

LA BIELA

#005

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA DE PIE
ANTE LOS RETOS DE UN ENTORNO GLOBAL
TURBULENTO.**



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 5.

EDICIÓN DIGITAL, 36 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

05

ESTADÍSTICAS
AUTOMOTRICES JUNIO 2025

10

ECONOMÍA MEXICANA Y LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN
MÉXICO DE PIE A PESAR DE LAS
TURBULENCIAS EN EL ENTORNO
MUNDIAL

17

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

25

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN LOS MEDIOS



PRESENTACIÓN

BIELA No. 5



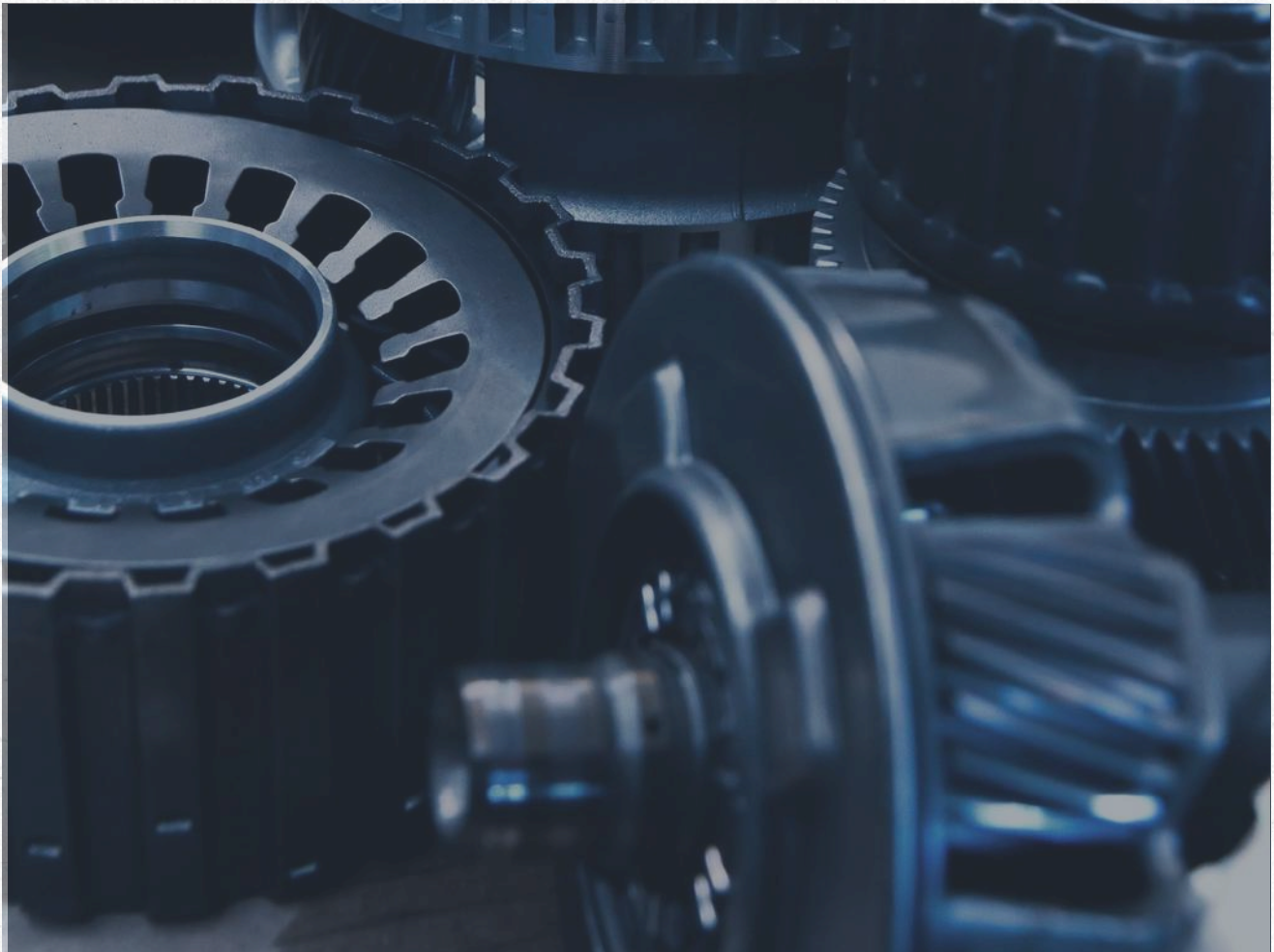
Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 5 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA) correspondiente al mes de junio de 2025, que analiza la información más relevante del primer semestre del año. En esta ocasión encontramos un comportamiento de la Industria Automotriz en México (IAM) que rompe con los panoramas catastróficos que se presentaban a inicios de año y demuestran una madurez estructural para enfrentar los retos de un entorno global turbulento.

La IAM en este primer semestre de 2025 ha demostrado una resiliencia considerable, especialmente en su capacidad exportadora, también ha enfrentado el desafío continuo de la transición global hacia la electrificación y las complejidades de las cadenas de suministro. La producción de vehículos ha mantenido un ritmo constante, impulsada en gran medida por la demanda de mercados clave como Estados Unidos y Canadá, que siguen siendo los principales destinos para los automóviles ensamblados en territorio mexicano, a pesar de las amenazas de aranceles. Un factor determinante en el comportamiento de la industria durante 2025 ha sido la inversión en tecnología y la adaptación a las nuevas tendencias de movilidad. Cada vez más armadoras instaladas en el país han intensificado sus esfuerzos en la producción de vehículos híbridos y eléctricos, lo que ha implicado no solo la modernización de las líneas de ensamblaje, sino también el desarrollo de una cadena de suministro más robusta para componentes eléctricos. En este primer semestre observamos algunos elementos críticos de la IAM como son: Las fluctuaciones en el tipo de cambio, las presiones inflacionarias, la estabilización de las cadenas de proveedores, así como la persistencia de tensiones comerciales a nivel global.



En este número aparte de dar cuenta de las estadísticas de producción, exportación y ventas de la IAM, también presentamos las principales noticias del sector. A si mismo presentamos dos artículos de opinión, el primero de Willebaldo Gómez Zuppa titulado "Economía mexicana y la industria automotriz en México de pie a pesar de las turbulencias en el entorno mundial" que aborda los pormenores de la IAM y la economía mexicana durante el primer semestre de 2025, mientras que Luis Fernando Mora Reyes nos presenta la continuación de "Lo político del nacimiento de la industria automotriz en México (1925-1970)" en donde en esta segunda parte aborda el desarrollo y crecimiento de la industria automotriz y su consolidación como una estructura productiva nacional. Así pues, llegamos al final del primer semestre de 2025 y la aparición del número 5 de BIELA, en donde el contexto no es ni tan malo como los pronósticos decían ni tan bueno como deseábamos.



ESTADÍSTICAS AUTOMOTRICES JUNIO 2025



Durante el primer semestre de 2025, la industria automotriz en México muestra señales claras de afectación por el entorno de incertidumbre económica regional. Aunque se mantiene como uno de los pilares de la economía nacional, los datos de producción, exportación y ventas internas reflejan una menor caída a lo proyectado a inicios de año.

En el mercado interno, las ventas de autos nuevos tuvieron un movimiento casi imperceptible a la baja de -0.2% en el primer semestre de 2025 comparado con el mismo periodo del año anterior, alcanzando la cifra de 709 mil 344 unidades, frente a las poco más de 711 mil unidades comercializadas el año anterior.



Las cinco marcas que lideran el mercado doméstico —Nissan, GM, Toyota, Volkswagen, Kia y Mazda— mantienen su dominio al concentrar el 63.5% de las ventas totales, destacando Nissan y GM con un 18 y 13.3 por ciento de las ventas totales respectivamente. Por su parte las empresas chinas que comercializan autos en México con 9 marcas, detentan una cuota de mercado apenas superior al 8 por ciento con apenas 58 mil 58 unidades, mientras que en el mismo periodo de 2024 tenían el 9 por ciento de las unidades comercializadas.

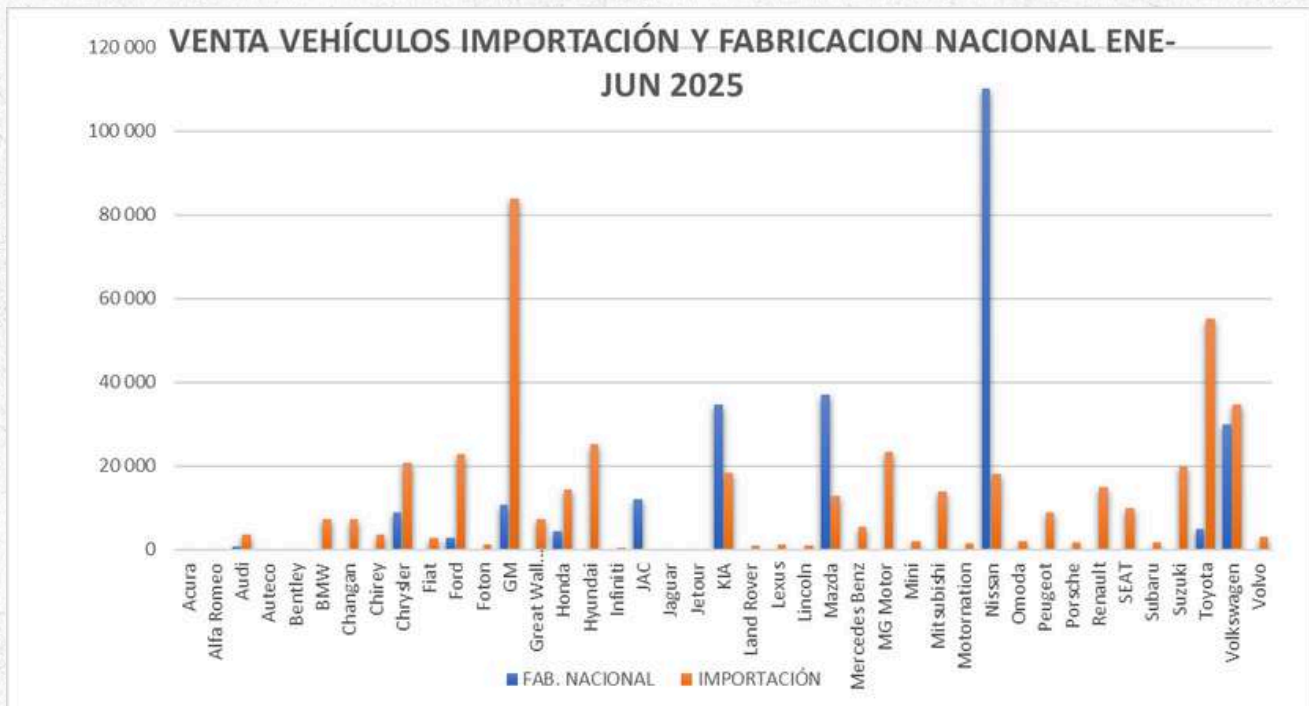
Un dato significativo de este primer semestre es que se ha incrementado el consumo de los productos nacionales al pasar de un 33.6 por ciento en 2024 a un 36.2 por ciento en el mismo periodo de 2025, ya que el mercado mexicano consumió 256 mil 880 vehículos producidos en México por 452 mil 464 producidos en el extranjero, lo que refuerza la tendencia de la IAM a ser una plataforma de exportación que no consume lo que produce. Destacan en este rubro las asiáticas Nissan, Mazda y Kia, las cuales la mayor parte de sus ventas (85.9, 74.3 y 65.3 por ciento respectivamente) son producción nacional, a diferencia de GM, Volkswagen y Toyota que, aunque lideran las ventas en territorio nacional, la mayor parte de sus unidades comercializadas son de importación, con un 88.6, 53.6 y 91.6% respectivamente.

VENTA AL PÚBLICO POR MARCA ENERO JUNIO 2024 Y 2025 (Unidades)											
Marca	Total al Mercado Interno			De Fabricación Nacional			De Importación			% Fab. Nal.	
	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025
Acura	490	376	-23.3	0	75	n.c.	490	301	-38.6	.0	19.9
Alfa Romeo	254	122	-52.0	0	0	n.c.	254	122	-52.0	.0	.0
Audi	5 481	4 243	-22.6	1 111	654	-41.1	4 370	3 589	-17.9	20.3	15.4
Auteco	4	21	425.0	0	0	n.c.	4	21	425.0	.0	.0
Bentley	5	2	-60.0	0	0	n.c.	5	2	-60.0	.0	.0
BMW	7 058	7 322	3.7	0	0	n.c.	7 058	7 322	3.7	.0	.0
Changan	0	7 224	n.c.	0	0	n.c.	0	7 224	n.c.	.0	.0
Chirey	10 936	3 642	-66.7	0	0	n.c.	10 936	3 642	-66.7	.0	.0
Chrysler	30 106	29 562	-1.8	5 276	8 836	67.5	24 830	20 726	-16.5	17.5	29.9
Fiat	6 692	2 699	-59.7	0	0	n.c.	6 692	2 699	-59.7	.0	.0
Ford	25 462	25 488	.1	2 886	2 758	-4.4	22 576	22 730	.7	11.3	10.8
Foton	952	1 187	24.7	0	0	n.c.	952	1 187	24.7	.0	.0
GM	99 762	94 601	-5.2	13 955	10 791	-22.7	85 807	83 810	-2.3	14.0	11.4
Great Wall Motor	6 546	7 165	9.5	0	0	n.c.	6 546	7 165	9.5	.0	.0
Honda	20 475	18 738	-8.5	4 632	4 388	-5.3	15 843	14 350	-9.4	22.6	23.4
Hyundai	24 842	25 240	1.6	0	0	n.c.	24 842	25 240	1.6	.0	.0
Infiniti	571	480	-15.9	155	145	-6.5	416	335	-19.5	27.1	30.2
JAC	11 844	12 070	1.9	11 844	12 070	1.9	0	0	n.c.	100.0	100.0
Jaguar	51	5	-90.2	0	0	n.c.	51	5	-90.2	.0	.0

VENTA AL PÚBLICO POR MARCA ENERO JUNIO 2024 Y 2025 (Unidades)											
Marca	Total al Mercado Interno			De Fabricación Nacional			De Importación			% Fab. Nal.	
	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025
Jetour	1 512	195	-87.1	0	0	n.c.	1 512	195	-87.1	.0	.0
KIA	50 965	52 942	3.9	32 184	34 564	7.4	18 781	18 378	-2.1	63.1	65.3
Land Rover	858	1 064	24.0	0	0	n.c.	858	1 064	24.0	.0	.0
Lexus	1 325	1 320	-.4	0	0	n.c.	1 325	1 320	-.4	.0	.0
Lincoln	861	1 039	20.7	0	0	n.c.	861	1 039	20.7	.0	.0
Mazda	44 394	49 909	12.4	30 217	37 073	22.7	14 177	12 836	-9.5	68.1	74.3
Mercedes Benz	6 188	5 720	-7.6	285	274	-3.9	5 903	5 446	-7.7	4.6	4.8
MG Motor	24 508	23 240	-5.2	0	0	n.c.	24 508	23 240	-5.2	.0	.0
Mini	1 695	1 914	12.9	0	0	n.c.	1 695	1 914	12.9	.0	.0
Mitsubishi	11 563	13 979	20.9	0	0	n.c.	11 563	13 979	20.9	.0	.0
Motornation	5 200	1 418	-72.7	13	0	-100.0	5 187	1 418	-72.7	.3	.0
Nissan	121 886	128 283	5.2	108 631	110 222	1.5	13 255	18 061	36.3	89.1	85.9
Omoda	3 207	1 917	-40.2	0	0	n.c.	3 207	1 917	-40.2	.0	.0
Peugeot	8 603	8 876	3.2	0	0	n.c.	8 603	8 876	3.2	.0	.0
Porsche	1 198	1 657	38.3	0	0	n.c.	1 198	1 657	38.3	.0	.0
Renault	14 414	14 883	3.3	0	0	n.c.	14 414	14 883	3.3	.0	.0
SEAT	12 517	9 994	-20.2	0	0	n.c.	12 517	9 994	-20.2	.0	.0
Subaru	1 546	1 820	17.7	0	0	n.c.	1 546	1 820	17.7	.0	.0
Suzuki	21 202	19 802	-6.6	0	0	n.c.	21 202	19 802	-6.6	.0	.0
Toyota	58 081	60 260	3.8	3 366	5 043	49.8	54 715	55 217	.9	5.8	8.4
Volkswagen	63 538	64 593	1.7	24 174	29 987	24.0	39 364	34 606	-12.1	38.0	46.4
Volvo	3 243	3 126	-3.6	0	0	n.c.	3 243	3 126	-3.6	.0	.0
TOTAL	711 118	709 344	-0.2	238 729	256 880	7.6	472 389	452 464	-4.2	33.6	36.2
Fuente: Elaboración propia con datos de INEGI. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.											

En cuanto a la producción de acuerdo con cifras del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros del INEGI, entre enero y junio de 2025 se ensamblaron 2 millones 6 mil 720 unidades, lo que representa un ligero crecimiento del 0.47% respecto al mismo periodo de 2024 cuando se produjeron poco más de 1 millón 997 mil unidades. Las exportaciones retrocedieron 2.8%, al enviarse al extranjero poco más de 1 millón 666 mil 184 vehículos, sin embargo, el mes de junio presenta un crecimiento en este rubro de poco más del 14% con respecto a mayo y de poco más del 4 por ciento en la producción.

En el plano productivo observamos que 4 empresas detentan el 60% de la producción nacional y estas empresas son GM, Nissan, Ford y Chrysler quienes detentan el 24.3, 13.7, 13.1 y 8.9 por ciento de la producción total. El comportamiento de estos corporativos ha sido muy distinto con respecto al 2024 pues GM en el primer semestre detentaba el 21.6 por ciento de la producción total, por lo que su importancia creció, por su parte Nissan mantuvo el mismo porcentaje 17%, mientras que Ford y Chrysler tenían el 10.1 y 11.4 por ciento respectivamente.



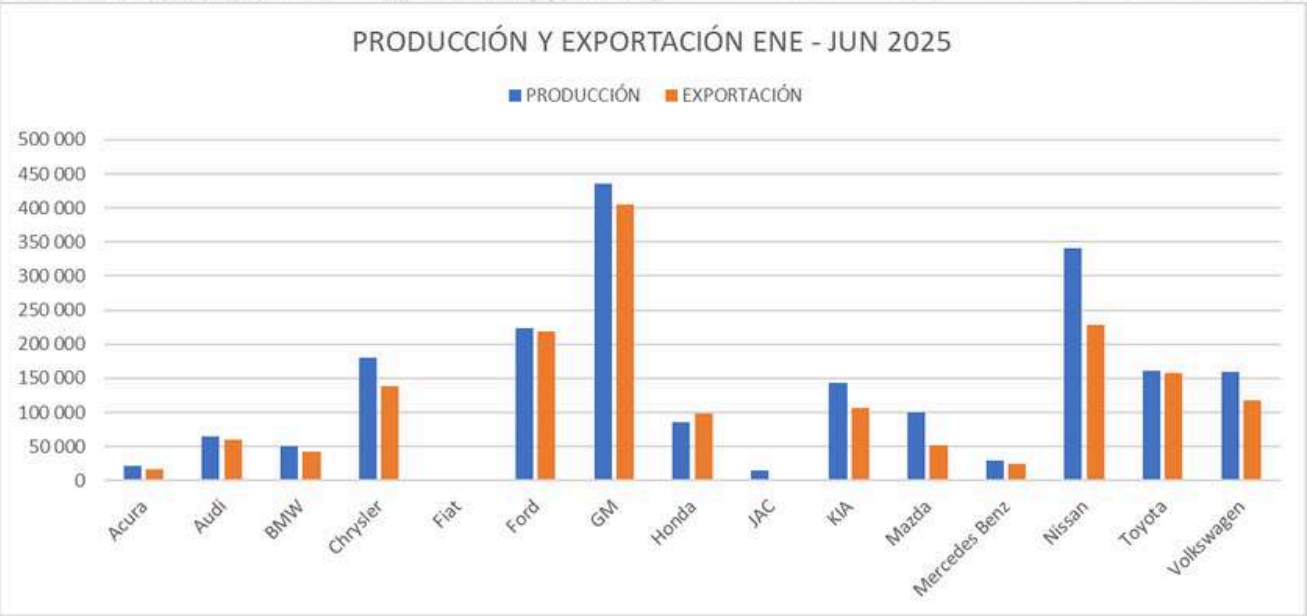
Las empresas que lideran en el rubro de la exportación son las de capital estadounidense, empezando por GM quien exportó 92.9% de su producción al exportar poco más de 436 mil vehículos, teniendo un ligero crecimiento de alrededor de 5 mil unidades respecto a 2024, después Nissan con una exportación de casi 229 mil unidades, mientras que Ford, exportó 218 mil 457 unidades, Toyota 158 mil 048 unidades, y Chrysler 138 mil 948 unidades lo que representa una exportación del 97.6, 98.6 y 77.4 por ciento de su producción total. Sin embargo, Toyota destaca por su crecimiento en las exportaciones al incrementar poco más de 52 mil unidades extras con respecto a 2024, en contraparte Chrysler descendió al dejar de exportar casi 50 mil unidades menos.

El comportamiento de la IAM muestra una solidez que contrasta con la incertidumbre y el pesimismo de los pronósticos, dando cuenta que la arquitectura comercial y productiva es más fuerte que los arrebatos neoproteccionistas, por lo que se avizora que cambiar la matriz económica productiva y comercial va más allá de aspavientos de los gobernantes en turno.

A pesar de que estos indicadores dan un respiro a las perspectivas catastrofistas se debe mantener la calma y accionar frente al panorama global con cautela.

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ENE - JUN 2024 Y 2025								
Empresa	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN			% EXPORT	
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025
Acura	0	20 513	n.c.	0	16 085	n.c.	.0	78.4
Audi	70 190	64 782	-7.7	65 281	59 584	-8.7	93.0	92.0
BMW	51 219	49 654	-3.1	47 371	41 795	-11.8	92.5	84.2
Chrysler	221 402	179 575	-18.9	189 212	138 948	-26.6	85.5	77.4
Fiat	0	0	n.c.	0	0	.0	.0	.0
FORD	207 748	223 742	7.7	203 106	218 457	7.6	97.8	97.6
GM	431 764	436 106	1.0	401 038	405 122	1.0	92.9	92.9
Honda	97 613	85 245	-12.7	103 486	98 411	-4.9	106.0	115.4
JAC	12 092	14 660	21.2	.0	.0	.0	.0	.0
KIA	123 850	143 080	15.5	92 771	106 864	15.2	74.9	74.7
Mazda	103 811	99 222	-4.4	76 166	51 406	-32.5	73.4	51.8
Mercedes Benz	31 842	29 064	-8.7	33 077	24 740	-25.2	103.9	85.1
Nissan	340 358	341 530	.3	238 423	228 974	-4.0	70.1	67.0
Toyota	103 264	160 282	55.2	99 674	158 048	58.6	96.5	98.6
Volkswagen	202 194	159 265	-21.2	165 189	117 750	-28.7	81.7	73.9
TOTAL	1 997 347	2 006 720	.47	1 714 794	1 666 184	-2.8	85.9	83.0

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



OPINIÓN



ECONOMÍA MEXICANA Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO DE PIE A PESAR DE LAS TURBULENCIAS EN EL ENTORNO MUNDIAL

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]

Los aranceles, ni la turbulencia económica han podido frenar a la Industria Automotriz en México (IAM), los resultados del primer semestre dan cuenta de ello, la producción creció 4.9 por ciento respecto al mes anterior, pero lo verdaderamente sorprendente fue el desempeño de las exportaciones, con un salto impresionante del 14 por ciento, pese al ambiente de incertidumbre generado por las tarifas arancelarias y las declaraciones estrepitosas del presidente de los Estados Unidos empeñado en bombardear el marco comercial regional. Los datos sugieren que las exportaciones automotrices mexicanas son más resistentes y menos sensibles a los aranceles de lo que pronosticaban los analistas, las empresas y los hacedores de política económica.



En el mercado de Estados Unidos, las importaciones automotrices alcanzaron casi 8 millones de vehículos en 2024[2], representando aproximadamente el 50 por ciento de lo que consume el mercado automotriz interno de los EE. UU. ►

Aunque aún está por verse cómo podría cambiar esta proporción en el presente año, lo cierto es que los vehículos fabricados en México siguen gozando de una sólida posición en este mercado clave, a pesar de que la incertidumbre se mantiene con cada declaración que hace el presidente Trump, primero señalando la posibilidad de imponer aranceles adicionales del 10 por ciento a aquellos países que apoyen “iniciativas antiestadounidenses de los BRICS”[3], después cuando abre la puerta a un 30 por ciento de aranceles a México por no “hacer esfuerzos efectivos en el combate al fentanilo”[4], y posteriormente cuando funcionarios de su gobierno señalan sin pruebas la alianza de actores gubernamentales con el crimen organizado[5].

Estos meses dan cuenta que México es un eslabón indispensable en las cadenas de suministro regional y de Estados Unidos en particular, sobre todo en sectores como el automotriz, electrónico y aeroespacial. Múltiples componentes cruzan la frontera en ambas direcciones antes de convertirse en productos terminados, por lo que modificar esa dinámica implicaría para EU asumir mayores costos de producción, una pérdida significativa de eficiencia (que terminaría favoreciendo a otro competidor) y, en última instancia, un impacto directo sobre su economía. Sin embargo, la incertidumbre es algo con lo que tendremos que lidiar el resto del mandato presidencial de Trump.

Estos datos contribuyen a generar una esperanza en el entorno de la economía mexicana, ya que los datos del Indicador Oportuno de Actividad Económica del INEGI[6] presentan que el crecimiento económico durante el segundo trimestre del año se estima en 1.2 por ciento, duplicando la tasa registrada en el primer trimestre, alejando por el momento la idea de una recesión técnica.



Una de las explicaciones en el comportamiento de este indicador es su composición, la cual demuestra que la actividad industrial cayó -0.6 por ciento, mientras que el sector terciario, relacionado con comercio y servicios, creció 2.0 por ciento, estos últimos sectores dependen mayormente del mercado interno, mientras la industria está vinculada estrechamente a las exportaciones, vulnerables a la incertidumbre comercial internacional, por lo cual la pregunta es si el mercado interno capaz de sostener el crecimiento económico en un contexto de menor dinamismo en la industria de exportación que ha sido fundamental en las últimas décadas.



Frente a esta discrepancia hay muchas preguntas, es decir, esos patrones informales ¿respetan los derechos humanos laborales? ¿Pagan el salario mínimo? ¿Pagan los impuestos adecuados a su actividad empresarial?

Por otra parte, un componente esencial para mantener un ritmo dinámico del mercado interno es la masa salarial real, es decir, el poder adquisitivo del sector formal, el cual, al cierre del primer trimestre, tenía un crecimiento anual de 4.1 por ciento, pero para cerrar el primer semestre cayó a 3.0 por ciento anual, lo que implica una reducción que esta explicada por la pérdida del dinamismo en la generación de empleos. A este respecto el IMSS[7] presentó un dato preocupante a inicios de julio y es que el número de patrones registrados en el país es de 1 millón 41 mil 636 al final del primer semestre de 2025, mientras que para el mismo periodo de 2024 era de 1 millón 72 mil 745, lo que implica que se perdieron poco más de 31 mil empresas un 2.9 por ciento con respecto al año anterior. En México la danza de cifras es algo cotidiano, y los otros datos aparecen prácticamente frente a cualquier conteo o censo, en el caso de los empleadores no es la excepción y si contrastamos estas cifras que presentó el



IMSS con las cifras de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo[8], estas indican que para fines de mayo existían 3 millones 387 empleadores, lo que implica que hay 2 millones 346 mil empleadores que no tienen un registro en el IMSS, es decir, que están en la informalidad, lo que sería una tasa del 69.2 por ciento muy superior a la tasa de informalidad laboral del 54.9 por ciento. Frente a esta discrepancia hay muchas preguntas, es decir, esos patrones informales ¿respetan los derechos humanos laborales? ¿Pagan el salario mínimo? ¿Pagan los impuestos adecuados a su actividad empresarial?

Otro elemento para destacar es la relativa fortaleza del peso frente al dólar en medio de un panorama incierto. Este tema se ve con buenos ojos por aquellos nacionalistas que confían en que una moneda fuerte es un indicador de una economía y gobierno fuerte, nada más alejado de la realidad en un mundo donde las finanzas se han globalizado. A finales del primer semestre de 2025 el peso se cotiza frente al dólar alrededor de los \$18 pesos, lo cual puede generar desequilibrios importantes. El primero, derivado de las familias que reciben y sobreviven de las remesas de los connacionales que radican en los Estados Unidos y las cuales en 2025 han tenido una disminución severa derivado del ataque de políticas racistas y xenófobas en contra de trabajadores migrantes. A fines de 2024 las remesas alcanzaron 5 mil 730 millones de dólares[9], con un tipo de cambio de \$20.65 pesos, resultando en un total de 118 mil 324 millones de pesos. ►

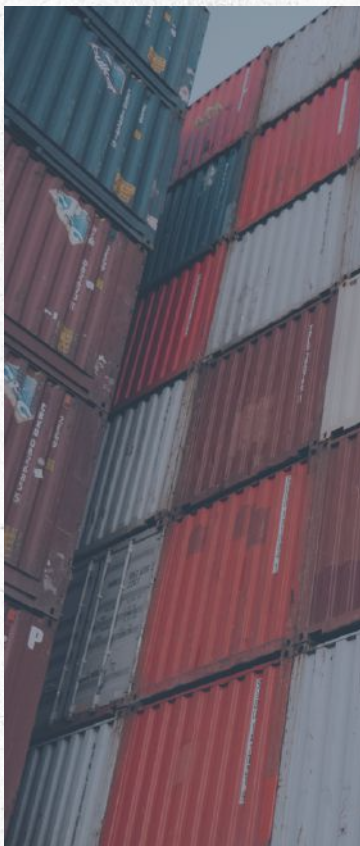


“

La amenaza arancelaria será constante, pero no se debe caer en pánico, ya que se debe revisar cómo se implementarían estos aranceles.



Sin embargo, en mayo de este año, la cifra se redujo a 104 mil 144 millones de pesos[10], reflejando una pérdida mensual significativa de 14 mil 180 millones de pesos. Detrás de esta caída encontramos la explicación de una apreciación del peso frente al dólar de poco más de \$2 pesos así como una disminución de las remesas, lo que puede afectar claramente el consumo interno. Por otra parte, un dólar barato favorece a las importaciones mexicanas provenientes de Estados Unidos, lo cual alivia en parte la inflación sobre todo de aquellos productos esenciales para la economía mexicana (cárnicos, lácteos, granos básicos y energéticos), a la vez que vuelve más caras las exportaciones mexicanas, generando una presión adicional a los sectores exportadores.



La amenaza arancelaria será constante, pero no se debe caer en pánico, ya que se debe revisar cómo se implementarían estos aranceles. Según la Secretaría de Economía, el 87 por ciento de las exportaciones mexicanas hacia Estados Unidos se realizan bajo el TMEC. Si estas continúan exentas, el impacto afectaría únicamente al 13 por ciento restante, las cuales ya tienen un arancel del 25 por ciento desde marzo, por lo que el impacto sería de un 5 por ciento, sin embargo, si la nueva amenaza va sobre todos los productos eso sería incrementar de 0 a 30 por ciento de arancel al 87 por ciento de las exportaciones mexicanas, lo cual tendría un efecto devastador en la economía regional de América del Norte, ya que afectaría a las complejas cadenas de suministro establecidas entre los dos países. Existen dos posibilidades para mitigar este efecto:



1) Los entornos manufactureros seguirían comprando a proveedores instalados en México (la gran mayoría estadounidenses), aunque con un costo mayor debido al nuevo arancel, una alternativa sería negociar precios más bajos para mitigar el impacto del arancel, lo cual impactaría en pérdidas para empresas ubicadas en México afectando su rentabilidad y ahí puede suceder que las empresas traten de reducir costos esencialmente laborales, reduciendo prestaciones, conteniendo salarios, o incrementando la explotación mediante jornadas más intensas o extensas, lo cual afectaría la masa salarial que es quien dinamiza el mercado interno y actualmente sostiene una parte importante de la economía mexicana;

2) Otra posibilidad es que los importadores de Estados Unidos repercutan este costo adicional en los precios, lo que provocaría un aumento inflacionario y una reducción en la demanda. Esto afectaría negativamente el volumen comercial entre ambos países, lo que también impactaría en la actividad económica de México.



Es por lo anterior que frente este incierto entorno macroeconómico, debemos prestar atención a estos aspectos para no generar retrocesos en la economía y en la sociedad mexicana, a la vez que se debe hacer una revisión puntual del cumplimiento cabal de los derechos de los trabajadores mexicanos, así como las obligaciones de los empleadores para no generar dinámicas que en el mediano plazo afecten gravemente a la economía mexicana en su conjunto.

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] EL ECONOMISTA, <https://www.eleconomista.com.mx/internacionales/estados-unidos-mercado-clave-grandes-exportadores-automoviles-20250327-752299.html>

[3] REUTERS, <https://www.reuters.com/world/china/leaders-growing-brics-group-gather-rio-summit-2025-07-06/>

[4] NEW YORK TIMES, <https://www.nytimes.com/es/2025/07/12/espanol/estados-unidos/trump-aranceles-mexico.html>

[5] LA JORNADA, <https://www.jornada.com.mx/noticia/2025/02/01/economia/201ccrimen-organizado-tiene-alianza-con-gobierno-de-mexico201d-acusa-casa-blanca-3937>

[6] INEGI, <https://www.inegi.org.mx/investigacion/ioae/>

[7] IMSS, <https://www.imss.gob.mx/prensa/archivo/202507/329>

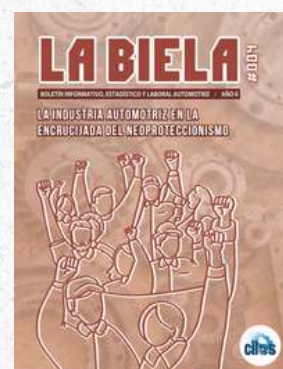
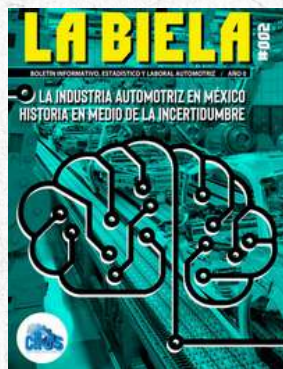
[8] INEGI

https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/enoe/enoe2025_05.pdf

[9] BANXICO, <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/remesas/%7BD08E80AC-6031-C7CF-D792-28CBEF70658F%7D.pdf>

[10] BANXICO <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/remesas/%7BDFFBF147-8A01-3B7C-313F-B8CEDC89BB1E%7D.pdf>

CONSULTA LOS NÚMEROS ANTERIORES DEL BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ:



WWW.CALISNACIONAL.COM

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



Luis Fernando Mora Reyes [11]

En el número anterior se presentó al lector, a partir de una reflexión política, cómo inició la Industria Automotriz en México (IAM) durante el periodo de 1925 a 1970. Para esta entrega de igual manera se parte de una interpretación política para describir cómo se gestó la paulatina conformación de esta industria de industrias en el país de 1970 a 1994

Como se mencionó en la primera parte, los decretos y acuerdos en materia automotriz que se gestaron entre las décadas de los cuarenta y los sesenta se basaron en el modelo económico de la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI). Durante este periodo fue factible observar destellos en donde el Estado mexicano, por medio del gobierno, buscó guiar, medianamente, el crecimiento de la IAM, a partir de decretos que implementaron ciertas restricciones comerciales a las importaciones, así como cuotas de contenido local. Estas cuotas tuvieron como objetivo que, las empresas asentadas en el país integraran, en cada unidad ensamblada, 60 por ciento o más de los componentes y partes fabricados en México (Aguilar, 1982; Quiroz, 2004; Vicencio, 2007; García, 2020; Mora, 2022).

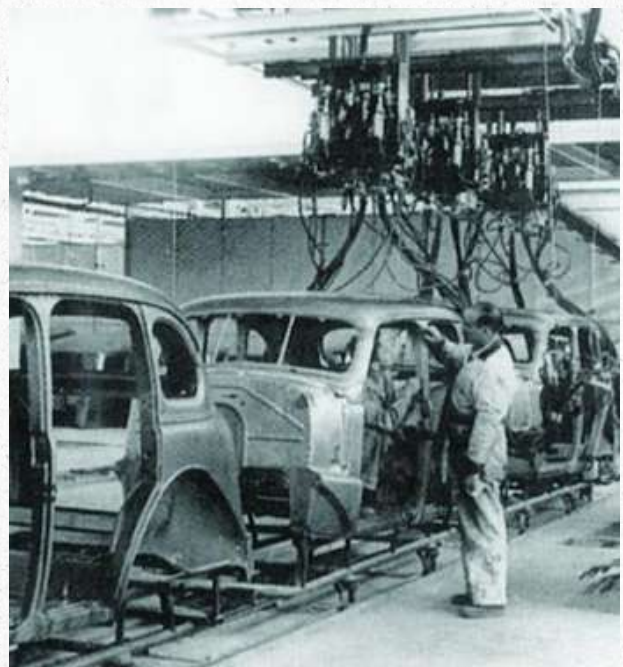
No obstante, la década de los setenta comenzó bajo un clima de tensión comercial, económica y política debido a la crisis que atravesaba el capitalismo en el plano internacional. Esta crisis desembocó en transformaciones tecnológicas que impactaron sobre el proceso de trabajo, la estrategia productiva de las empresas y, por consecuencia, comenzó a reconfigurar la geografía productiva automotriz.



Todos estos elementos, aunado al déficit comercial que atravesaba la IAM, provocaron la imbricación de los modelos productivos clásicos (taylorismo-fordismo)[12] con otros modelos de organización de la industria y del proceso de trabajo (Garza, 1990; Garza, 1993).

Es crucial enfatizar que estos cambios reconvirtieron, industrial y productivamente hablando, las plantas establecidas en el país. Cabe destacar que la reconversión no supuso una inmediata y completa automatización del proceso de trabajo. Incluso, estos cambios fueron diversos según la empresa, más pudieron identificarse dos muy puntuales: a) comenzó el traslado de la producción, o bien el asentamiento de nueva inversión, del centro del país hacia la frontera norte con los Estados Unidos con la finalidad de facilitar la exportación, así como el perfil de la mano de obra en estos nuevos lugares era de una edad más joven y con menor bagaje sindical, y b) las nuevas fábricas contaban con esquemas productivos más flexibles y descentralizados, además de que comenzaron a implementarse, sobre la organización del trabajo, las cualidades del toyotismo[13], es decir, en las nuevas plantas inició la aplicación del sistema justo a tiempo, de los equipos de trabajo y de la calidad total (Garza, 1990; Garza, 1993).

Los cambios comerciales y económicos internacionales se tradujeron en la reconversión industrial cuyas repercusiones se implementaron a través de la combinación de los modelos productivos, de utilizar nueva maquinaria y novedosas formas de organizar el trabajo y, sobre todo, impactaron en los contratos colectivos de trabajo, particularmente al modificar o quitar cláusulas que protegían a los trabajadores.



En cuanto al Estado mexicano, este renunció al modelo económico de la ISI y se decantó por el modelo económico exportador. Debe resaltarse que el Estado mexicano, mediante el gobierno, en ninguno de los dos modelos económicos buscó encaminar el capitalismo mexicano, sino que, más bien, se ha mantenido como un facilitador para la atracción y el establecimiento de capital extranjero (Garza, 1990; Garza, 1993; Contreras, Schnierle & Solís, 2006; Álvarez, 2011).

Como se ilustró en el número anterior, en México no hubo tal cosa como un Estado de bienestar, ya que, para ello, este debió contar con empresas paraestatales o mixtas (con capital privado nativo) que pudieran competir con las extranjeras por el mercado nacional. Tristemente, para la década de los setenta, no se lograron los objetivos de los decretos automotriz anteriores como incrementar el contenido local para así conseguir la integración nacional, ni tampoco aumentaron las exportaciones. No obstante, el Estado mexicano ha cumplido con su función globalmente política, ya que se ha encargado de mantener el control del mundo del trabajo. Para ello, el Estado mexicano ha echado mano de dos recursos: a) por medio de la excesiva intervención en las organizaciones obreras mediante leyes laborales e instituciones que entorpecen la vida sindical, y b) mediante la formación e imposición de centrales, sindicatos y dirigentes oficiales (Poulantzas, 1980; Poulantzas, 1997; Contreras, Schnierle & Solís, 2006; Álvarez, 2011; Barrera & Pulido, 2016; Xelhuantzi López, 2019; Mora, 2022).



Este fue el telón de fondo sobre el que se implementó el andamiaje político en plena reconversión industrial. Para efectuar estos cambios, en 1977 se ejecutó el cuarto Decreto automotriz, cuyo objetivo fue nivelar la balanza comercial mediante la promoción de la producción de exportación. Asimismo, este Decreto promovió la producción maquiladora fronteriza, al asentar las inversiones en esta zona; obligó a las fabricantes a exportar componentes hechos en México; no permitió que el capital extranjero tuviera el control total de la industria de las autopartes, y comprendió las necesidades tecnológicas si la IAM deseaba ingresar a la cadena de valor internacional. De hecho, gracias a este Decreto fue que se establecieron nuevas plantas con mejor maquinaria y organización del trabajo. Sin dejar de lado que incentivó la maquila de exportación que, formalmente, inauguró la proximidad con Estados Unidos como una de las más importantes ventajas comparativas del país. Con esto, las nuevas inversiones de las fabricantes se concentraron en los estados fronterizos como fueron los casos del Complejo Ramos Arizpe de General Motors y el de la Chrysler en el estado de Coahuila, así como la Ford de Hermosillo en Sonora (Ochoa, 2005; Vicencio, 2007; Escandón, 2012; Carbajal, 2015; García, 2020; Mora, 2022).

Aunque el viro exportador se estableció desde finales de la década de los sesenta, no fue hasta la de los ochenta que se concretó. Para 1983, se llevó a cabo el quinto Decreto automotriz cuya finalidad fue, principalmente, aumentar las exportaciones de la industria terminal. Este Decreto produjo tres consecuencias: a) el Estado vendió lo que quedaba de sus acciones en dos empresas fabricantes, por lo que culminó la participación de capital nativo, público y privado, en la industria terminal; b) las fabricantes estadounidenses establecidas en el país y las inversiones de otros países centraron su producción para la exportación hacia Estados Unidos, y c) se incorporaron novedosas tecnologías y mejores formas de organizar el trabajo al proceso productivo en las plantas asentadas en México (Ochoa, 2005; Contreras, Schnierle & Solís, 2006; Vicencio, 2007; Carbajal, 2015; García, 2020; Mora, 2022).





Para finales de la década de los ochenta, el destino exportador de México continuó en proceso de consolidación cuando el gobierno, con la finalidad de negociar la deuda externa, firmó una serie de acuerdos con el Fondo Monetario Internacional (FMI) para que se tuviera un estricto control inflacionario y, así, se asentara la Inversión Extranjera Directa (IED) en el país. De igual forma, México se integró al Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT por sus siglas en inglés). Años más tarde, el GATT se transformó en la actual Organización Mundial del Comercio (OMC). La integración de México a este organismo facilitó la movilidad del capital automotriz por todo el país sin alguna clase de restricción comercial. Es decir, la IAM se estaba preparando para fungir como una plataforma de exportación para el mercado estadounidense, mas todavía faltaban algunos elementos para su formalización. No debe olvidarse que estos acuerdos internacionales respondieron a la misma lógica de la reconversión productiva, dado que se sustentaron en la conformación de las cadenas globales de valor, por lo que era necesario quitar cualquier traba comercial que impidiera la movilidad del capital internacional (Gasca, 2005; Juárez, 2006; Carbajal, 2015; García, 2020; Mora, 2022).

Para culminar con esta tarea, en 1989, durante el mandato del priista Carlos Salinas de Gortari, el gobierno emitió el sexto Decreto automotriz. Este se basó en la modernización de la IAM en función de la liberalización económica, en donde la IED pudiera incrementar los niveles productivos de las plantas del país para poder integrarse a las cadenas de valor global. ►

En otros términos, el Estado en México, vía el gobierno, abrazó su papel como facilitador de las inversiones y entregó esta crucial actividad productiva al capital extranjero. Entre los puntos más importantes de este Decreto se encontraron: a) se permitió un elemento que fue prohibido desde el Decreto de 1962, esto fue la importación de vehículos al grado de que, para 1993, 20 por ciento de las unidades provinieron del exterior; b) se redujo a 36 por ciento el uso de contenido local para los automóviles de venta al mercado interno y se eliminó para los de exportación; c) se permitió que las fabricantes extranjeras tuvieran 100 por ciento de la participación en la industria terminal y 40 por ciento en las autopartes, y d) comenzaron las concesiones fiscales con la finalidad de incentivar las exportaciones (Ochoa, 2005; Miranda, 2007; Escandón, 2012; Carbajal, 2015; García, 2020; Mora, 2022).

Finalmente, el gobierno de México preparó con tenacidad a la IAM para su formalización como plataforma de exportación, misma que fue posible en 1993 con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN). Sin embargo, sobre el TLCAN y las repercusiones en la IAM se hablará en el próximo número. ■

NOTAS:

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

[12] El modelo taylorista-fordista se sustenta en los siguientes elementos: a) la producción científica en donde se miden los movimientos y los tiempos; b) existe una dura separación entre el área administrativa y el trabajo, y c) se añadió la cadena de montaje mecanizada con el objetivo de dividir cada operación de la producción y, así, llevar el trabajo al trabajador por medio de la línea de ensamble. Cabe destacar que el fordismo, por sí solo, tiene repercusiones en la vida económica y política de toda una comunidad, ya que, en su búsqueda por competir en el mercado, redujo los costos de producción e introdujo la producción y el consumo en masa (Quiroz, 2010).

REFERENCIAS:

- Aguilar García, J. (1982). La política sindical en México: Industria del Automóvil. En F. J. Aguilar García, Historia básica de la rama automotriz (pp. 17-67). México: Era.
- Álvarez Newman, D. (julio-diciembre 2012). El toyotismo como sistema de flexibilización de la fuerza de trabajo. Una mirada desde la construcción de productividad en los sujetos trabajadores de la fábrica japonesa (1994-2005). Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos, XII(2) pp. 181-201.
- Álvarez Saldaña, D. (2011). Crítica de la teoría económica y política en México. México: Ediciones El Caballito.
- Barrera Franco, A., & Pulido Morán, A. (2016). La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades. México: ProMéxico.
- 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.
- 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.
- Escandón García, J. (2012). Análisis de la evolución de la industria automotriz mexicana y su incidencia en la productividad y el empleo (Ensayo que para obtener el Título de Licenciado en Economía). México: UNAM.
- García Echeverría, A. K. (enero 2020). Historia de la industria automotriz en México y sus modelos productivos de 1925 a 2008. El Semestre de las Especializaciones, I(2) pp. 262-299.
- Garza Toledo, E. d. (1990). Reconversión industrial y cambio en el patrón de relaciones laborales en México. En A. Anguiano, La Modernización de México (pp. 315-362). México: UAM-X.
- Garza Toledo, E. d. (1993). Reestructuración productiva y respuesta sindical en México. México: UNAM, UAM-Iztapalapa.
- 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 (pp. 5982-5994). São Paulo: Universidade de São Paulo. <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaregional/14.pdf>
- Juárez Núñez, H. (enero-abril y mayo-agosto 2006). El concepto de impermeabilidad regional en el desarrollo de la industria del automóvil en México. Revista Aportes de la Facultad de Economía de la BUAP, año XI, (31-32) pp. 129-157.

REFERENCIAS:

- Matsushashi, K., & Togashi, K. (1988). Locational Dynamics and Spatial Structures in the Japanese Manufacturing Industries: A Review on the Japanese Industrial Restructuring Process of Leading Sectors. *Geographical Review of Japan*, v (Ser. B), 61(1) pp. 174-189.
- 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.
- Ochoa Valladolid, K. (septiembre-diciembre 2005). La industria automotriz de México: las expectativas de competitividad del sector de autopartes. *México y la Cuenca del Pacífico*, 8(26) pp. 33-58.
- Poulantzas, N. (1980). *Estado, Poder y Socialismo*. España: siglo veintiuno editores.
- Poulantzas, N. (1997). *Poder Político y Clases Sociales en el Estado Capitalista*. España: Siglo Veintiuno Editores.
- Quiroz Trejo, J. O. (julio-diciembre 2010). Taylorismo, fordismo y administración científica en la industria automotriz. *Gestión y estrategia*, (38) pp. 75-87.
- Quiroz Trejo, J. O. (mayo-agosto 2004). Clase, formación histórica y desarticulación empresarial: los obreros de la industria automotriz, 1969-1982. *Sociológica*, año 19, (55) pp. 79-111.
- Vicencio Miranda, A. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Contaduría y administración*, (221) pp. 211-248.
- 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.
- Zuccarino, M. (julio-diciembre 2012). Modelos estadounidense-fordista y japonés-toyotista: ¿Dos formas de organización productiva contrapuestas? Un estudio de caso: trabajadores bolivianos afiliados a la Federación Obrera Local (FOL) en la primera mitad del siglo XX. *Historia Caribe*, VII(21) pp. 197-215.





LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



EL FINANCIERO

AMENAZA TRUMP CON ARANCELES MÁS ALTOS PARA AUTOMÓVILES

El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, declaró que podría aumentar los aranceles sobre los automóviles importados para fomentar la producción nacional, una medida que intensificaría tensiones con sus socios comerciales.

VANGUARDIA

AUTOPARTES EN SUSPENSO POR AJUSTES EN POLÍTICAS PÚBLICAS

Ante la tendencia hacia comprar vehículos menos contaminantes, y en medio de constantes cambios en políticas públicas que involucran a los autos eléctricos, los fabricantes de autopartes deben adaptarse a un mercado con alto grado de incertidumbre rumbo al futuro.



MEXICO INDUSTRY

CBRE: CRECE DEMANDA DE ESPACIOS INDUSTRIALES EN EL BAJÍO POR SECTOR AUTOMOTRIZ Y MANUFACTURA

CBRE México presentó su reporte MarketView Región del Bajío, sector industrial al 1T 2025, donde se destacaron las principales tendencias del sector en la zona del Bajío, en la cual, durante el 1T 2025, la absorción neta alcanzó 88,118 m².

EL PAÍS

BYD ECHA EL FRENO EN MÉXICO: DEL APLAZAMIENTO DE SU PLANTA A LA PÉRDIDA DE SU DISTRIBUIDOR

Después de tres años, Liverpool anunció esta semana el fin de su alianza comercial con la armadora china y dejará de distribuir sus vehículos





AMERICAN RETAIL

MÉXICO LIDERA COMPRA DE AUTOS HECHOS EN CHINA

Según informes recientes, México se ha posicionado como el principal comprador de automóviles fabricados en China a nivel mundial durante el primer trimestre de 2025, superando a países como Rusia, que había sido un destino importante para estos vehículos.

REPORTE ASIA

PREOCUPACIÓN EN COREA POR EL AVANCE DE TESLA Y BYD EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La industria automotriz de Corea del Sur atraviesa un momento de vulnerabilidad ante el avance simultáneo de fabricantes de vehículos eléctricos (EV) estadounidenses y chinos. Mientras las ventas de Tesla y BYD crecen con fuerza en el mercado local, las exportaciones de autos coreanos hacia EUA y China se debilitan a un ritmo alarmante



DIARIO PRESENTE

EL ACERO Y ALUMINIO UNA GUERRA COMERCIAL PERDIDA

El problema del aumento de los aranceles, dados al acero e aluminio, a México por parte de los Estados Unidos, no está basado en el simple hecho de un factor porcentual, bajo una decisión unilateral, sino deriva de razonamiento comercial, una estrategia nacional, y del mercado regional.

LA SILLA ROTA GUANAJUATO

PLANTA GM SILAO PRODUCIRÁ MENOS CAMIONETAS ESTE 2025; ESTO ES LO QUE SABE EL SINDICATO

Gómez Zuppa agregó que el pasado 9 de julio se tuvo una reunión entre la empresa General Motors y el sindicato de trabajadores, en el cual se confirmaron las semanas de paro técnico en el actual semestre



INTOLERANCIA DIARIO

MÉXICO REGISTRA SU MAYOR PÉRDIDA DE EMPLEOS EN MAYO DESDE LA PANDEMIA

La creación de empleos en los primeros cinco meses del año sumó 133 mil 665 plazas, una caída de 58.8% respecto al mismo periodo de 2023.



EL HERALDO DE MÉXICO

AMDA: INVERSIÓN DE GENERAL MOTORS EN EU NO SIGNIFICA SALIDA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE MÉXICO

El presidente ejecutivo de la AMDA pronosticó que, probablemente, en los próximos meses se harán anuncios similares que podrían impactar en la economía mexicana

EL ECONOMISTA

AUTOS HÍBRIDOS SE CONSOLIDAN COMO LA PRINCIPAL OPCIÓN ENTRE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

Gracias a su facilidad de uso, bajo consumo de combustible y amplia autonomía, los híbridos están entre los principales preferidos del mercado.



YAHOO NOTICIAS

GENERAL MOTORS NO SE VA DE SILAO, ASEGURA SECRETARIA DE ECONOMÍA DE GUANAJUATO

La secretaria de Economía de Guanajuato, Claudia Cristina Villaseñor, desmintió los rumores sobre una supuesta salida de General Motors de México y afirmó que la planta de Silao mantiene su compromiso de producción para los siguientes años.

EXPANSIÓN

TIERRAS RARAS, LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ VUELVE A TROPEZAR CON CHINA

Estos minerales, esenciales para fabricar componentes automotrices, están prácticamente monopolizados por China, que en abril impuso restricciones a su exportación.



TELEMUNDO

TRUMP FIRMA MEDIDA QUE BLOQUEA PROHIBICIÓN DE VENTA DE AUTOS NUEVOS A GASOLINA EN CALIFORNIA

El mandatario calificó las regulaciones de California de "descabelladas" en una ceremonia en la Casa Blanca donde firmó las resoluciones.



AM NOTICIAS

LA PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS EN EU CAYÓ 7% DURANTE 2024

Desde el 2020 las compañías General Motors, Ford y Stellantis - conocidas como las Tres Grandes de Detroit, Michigan- han invertido significativamente en relocalizar su cadena de suministro en la región

PUBLÍMETRO

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ BAJO PRESIÓN: CÓMO ENFRENTAN LAS NUEVAS REGULACIONES AMBIENTALES GLOBALES

Los fabricantes de autos deben reinventarse para cumplir con normativas ambientales más estrictas en Europa, Estados Unidos y otras regiones. La carrera por reducir emisiones redefine el futuro del automóvil



YAHOO

SUPERÁVIT AUTOMOTRIZ DE MÉXICO CON EU BATE RÉCORD

El superávit automotriz de México con Estados Unidos rompió récord en 2024, al ascender a 137,813 millones de dólares, cifra 6% superior a la del 2023.

EL ECONOMISTA

KIA MANTIENE PLANES DE EXPANSIÓN EN MÉXICO PESE A ARANCEL DE EU

Hasta el momento, KIA paga el arancel promedio de hasta 15% impuesto por Donald Trump a Estados Unidos para exportar sus vehículos desde México, lo que no ha afectado sus planes de negocios, como es la expansión de su planta de manufactura en México.



CLUSTER INDUSTRIAL

CLUSTER INDUSTRIAL B2B DETECTA HASTA 1,168 PROVEEDORES DE LOGÍSTICA AUTOMOTRIZ EN 2025

México cuenta con 1,168 proveedores logísticos automotrices, con fuerte presencia en Guanajuato, CDMX y Querétaro. Su crecimiento (6.38%) y especialización fortalecen la cadena de suministro ante los retos del nearshoring y la digitalización.



LA SILLA ROTA

ARANCELES Y RECESIÓN EN EU IMPACTARÁN ECONOMÍA DE MÉXICO: EXDIRECTIVO DEL FMI

El mayor obstáculo para México en las negociaciones del T-MEC con Estados Unidos serán las negociaciones en la industria automotriz, planteó Alejandro Werner, director fundador del Georgetown Americas Institute

MEXICO INDUSTRY

EMPRESA COREANA PROVEEDORA DE HYUNDAI, KIA, GM Y BMW INICIARÁ OPERACIONES EN SAN LUIS POTOSÍ

Con una inversión inicial de 45 millones de dólares, la empresa coreana SL MEX se encuentra lista para iniciar operaciones en el parque industrial Logistik II, ubicado en Villa de Reyes, San Luis Potosí.



EL ECONOMISTA

CATEM AVANZA EN SECTOR AUTOMOTRIZ CON MAZDA; SINTTIA SUMA NUEVO CONTRATO EN EL NORTE DEL PAÍS

La CATEM representa contratos de las plantas A1 y A2 de NISSAN en Aguascalientes, así como ahora de Mazda Salamanca.

EL FINANCIERO

8.2% DE AUTOS QUE MÉXICO EXPORTA A EU, EN RIESGO DE RECIBIR ARANCEL DE 25% DE TRUMP

‘Lo que estamos peleando es que la industria automotriz podamos seguir manejando esa preferencia que tenemos bajo el T-MEC’, dijo la AMIA



FORBES

ESTIMAN QUE EXPORTACIONES AUTOMOTRICES EN MÉXICO CAIGAN 12% POR ARANCELES DE TRUMP

La industria del plástico busca fortalecer su papel en la cadena automotriz ante los aranceles impuestos por el gobierno de Estados Unidos.



AMERICAN RETAIL

LA GUERRA DE PRECIOS EN CHINA: ¿FIN DE UNA ERA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ?

El mercado automotriz mundial está viviendo una de sus crisis más profundas en décadas, y China, siendo actualmente uno de los principales epicentros de innovación y volumen de ventas, se encuentra en el centro de esta tormenta.

ENERGY MAGAZINE

GOBIERNO FEDERAL Y AMDA EVALÚAN PANORAMA DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN PLAN MÉXICO

La AMDA demandó medidas para impulsar la industria automotriz ya que no ha podido regresar a las ventas récord de 1.6 millones de unidades de 2016



CLÚSTER INDUSTRIAL

EUROPA INSTALÓ 23,000 NUEVOS ROBOTS EN SU INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DURANTE 2024

Alemania, Italia y España encabezan las inversiones, mientras seis países de Europa figuran entre los diez primeros del mundo en densidad robótica automotriz.

EL ESPECTADOR

PRODUCCIÓN MUNDIAL DE CARROS CAERÍA EN 2025: ¿CUÁLES SERÍAN LOS PAÍSES AFECTADOS?

Las políticas comerciales de Estados Unidos y China afectarían notablemente al sector automotor en los próximos años.



EL SOL DE MÉXICO

CAE 30% INVERSIÓN DE AUTOMOTRICES POR EFECTO TRUMP

De acuerdo con analistas, además de los aranceles de EU al sector, la desaceleración económica, la revisión del T-MEC y la reforma judicial en el país son factores que han impactado los flujos de capital.



MEXICO INDUSTRY

ZONA METROPOLITANA: EL SECRETO DETRÁS DEL AVANCE AUTOMOTRIZ

Durante la duodécima asamblea general del Clúster Automotriz Metropolitano, Oscar Albin, presidente de Horizon Wire, y Mariana Albin, directora general de la misma empresa, analizaron el impacto de la región metropolitana —EdoMéx, CDMX e Hidalgo— como eje estratégico para el desarrollo del sector automotriz.

EXPANSIÓN

FORD EXPANDE SU MÚSCULO TECNOLÓGICO EN MÉXICO CON NUEVO PLAN DE INVERSIÓN

El CEO de la compañía, Jim Farley, confirmó que México seguirá siendo clave en la estrategia global de Ford, con una nueva etapa de crecimiento industrial y tecnológico.



FORBES

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ CHINA INFLA SUS VENTAS EXPORTANDO AUTOS NUEVOS COMO USADOS, DICE INVESTIGACIÓN

Estos autos, llamados "de kilometraje cero", nunca han sido conducidos, pero se exportan como usados a mercados como Rusia, Asia Central y Medio Oriente.

EL ECONOMISTA

EFFECTO TRUMP PEGA A IED EN AUTOPARTES QUE EN AUTOS Y CAMIONES

Durante el primer trimestre del año los flujos de capital foráneo dirigidos al sector de autopartes cayeron más que los orientados al ensamble de vehículos, tomando en cuenta los niveles promedio de los últimos tres trimestres; analistas destacan la incertidumbre que prevalece en el sector.





CLÚSTER INDUSTRIAL

TOP 10 DE EMPRESAS AUTOMOTRICES EN EE.UU. POR INGRESOS EN 2024

Las 10 principales empresas automotrices por ingresos en 2024 en los Estados Unidos reportaron resultados dispares en rentabilidad, con Tesla y GM liderando en ventas, pero con fuertes caídas en sus utilidades netas.

ENERGY MAGAZINE

GOBIERNO FEDERAL Y AMDA EVALÚAN PANORAMA DE INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN PLAN MÉXICO

La AMDA demandó medidas para impulsar la industria automotriz ya que no ha podido regresar a las ventas récord de 1.6 millones de unidades de 2016



EL ECONOMISTA

JAC INVERTIRÁ 3,000 MILLONES DE PESOS PARA AMPLIAR SU PLANTA DE ENSAMBLE CON EL SELLO "HECHO EN MÉXICO"

Giant Motors Latinoamérica que opera bajo la marca JAC invertirá 3,000 millones de pesos para ampliar su planta de ensamble, que elevará su capacidad de producción a 60,000 vehículos anuales que llevarán el sello "Hecho en México".

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.



LA JORNADA

PIDEN ADAPTAR LA SEMANA DE 40 HORAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Para concretar la semana laboral de 40 horas, la industria automotriz pidió consideraciones especiales dado el esquema de trabajo con que opera el sector y ante la imposición de aranceles por parte de Estados Unidos



REFORMA

FORD: PIONEROS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

Ford celebra 100 años de presencia en nuestro país, que van desde la instalación de su primera planta automotriz en 1925 en San Lázaro, Ciudad de México, hasta las cuatro fábricas que trabajan al día de hoy en Estado de México, Sonora, Chihuahua y Guanajuato

AMERICAN RETAIL

MÉXICO SE CONVIERTE EN EL MAYOR COMPRADOR MUNDIAL DE AUTOS FABRICADOS EN CHINA

México ha alcanzado un nuevo hito en el comercio automotriz global al convertirse en el mayor comprador mundial de autos fabricados en China durante el primer trimestre de 2025, según datos de la Asociación de Vehículos de Pasajeros de China (CPCA)



INFO TRANSPORTES

GIANT MOTORS LATINOAMÉRICA ANUNCIA UNA INVERSIÓN DE 3 MIL MDP

Giant Motors Latinoamérica (GML), la única automotriz con un modelo de negocio completamente mexicano, anunció hoy una inversión de 3,000 millones de pesos para fortalecer su planta de ensamble en Ciudad Sahagún, Hidalgo.

FORBES

ASÍ ES COMO EL PODER DE LOS GIGANTES AUTOMOTRICES CHINOS HA DEJADO A GM, VW Y TESLA DEBILITADOS

Los gigantes automotrices emergentes de China compiten por expandirse globalmente, con Chery como principal exportador. BYD, el mayor fabricante de automóviles de China, representa una amenaza competitiva aún mayor a largo plazo, según especialistas.



T21

RELACIÓN JAPÓN-MÉXICO IMPULSA INVERSIÓN Y TECNOLOGÍA EN EL SECTOR DE AUTOTRANSPORTE: KOZO HONSEI

Más de mil 600 empresas japonesas ya operan en México, impulsando sectores clave para el transporte.



MEXICO INDUSTRY

MÉXICO EXPORTA 85% DE SUS VEHÍCULOS CON REGLAS T-MEC

Pese a la incertidumbre que generan los nuevos aranceles a vehículos terminados impuestos por Estados Unidos, México mantiene una posición competitiva y estable dentro del mercado automotriz de Norteamérica, destacaron expertos durante el GTI Summit

CLÚSTER INDUSTRIAL

VOLKSWAGEN, EL GRUPO AUTOMOTRIZ MÁS INNOVADOR DEL MUNDO EN 2025 SEGÚN EL CAM

El Grupo Volkswagen fue reconocido como el grupo automotriz más innovador del mundo en los Automotive INNOVATIONS Award 2025.



LA JORNADA

GOLF VOLVERÁ A SER MEXICANO, PRODUCIDO EN LA PLANTA DE VW PUEBLA

Volkswagen de México informó que el Golf, el entrañable e inolvidable hatchback que por años salió de Puebla para el mundo, volverá a las líneas de producción de la capital poblana.

MERCADO

EL 76% DE LOS EMPLEADORES DEL SECTOR AUTOMOTOR TIENEN DIFICULTADES PARA ENCONTRAR LOS PERFILES QUE NECESITAN

Con una proyección positiva para lo que queda de 2025 y un crecimiento estimado del 10%, la industria automotriz argentina enfrenta el doble desafío de sostener su competitividad tecnológica y atraer talento técnico especializado.



NY TIMES

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ESTADOUNIDENSE SE ESTÁ QUEDANDO ATRÁS

Hace apenas unos años, el fabricante chino de vehículos eléctricos BYD era un actor intermedio en la industria automotriz. El año pasado superó a Tesla.



MSN

GUANAJUATO Y JAPÓN IMPULSAN INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Durante su gira por Asia, la gobernadora Libia Dennise García Muñoz Ledo sostuvo una serie de encuentros estratégicos en Japón para reforzar los lazos comerciales, culturales y de cooperación.

NOROESTE

SUSPENDE SAMSUNG CONSTRUCCIÓN DE PLANTA EN MÉXICO QUE FABRICARÍA APLICACIONES AUTOMOTRICES

Alegando la creciente incertidumbre sobre el futuro de dicho acuerdo de libre comercio, el fabricante coreano de autopartes, filial de Samsung Electronics Co., postergó el proyecto



INFO TRANSPORTES

ITC DETERMINA QUE REGLAS DE ORIGEN AUTOMOTRICES DEL T-MEC HAN TENIDO IMPACTO LIMITADO

Giant Motors Latinoamérica (GML), la única automotriz con un modelo de negocio completamente mexicano, anunció hoy una inversión de 3,000 millones de pesos para fortalecer su planta de ensamble en Ciudad Sahagún, Hidalgo.

STRTRADE

ASÍ ES COMO EL PODER DE LOS GIGANTES AUTOMOTRICES CHINOS HA DEJADO A GM, VW Y TESLA DEBILITADOS

La Comisión de Comercio Internacional (ITC) ha publicado su segundo informe sobre el impacto económico en EEUU de las reglas de origen (ROO) para el sector automotriz incluidas en el TMEC su funcionamiento, y sus efectos en la economía estadounidenses



EL ECONOMISTA

VENTA DE CAMIONES ANOTAN NÚMEROS ROJOS EN EL PRIMER SEMESTRE DEL 2025

En la primera mitad del 2025, las ventas de camiones al menudeo registraron una caída de 20.6%, mientras las de ventas de vehículos pesados mayoristas cayeron 14.5 por ciento.



EXPANSIÓN

REVISIÓN DEL T-MEC PERFILA NUEVO CHOQUE EN REGLAS DE ORIGEN AUTOMOTRIZ

Estados Unidos podría endurecer las reglas de origen para elevar el contenido regional hasta 85% e imponer nuevas condiciones laborales. Ambos temas volverán al centro de la discusión en septiembre.

CNN ESPAÑOL

¿BUSCA LA UNIÓN EUROPEA PROTEGER A SU INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE LOS ARANCELES DE TRUMP?

La Unión Europea (UE) pretende llegar a un principio de acuerdo con EE.UU. para mantener los aranceles lo más bajos posible y para brindar la estabilidad que necesitan las empresas europeas antes de la fecha límite



CLÚSTER INDUSTRIAL

PRECIOS DE AUTOS USADOS EN EE.UU. SE DISPARAN MIENTRAS LOS ARANCELES GENERAN VOLATILIDAD EN EL MERCADO

Los aranceles de Trump impulsaron una oleada temprana de compras de vehículos nuevos, provocando que funcionarios de la Reserva Federal de los Estados Unidos se mantengan cautelosos ante la inflación.

MEXICO INDUSTRY

VOLKSWAGEN IMPULSA SU ESTRATEGIA ELÉCTRICA GLOBAL DESDE MÉXICO

Como una de las plataformas más relevantes para la estrategia global del Grupo Volkswagen, México no solo destaca por su capacidad de manufactura y exportación, sino como pieza clave en la transición hacia una movilidad más limpia y sustentable.



CLÚSTER INDUSTRIAL

SECTOR AUTOMOTRIZ CAPTÓ INVERSIONES POR 2,222 MDD EN MÉXICO DURANTE EL 2T DEL 2025

Durante el segundo trimestre del año, México captó \$2,222 millones de dólares en inversión automotriz, pese a una caída del 30%. El nuevo reporte de Cluster Industrial B2B analiza los sectores más activos, las inversiones más grandes y el papel que juega México.

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.

