 p.). México: Facultad de Contaduría y Administración, UNAM, Asociación Nacional de Facultades y Escuelas de Contaduría y Administración.
- Carbajal Suárez, Y. (2015). Evolución, condiciones actuales y retos del sector automotriz en México y en el Estado de México. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Carrillo, J. (2017). El boom de la Industria Automotriz en México. Oportunidades y desafíos frente a las cadenas de valor global. En S. A. Sandoval Godoy, & A. Covarrubias Valdenebro (coords.), *Rumbo al auto del futuro. Innovación, sistemas de calidad y trabajo en la industria automotriz de México* (pp. 59-77). México: El Colegio de Sonora, CIAD, Clave Editorial, AM Editores, ITIAM.
- Carrillo, J. (abril-junio 2019). Tecnologías disruptivas en la industria automotriz. Comercio Exterior-Bancomext, nueva época, año 4, (18), pp. 13-16.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (2017). La industria automotriz de México: un caso de éxito bajo tensión. En Comisión Económica para América Latina y el Caribe, *La Inversión Extranjera Directa en América Latina y el Caribe* (pp. 162-199). Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).
- Contreras, O., Schnierle, L. R., & Solís Granados, V. (2006). Reestructuración y trabajo en la industria automotriz. En E. d. Garza Toledo, & C. Salas Páes (coords.), *La situación del trabajo en México, 2006* (pp. 255-276). México: UAM, IET, Plaza y Valdés.
- Covarrubias, A. (enero-junio de 2019). La ventaja competitiva de México en el TLCAN: un caso de dumping social visto desde la industria automotriz. Norteamérica, año 14, (1), pp. 89-118.

REFERENCIAS:

- Covarrubias, A., & Bouzas Ortiz, A. (septiembre 2016). Empleo y políticas sindicales en la industria automotriz de México. Friedrich Ebert Stiftung, Representación en México, (7), pp. 3-20.
- Dávalos, E. (2018). Cadenas globales de valor y desempeño de las filiales automotrices de Estados Unidos en México (2009-2015). En C. y. Maya, & Aguilar Robledo, México en la globalización: inserción actual y retos estratégicos. Las ciencias sociales y la agenda nacional. Reflexiones y propuestas desde las Ciencias Sociales. (Vol. XII, págs. pp. 225-247). Cadena Roa, Jorge, Aguilar Robledo, Miguel; Vázquez Salguero, David Eduardo (coords.), México: COMECSO.
- Dávalos, E. (enero-abril de 2017). La industria automotriz en América del Norte después de la crisis financiera del 2008: efectos en Canadá. *Ola Financiera*,(26), pp. 116-135.
- Daville Landero, S. L. (julio-diciembre 2014). Relocalización de la Industria Automotriz en la frontera norte de México, TLCAN e integración regional, 1993-2008. *Aldea Mundo*, 19(38), pp. 35-51.
- Dussel Peters, E., Moreno Brid, J. C., Salat, I., Sánchez, J., & Ramírez, J. C. (marzo 2018). La renegociación del TLCAN. Efectos arancelarios y el caso de la cadena del calzado. *Investigación económica*, LXXVII(303), pp. 3-78.
- Expansión. (26 de octubre de 2018). El T-MEC no es 100% beneficioso para México: Moisés Kalach. Recuperado el 7 de junio de 2021, de YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=6M0pZ5dhN-s>
- Gasca Zamora, J. (20 a 26 de marzo de 2005). Configuración territorial y ejes emergentes del desarrollo regional de México. Una evaluación a diez años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina* (págs. pp. 5982-5994). São Paulo: Universidade de São Paulo. Recuperado el 16 de enero de 2021, de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaregional/14.pdf>
- Mora Reyes, L. F. (2022). La relocalización productiva y la industria automotriz: caso del complejo de General Motors en el municipio Villa de Reyes, San Luis Potosí, México (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Políticos y Sociales). México: UNAM.
- Mora Reyes, L. F. (2024). La integración paradójica de la industria automotriz en México en la región económica de América de Norte: una industria importada y diseñada para exportar. *Revista ORBEM*,(6), pp. 69-93.
- Okabe, T. (abril-junio 2019). Nueva regla de origen en el T-MEC. *Comercio Exterior-Bancomext, nueva época*, año 4, (18), pp. 53-57.

REFERENCIAS:

- Quiroz Trejo, J. O. (noviembre-diciembre 2009). La crisis de la industria automotriz en México: ¿paradigma o caso aislado? El Cotidiano,(158), pp. 115-123.
- Rodríguez Abreu, M., & Sánchez Peña, L. (marzo 2017). El futuro del trabajo automotriz en México. Apuntes para la Equidad,(1), pp. 1-4.
- Romero, I. (octubre 2011). Impacto asimétrico de la crisis global sobre la industria automotriz: Canadá y México comparados. Perspectivas para el futuro. Serie Estudios y Perspectivas-CEPAL,(130), 69 p.
- Sosa Barajas, S. W. (2005). La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones. Análisis Económico, XX(44), pp. 191-213.
- Vicencio Miranda, A. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. Contaduría y administración,(221), pp. 211-248.
- Xelhuantzi López, M. (2002). Sindicalismo Internacional. México: UNAM, STUNAM.
- Xelhuantzi López, M. (2019). 101 años de control sindical en México (1918-2019). El porqué de los bajos salarios y la desigualdad. México: Cisnegro lectores de alto riesgo, Clavería 22, Espacio Cultural Independiente, COINCIDE A.C.

CENTRO DE APOYO PARA LA LIBERTAD SINDICAL

¿QUIÉNES SOMOS?

Somos una organización sin fines de lucro que busca difundir los derechos laborales entre las y los trabajadores de México y promover la autoorganización sindical independiente, auténtica y democrática en el país.

Realizamos apoyo y acompañamiento legal, capacitación sindical y campañas en solidaridad con las y los trabajadores que busquen defender sus derechos laborales.

→ **¿DÓNDE ESTAMOS?**

Contamos con oficinas centrales en la CDMX, pero también trabajamos en el impulso de una red de "Casas Obreras", espacios autónomos dedicados a promover la organización de las y los trabajadores.



Actualmente, existen Casas Obreras en los estados de Guanajuato (Silao), Baja California (Tijuana) y Querétaro, Jalisco (Guadalajara) y Tlaxcala (Apizaco y Tlaxcala)

¡SÍGUENOS EN REDES!



f CalisNacional

 @nacionalcalis

X @calisnacional

 @calisnacional

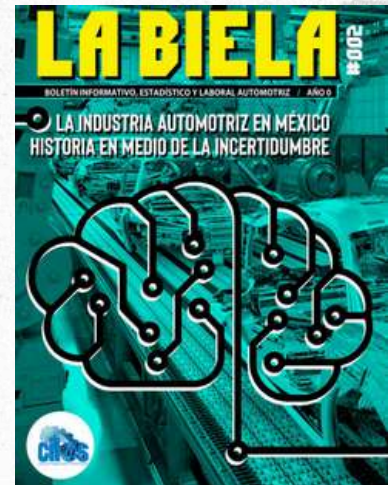
 Centro de Apoyo Para la Libertad Sindical

y visita nuestra página web:

 www.calisnacional.com



CONSULTA LOS NÚMEROS ANTERIORES DEL BOLETÍN DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y LABORAL AUTOMOTRIZ





LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



EL FINANCIERO

HABLEMOS DE MANUFACTURA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Relocalizar la manufactura automotriz tiene un triple propósito: generar empleos industriales, aumentar la circulación de efectivo en comunidades manufactureras y dinamizar sectores financieros como el de préstamos hipotecarios, créditos al consumo y financiamiento empresarial.

EL ECONOMISTA

CRECE PRESIÓN SOBRE MÉXICO PARA ACUERDO AUTOMOTRIZ CON EU

Los representantes del Index criticaron que las concesiones de Trump tienen reglas de origen menos estrictas y una tasa con 10 o 20% menos en comparación respectivamente con los envíos de vehículos ligeros desde México o Canadá.



MEXICO INDUSTRY

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: MOTOR DEL 60% DE LA ECONOMÍA MEXICANA

La industria automotriz en México se consolida como uno de los sectores más dinámicos del país, al impulsar 152 ramas económicas, lo que representa cerca del 60% de la economía nacional.



CLÚSTER INDUSTRIAL

HISTÓRICO: OEMS CHINOS DE AUTOS INVIERTEN MÁS EN EL EXTRANJERO QUE EN SU PROPIO PAÍS

Por primera vez, los fabricantes chinos de autos eléctricos están invirtiendo más en plantas en el extranjero que en China. La apuesta global redefine el mapa industrial y abre oportunidades para países como México.

CLÚSTER INDUSTRIAL

MÉXICO PREPARA A SU INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARA GANAR EN LA REVISIÓN DEL T-MEC EN 2026

En el Neuron Automotive Forum, expertos coincidieron en que México debe llegar unido a la revisión del T-MEC en 2026, aprovechar tensiones EE.UU.-China, fortalecer su cadena de suministro y apostar por la electromovilidad como ventaja competitiva.



ÁMBITO

EL IMPERIO AUTOMOTRIZ DE MÉXICO QUE COLAPSÓ, FUE VENDIDO A RENAULT Y DESAPARECIÓ PARA SIEMPRE

La automotriz mexicana VAM colapsó en los 80, fue vendida a Renault y desapareció, dejando atrás un legado único en la industria nacional.

TU INTERFAZ

HCMF INAUGURA PLANTA EN COAHUILA CON INVERSIÓN DE 325 MDP

La firma taiwanesa de autopartes abre operaciones en Ramos Arizpe, donde fabricará techos solares y corredizos para la industria automotriz, generando más de 300 empleos directos.



ECONOMY

XIAOMI ACELERA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ: REDUCE PÉRDIDAS Y SE ACERCA A LA RENTABILIDAD CON EL SU7

La compañía china sorprende al sector en un año pasó de perder más de \$5,000 USD por coche a solo \$507 USD, impulsada por el éxito de su modelo SU7 y la apuesta por el segmento premium.



EL DIARIO DE COAHUILA

SE PIERDEN 71 MIL EMPLEOS EN INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Los aranceles y amenazas del presidente estadounidense Donald Trump dañaron a la industria automotriz mexicana, considerada la joya de la economía nacional. La industria automotriz dio empleo a 848 mil personas en junio y se trata del menor personal ocupado desde diciembre de 2021.

ENERGY MAGAZINE

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA “ESTÁ LLEGANDO SOLA” A REVISIÓN DEL T-MEC

A diferencia de la negociación del T-MEC pasada, la industria automotriz de México está llegando sin aliados al interior de Estados Unidos (EEUU) para facilitar el proceso de revisión.



CLÚSTER INDUSTRIAL

MÁS DE 400 PRODUCTOS CON METAL AHORA PAGAN ARANCELES EN ESTADOS UNIDOS

Desde el 18 de agosto de 2025, EE. UU. puso aranceles a 407 productos que contienen acero o aluminio. La medida afecta a alimentos, medicinas, muebles, herramientas, electrónicos y transporte.

MEGANOTICIAS

STELLANTIS FRENA PRODUCCIÓN EN MÉXICO, GOBIERNO ASEGURA QUE ES TEMPORAL

La presidenta de México, Claudia Sheinbaum, aseguró que el paro anunciado por Stellantis en su planta en México es solo una medida "temporal" y que no afectará el empleo en el país.



AUTOCOSMOS

CANADÁ IMPORTA MÁS VEHÍCULOS DE MÉXICO QUE DE EEUU POR PRIMERA VEZ EN TRES DÉCADAS

Según cifras de Statistics Canada, las importaciones canadienses desde México alcanzaron un valor de mil 080 millones de dólares canadienses, superando los 950 millones de dólares canadienses provenientes de EEUU.



LA REPÚBLICA

CHINA Y ESTADOS UNIDOS, LOS MAYORES PRODUCTORES DE AUTOS DEL MUNDO

Con 31,28 millones de unidades producidas, China concentra un tercio de la producción global; la cifra representa un aumento de 4%

EL PAÍS

LA TÁCTICA DEL DESGASTE: TRUMP GOLPEA A MÉXICO PARA SACAR VENTAJA EN LA REVISIÓN DEL TMEC

El magnate republicano endurece la guerra comercial contra su principal socio con la mira puesta en la inminente apertura de las negociaciones del acuerdo comercial.



AM

VENTA DE VEHÍCULOS PESADOS EN MÉXICO CAE 24 %; ALERTAN ESTANCAMIENTO ECONÓMICO

Empresas de logística dejaron de comprar 5,742 vehículos pesados en el primer semestre de este año, 'porque no hay mercancías que transportar'; menor exportación agrava el panorama.

CLÚSTER INDUSTRIAL

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA ANTE LOS RETOS DE INFRAESTRUCTURA, DIGITALIZACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

Expertos del Neuron Automotive Forum 2025 coincidieron en que México enfrenta retos en infraestructura, digitalización, sostenibilidad y seguridad vial para lograr una logística eficiente, ágil y competitiva en la industria automotriz



EL SOL DE MÉXICO

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PIERDE MÁS DE 320 MIL EMPLEOS EN UN AÑO

La incertidumbre por los aranceles de Trump y una menor demanda de autos obliga a las armadoras reducir producción y plantilla, dice experto.



MEXICO INDUSTRY

GENERAL MOTORS Y CATERPILLAR, LOS PRINCIPALES CLIENTES DE LA NUEVA EXPANSIÓN DE TENNECO

La reciente expansión de Tenneco en Aguascalientes permitirá atender con mayor capacidad a General Motors y a la firma de maquinaria pesada Caterpillar, dos de sus principales clientes globales en el sector automotriz e industrial.

LA JORNADA

ISUZU DESTACA LA MANUFACTURA MEXICANA AL NIVEL DE SU ESTÁNDAR DE PRODUCCIÓN GLOBAL

Isuzu Motors reafirmó su posición como líder mundial en la producción de vehículos comerciales, gracias a una red global de plantas de manufactura y ensamble estratégicamente distribuidas, que abarcan Japón, Tailandia, India, México, Sudáfrica, y próximamente Estados Unidos.



EL HORIZONTE

DESPIDEN A 700 EMPLEADOS EN SALTILLO; EMPRESA ENTREGA LIQUIDACIÓN

Alrededor de 700 exempleados de la empresa Daimler se congregaron en el centro de Saltillo, para recibir su finiquito tras el cierre de operaciones de la planta.

MEXICO INDUSTRY

EN MAYO DE 2026 LLEGARÁ A CDMX LA PRIMERA FLOTILLA DE AUTOS ELÉCTRICOS OLINIA HECHOS EN PUEBLA

La primera flotilla de vehículos eléctricos Olinia, ensamblados en Puebla, estará lista en mayo de 2026 y será enviada a la Ciudad de México, marcando el inicio de una etapa clave para la electromovilidad nacional





MEGANOTICIAS

VOLKSWAGEN MANTIENE PLANTAS EN MÉXICO Y CANADÁ PESE A ARANCELES

Ante la amenaza de aranceles del 25% por parte de EE. UU. a sus socios comerciales, incluyendo México y Canadá, Grupo Volkswagen anunció que buscará diálogo con la administración de Donald Trump, pero descartó trasladar sus instalaciones a Estados Unidos por ahora.

CLUSTER INDUSTRIAL

INVERSIÓN JAPONESA DE 8,000 MDD REFUERZA A AGUASCALIENTES Y NISSAN COMO PILARES DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Aguascalientes se ha convertido en un referente automotriz gracias a más de 8,000 MDD de inversión japonesa desde 1999.



EL ECONOMISTA

NISSAN CAE EN BOLSA TRAS DESINVERSIÓN DE MERCEDES-BENZ

Las acciones de la armadora japonesa Nissan Motor, cayeron 6.25% el martes en la Bolsa de Tokio, a 340.3 yenes cada una, luego de que se concretó la venta de una participación que tenía el fondo de pensiones de Mercedes-Benz.

CLÚSTER INDUSTRIAL

HYUNDAI MOTOR GROUP AUMENTA INVERSIÓN EN EE.UU. A 26 MIL MDD ENTRE 2025 Y 2028

Hyundai Motor Group ampliará su presencia en EE.UU. con una nueva siderúrgica, mayor producción automotriz y un hub de robótica, generando 25,000 empleos.



EXPANSIÓN

A DOS VELOCIDADES; MÉXICO CUMPLE CON T-MEC ENTRE SECTORES QUE SE REZAGAN Y AVANZAN

El tablero de Fitch Ratings exhibe la paradoja mexicana: sectores que convierten el tratado con EU y Canadá en ventaja competitiva frente a Asia y ramas estratégicas que tropiezan con la guerra arancelaria.



RUTA MOTOR

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ALEMANA PIERDE EMPLEO Y SE ASOMA UNA DEBACLE

La que tiempo atrás era una de las fuerzas de trabajo más potentes del país, ha ido disminuyendo progresivamente con el pasar de los años.

REFORMA

EL SECTOR AUTOMOTRIZ YA ENFRENTA DESVENTAJA COMERCIAL Y MAZDA ES MUESTRA DE ELLO

El fabricante japonés reconoce que México perdió competitividad frente a Japón y la Unión Europea, al asumir mayores aranceles y reglas estrictas en el T-MEC.



INFOBAE

SECTOR MANUFACTURERO IMPULSA CRECIMIENTO DE 4% EN LAS EXPORTACIONES DE MÉXICO

En julio de 2025, México logró un crecimiento del 4% en sus exportaciones de mercancías en comparación con el mismo mes del año anterior, alcanzando un valor total de 56 mil 707.8 millones de dólares, informó el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

CLÚSTER INDUSTRIAL

PRIMER INFORME DE GOBIERNO REPORTA CASI 3 MIL MDD EN INVERSIONES AUTOMOTRICES

El primer informe de la presidenta de México reporta 2,960 MDD en inversiones automotrices, mientras Cluster Industrial B2B contabiliza 4,350 MDD de 92 proyectos que han generado más de 25 mil empleos entre octubre 2024 y junio 2025.



LA SILLA ROTA

TRUMP PREPARA RENEGOCIACIÓN DEL T-MEC DESDE OCTUBRE: WSJ

El gobierno de Donald Trump iniciará consultas públicas, en Estados Unidos, a partir del 4 de octubre comenzarán con comentarios de empresas y sindicatos.

EL PAÍS

SHEINBAUM Y CARNEY CIERRAN FILAS DE CARA A LAS
NEGOCIACIONES DEL TMEC CON TRUMP

México y Canadá sellan una alianza para profundizar sus relaciones comerciales ante la revisión del acuerdo.



DW

LOS RETOS DE LAS AUTOMOTRICES ALEMANAS, A EXAMEN EN
MÚNICH

En unos días se inaugura el Salón Internacional de la Movilidad en Múnich. Mientras, la industria automovilística alemana se enfrenta a numerosos obstáculos. Además, China viene pisando fuerte.



MILENIO

PRODUCCIÓN MEXICANA DE CARROCERÍAS, FRENOS Y OTRAS
AUTOPARTES VA EN REVERSA

El valor de la manufactura de piezas para vehículos entre enero y mayo de 2025 es 8.6 por ciento menor a lo reportado en igual lapso del año pasado.



NEWSWEEK

ROTACIÓN LABORAL DE 30% PERSISTE EN AGUACALIENTES

De acuerdo con David Enrique Morán, secretario de Economía Social y Turismo del municipio de Aguascalientes, la rotación de personal en la industria automotriz de la capital es de aproximadamente un 30%.



CLÚSTER INDUSTRIAL

GM PAUSARÁ EN DICIEMBRE LA PRODUCCIÓN DE CADILLAC EN
TENNESSEE POR BAJA DEMANDA

GM suspenderá desde diciembre la producción de los SUV eléctricos Cadillac Lyriq y Vistiq en su planta de Spring Hill, Tennessee, por baja demanda y falta de incentivos. La pausa se extenderá hasta mayo de 2026



CLÚSTER INDUSTRIAL

JEEP CHEROKEE 2026: STELLANTIS APUESTA POR TOLUCA PARA SU REGRESO GLOBAL

Stellantis relanza la Jeep Cherokee 2026, híbrida y más grande, desde su planta en Toluca, fortaleciendo la industria automotriz local y reafirmando el papel estratégico de México en la producción global de la marca.



EL ECONOMISTA

CON DEDICATORIA A MARCAS CHINAS, EL ALZA DE ARANCELES AUTOMOTRICES

Quedarían exentos del gravamen los autos importados por marcas como GM, Ford, Stellantis, KIA o Nissan, ya que la normatividad les da ese derecho por tener manufactura en el país.

MEXICO INDUSTRY

TESLA, TOYOTA Y XIAOMI LIDERAN EL SECTOR AUTOMOTRIZ GLOBAL: CONOCE EL RANKING DE LAS 20 FIRMAS MÁS VALIOSAS

Tesla reafirma su liderazgo global como la empresa automotriz más valiosa del mundo, con una capitalización de 944 mil millones de euros.



CLÚSTER INDUSTRIAL

BYD ALCANZA 80 MIL UNIDADES VENDIDAS EN MÉXICO DESDE SU LLEGADA, PERO AÚN NO REPORTA AL INEGI

BYD ha vendido más de 80,000 vehículos en México desde 2023, de los cuales 40,000 corresponden a los primeros siete meses de 2025. Sin embargo, al no reportar cifras al INEGI, resulta difícil medir su verdadero impacto en el mercado.

MOBILITY

AUTOMOTRICES JAPONESES EN MÉXICO, ENTRE LA «APUESTA HÍBRIDA» Y LA CAUTELA INVERSORA

Marcas originarias de Japón aplican distintas estrategias para no ceder terreno en el codiciado mercado automotriz mexicano. El peso actual de la electrificación y la "sorpresa" de Estados Unidos.



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.

