

LA BIELA

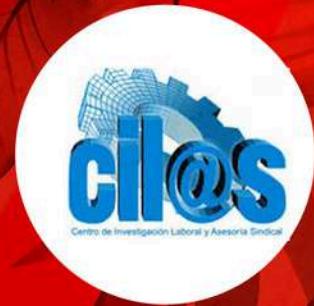
69

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

La Industria Automotriz
en México sigue su
marcha a pesar de la
incertidumbre por
aranceles



INFORMACIÓN Y ANÁLISIS
PARA ENFRENTAR LOS RETOS
Y LA INCERTIDUMBRE EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ



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 1.
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

Jorge Borrego y Fernanda Justo

ÍNDICE

03

PRESENTACIÓN

05

ESTADÍSTICAS
FEBRERO 2025

10

EL SINTTIA ROMPE LA BARRERA
DE DOS DÍGITOS EN SU REVISIÓN
SALARIAL CON GM

12

ESTADÍSTICAS COMERCIO
AUTOMOTRIZ MÉX - EE.UU 2018-
2024(2T)

14

INCERTIDUMBRE EN LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE
AMÉRICA DEL NORTE

22

RESEÑA LIBRO:
ENCADENAMIENTOS PRODUCTIVOS
DESIGUALES MATEO CROSSA

27

UNIFOR PROMETE BLOQUEAR
CUALQUIER INTENTO DE TRASLADAR
LA PRODUCCIÓN POR PARTE DE LOS
TRES FABRICANTES DE
AUTOMÓVILES DE DETROIT

31

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN LOS MEDIOS



PRESENTACIÓN

BIELA No. 1



Presentamos el número 1 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA), el arranque del 2025 ha estado marcado por profundas turbulencias derivadas de la amenaza reiterada de la imposición de aranceles entre los dos principales socios de Estados Unidos e integrantes del Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). La industria automotriz ha sido especialmente afectada pues representa aproximadamente un 22% del comercio total del T-MEC y la amenaza ha sido imponer un 25% de aranceles, lo que tendría consecuencias profundas en la arquitectura productiva, financiera, comercial y laboral de la región de América del Norte.

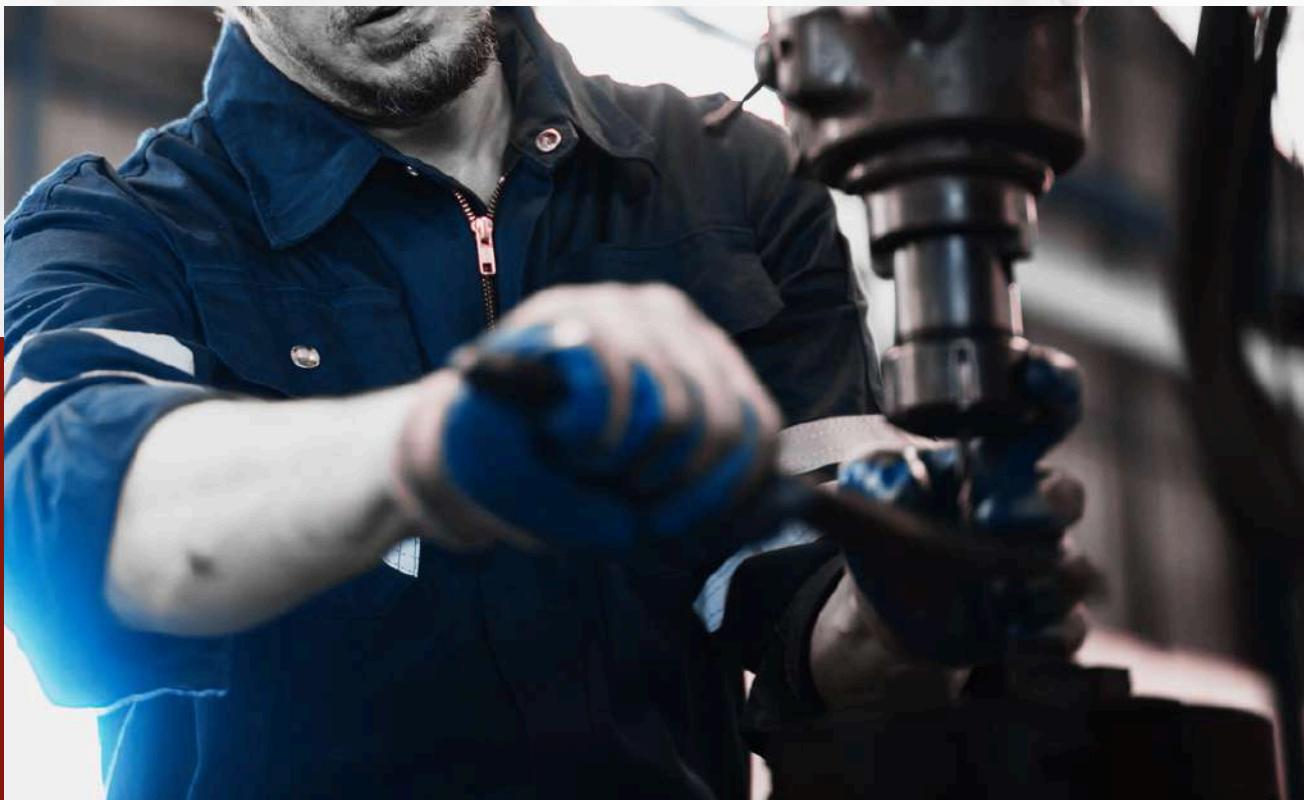
Mientras que los aranceles se han postergado hasta en tres ocasiones a lo largo de los tres primeros meses del año, los efectos sobre la inversión productiva, comercio, agregados macroeconómicos como el tipo de cambio y la inflación se han dejado sentir con fuerza a la par de los vaivenes en los distintos mercados bursátiles. A pesar de este entorno, como decía Galileo Galilei "Y sin embargo, se mueve", la industria automotriz ha seguido su curso productivo y comercial en medio de la incertidumbre de los próximos 4 años. En el caso mexicano las negociaciones salariales de las empresas del sector han ocupado este momento de inestabilidad para presionar a la baja en las negociaciones salariales y contractuales, es por ello, que nos congratula presentar el comunicado del SINTTIA anunciando el resultado de la revisión salarial en GM-SILAO concluyendo con un incremento global del 10.22% de incremento y logrando arrancar a 2/3 partes de la plantilla laboral de los niveles de pobreza laboral familiar definidos por el CONEVAL.

De la misma manera presentamos algunas estadísticas sobre la comercialización de automóviles de los meses de enero y febrero de 2025, así como las estadísticas de producción y exportación de la Industria Automotriz en México (IAM).



Incluimos en este número un segmento estadístico del comercio automotriz entre México y Estados Unidos para dar cuenta de la compleja y profunda relación de este sector entre los dos países. Entre los artículos de opinión presentamos uno del Dr. Willebaldo Gómez Zuppa que problematiza sobre la coyuntura actual y el porvenir de los trabajadores del sector automotriz titulado "Libre comercio, aranceles y el futuro de los trabajadores en la industria automotriz en América del Norte", además de una reseña del libro del Dr. Mateo Crossa Neil "Encadenamientos desiguales" que tiene un gran poder explicativo sobre la coyuntura actual del sector automotriz en la región de América del Norte. También presentamos una declaración del sindicato canadiense UNIFOR sobre la coyuntura actúa, y por último las notas más relevantes del sector automotriz y manufacturero en los medios de comunicación.

Así mientras la amenaza de los aranceles se cierne sobre el futuro de la economía regional, y los planes del gobierno de México repasan el abecedario, teniendo como mejor estrategia no subirse al ring de un conflicto comercial y esperar pacientemente a que los hechos se consumen, seguimos registrando los hechos más relevantes del entorno laboral, productivo y comercial del sector automotriz.



ESTADÍSTICAS IAM

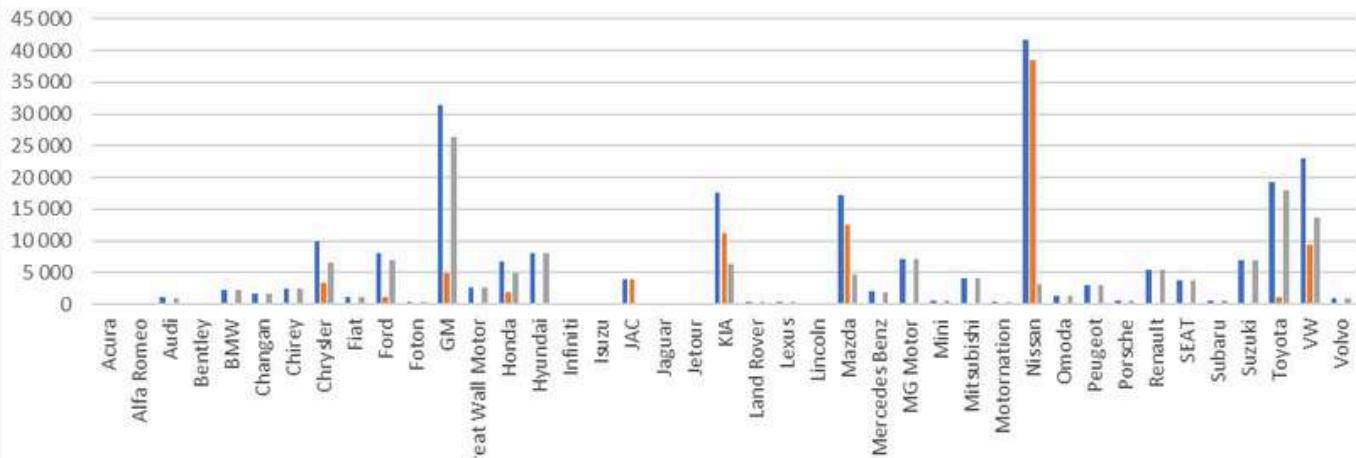
FEBRERO 2025

El arranque de 2025 ha sido complicado en el sector automotriz, sin embargo, a pesar del panorama complicado, sin embargo, en términos de ventas se ha tenido dos meses positivos comparados con el desempeño del año anterior. En México entre enero y febrero se vendieron 237 mil 659 autos nuevos, lo que representó un aumento del 4.2% respecto al mismo periodo de 2024

Entre las marcas que más vendieron destacan Nissan, General Motors y Volkswagen con ventas de 41 mil 723 autos, 31 mil 337 autos y 22 mil 963 autos respectivamente. De estas 3 la Niponna Nissan y la alemana Volkswagen tuvieron un crecimiento comercial de 8.9 y 7.4%, mientras que la estadounidense General Motors tuvo una contracción de 0.8% con respecto al 2024. En cuarto y quinto lugar, se encuentra la marca coreana Kia y la nipona Mazda con 17 mil 131 y 15 mil 507 unidades vendidas lo que les representó un incremento de ventas del 7.2 y 32.2 por ciento respectivamente frente a las ventas del mismo periodo de 2024 tal y como se puede apreciar en la gráfica No. 1. La suma de estas 5 marcas representa más de la mitad de las ventas en territorio nacional, contabilizando un 54.97%.



Grafica 1: VENTAS TOTALES POR MARCA ENE - FEB 2025



Cabe destacar que la mayor parte de las ventas en territorio nacional son unidades de importación 62.81%. Destaca la posición de la empresa Nissan y Mazda cuyas ventas en México el 81.95 y 60 .94 por ciento son de manufactura nacional, mientras que, en el caso de GM, Volkswagen, y Kia ese porcentaje se reduce al 11.19, 32.17 y 49.36 por ciento respectivamente. Lo que demuestra una gran desconexión entre la planta productiva y la demanda comercial del mercado interno de estas armadoras, tal y como lo podemos advertir en el cuadro No. 1 de ventas.



Cuadro No. 1: VENTA DE VEHÍCULOS LIGEROS POR MARCA ENE - FEB 2024 Y 2025 (Unidades)									
MARCA	TOTAL AL MERCADO INTERNO			FABRICACIÓN NACIONAL			DE IMPORTACIÓN		
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %
Acura	166	134	-19.3	0	0	n.c.	166	134	-19.3
Alfa Romeo	101	47	-53.5	0	0	n.c.	101	47	-53.5
Audi	1 751	1 254	-28.4	273	214	-21.6	1 478	1 040	-29.6
Bentley	0	0	n.c.	0	0	n.c.	0	0	n.c.
BMW	2 058	2 367	15.0	0	0	n.c.	2 058	2 367	15.0
Changan	0	1 785	n.c.	0	0	n.c.	0	1 785	n.c.
Chilex	3 755	2 397	-36.2	0	0	n.c.	3 755	2 397	-36.2
Chrysler	9 855	9 874	.2	1 562	3 356	114.9	8 293	6 518	-21.4
Fiat	2 344	1 123	-52.1	0	0	n.c.	2 344	1 123	-52.1
Ford	8 458	8 132	-3.9	1 166	1 135	-2.7	7 292	6 997	-4.0
Foton	3	459	15,200.0	0	0	n.c.	3	459	15,200.0
GM	31 592	31 337	-.8	3 508	4 952	41.2	28 084	26 385	-6.0
Great Wall Motor	1 653	2 586	56.4	0	0	n.c.	1 653	2 586	56.4
Honda	6 812	6 720	-1.4	1 484	1 873	26.2	5 328	4 847	-9.0
Hyundai	7 803	8 085	3.6	0	0	n.c.	7 803	8 085	3.6
Infiniti	224	196	-12.5	56	62	10.7	168	134	-20.2
Isuzu	292	292	.0	0	0	n.c.	292	292	.0
JAC	3 702	4 050	9.4	3 702	4 050	9.4	0	0	n.c.
Jaguar	20	3	-85.0	0	0	n.c.	20	3	-85.0
Jetour	489	195	-60.1	0	0	n.c.	489	195	-60.1
KIA	16 299	17 507	7.4	10 670	11 202	5.0	5 629	6 305	12.0
Land Rover	280	349	24.6	0	0	n.c.	280	349	24.6
Lexus	450	361	-19.8	0	0	n.c.	450	361	-19.8
Lincoln	293	322	9.9	0	0	n.c.	293	322	9.9
Mazda	12 961	17 131	32.2	8 456	12 463	47.4	4 505	4 668	3.6
Mercedes Benz	1 731	2 035	17.6	64	59	-7.8	1 667	1 976	18.5
MG Motor	8 406	7 105	-15.5	0	0	n.c.	8 406	7 105	-15.5
Mini	583	578	-.9	0	0	n.c.	583	578	-201.5
Mitsubishi	3 394	4 120	21.4	0	0	n.c.	3 394	4 120	21.4
Motornation	1 836	382	-79.2	13	0	-100.0	1 823	382	-79.0
Nissan	38 298	41 723	8.9	34 195	38 444	12.4	4 103	3 279	-20.1
Qmoda	1 212	1 376	13.5	0	0	n.c.	1 212	1 376	13.5
Peugeot	2 356	3 128	32.8	0	0	n.c.	2 356	3 128	32.8
Porsche	356	568	59.6	0	0	n.c.	356	568	59.6
Renault	5 899	5 416	-8.2	0	0	n.c.	5 899	5 416	-8.2
SEAT	3 938	3 712	-5.7	0	0	n.c.	3 938	3 712	-5.7
Subaru	623	564	-9.5	0	0	n.c.	623	564	-9.5
Suzuki	6 724	7 010	4.3	0	0	n.c.	6 724	7 010	4.3
Toyota	18 851	19 208	1.9	377	1 212	221.5	18 474	17 996	-2.6
VW	21 340	22 963	7.6	7 388	9 343	26.5	13 952	13 620	-2.4
Volvo	598	1 065	78.1	0	0	n.c.	598	1 065	78.1
TOTAL	227 506	237 659	4.5	72 914	88 365	21.2	154 592	149 294	-3.4

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DEL INEGI

En cuanto a la producción, los dos primeros meses de 2025 representaron un incremento mínimo con respecto al mismo periodo de 2024 con un 0.40% contabilizando 629 mil 435 unidades. Entre las marcas que más destacan son General Motors y Nissan que produjeron 129 mil 998 y 120 816 respectivamente, sin embargo, en el caso de GM tuvo un decrecimiento de .6.6% mientras que Nissan incrementó su producción en un 7.6%.

En términos productivos en tercer, cuarto y quinto lugar aparecen de Ford, Chrysler y Toyota que produjeron 662 mil 892, 54 mil 198 y 51 mil 185 unidades; de estas tres armadoras sólo Chrysler redujo su producción con respecto al periodo anterior en un 25%, mientras que Ford tuvo un crecimiento modesto del 2.5% y Toyota un crecimiento espectacular del 153.6%

**PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS LIGEROS ENE - FEB
2024 Y 2025 (Unidades)**

EMPRESA	PRODUCCIÓN			EXORTACIÓN			% DE EXPORTACIÓN	
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025
Audi	9 814	14 675	49.5	5 460	13 733	151.5	55.63	93.58
BMW	18 015	18 592	3.2	15 604	11 705	-25.0	86.62	62.96
Chrysler	72 253	54 198	-25.0	68 556	36 972	-46.1	94.88	68.22
Fiat	0	0	n.c.	0	0	n.c.	0.00	0.00
FORD	65 253	66 892	2.5	64 201	65 055	1.3	98.39	97.25
GM	139 258	129 998	-6.6	132 959	112 305	-15.5	95.48	86.39
Honda	35 199	32 802	-6.8	36 734	28 911	-21.3	104.36	88.14
JAC	4 870	5 234	7.5	0	0	0	0.00	0.00
KIA	35 550	45 810	28.9	28 250	35 339	25.1	79.47	77.14
Mazda	35 860	38 366	7.0	26 494	21 194	-20.0	73.88	55.24
Mercedes Benz	11 153	9 388	-15.8	12 241	5 521	-54.9	109.76	58.81
Nissan	112 304	120 816	7.6	85 454	71 799	-16.0	76.09	59.43
Toyota	20 180	51 185	153.6	15 583	47 857	207.1	77.22	93.50
VW	67 209	41 479	-38.3	48 161	27 975	-41.9	71.66	67.44
TOTAL	626 918	629 435	.40	539 697	478 366	-11.4	86.09	76.00

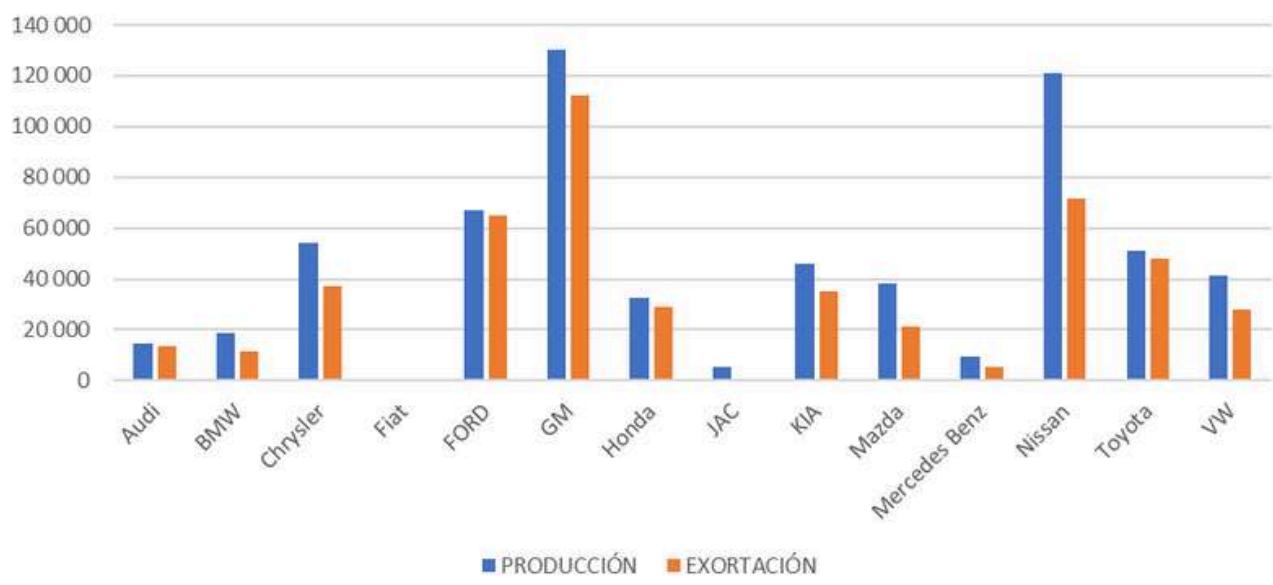
n.c. No calculable.

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

En cuanto a la exportación, derivado de la incertidumbre y la presión de los aranceles el comportamiento del periodo de análisis no fue tan favorable ya que se tuvo una pérdida del 11.4 por ciento de toda la IAM con respecto al mismo periodo del año anterior. Las marcas más afectadas fueron Mercedes Benz, Chrysler y VW con una contracción en las exportaciones de 54.9, 46.1 y 41.9 por ciento respectivamente. En el caso contrario se encuentran la japonesa Toyota que incremento sus exportaciones en un 207.1% al exportar 47 mil 857 unidades, mientras que la alema Audi tuvo un incremento de más del 151%, aunque hay que recordar que en el mismo periodo del año anterior esa armadora estuvo en huelga derivado de la falta de acuerdos para incrementar salarios.

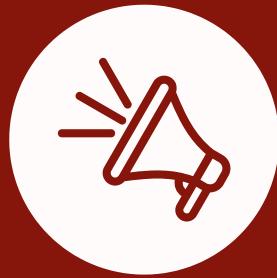
Cuando revisamos el porcentaje de la producción exportada, observamos una caída significativa ya que para el periodo analizado solo se exporto el 76% de la producción total, mientras que en el año previo este porcentaje fue del 86.09%. Las armadoras que destacan por exportar un porcentaje mayor de su producción son Ford, Toyota y Audi, los cuales exportan 97.25, 93.50 y 93.58 por ciento respectivamente. En contraparte los que menos porcentaje de su producción exportan son las armadoras Mazda, Mercedes Benz y BMW con 55.24, 58.81 y 62.96% respectivamente.

Gráfica No. 1: PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN ENE Y FEB 2025



COMUNICADO:

EL SINTTIA ROMPE LA BARRERA DE DOS DÍGITOS EN SU REVISIÓN SALARIAL CON GM



Silao, Guanajuato, a 13 de marzo del 2025.

- SINTTIA acuerda incremento salarial promedio de 10.22%.
- A pesar de un complejo entorno político y comercial, la auténtica negociación colectiva y representación sindical logra una revisión salarial histórica en la industria automotriz en México.

Durante la tarde del 11 de marzo y luego de intensas jornadas de negociación, el Sindicato Independiente Nacional de Trabajadores y Trabajadoras de la Industria Automotriz (SINTTIA) alcanzó un importante acuerdo en su revisión salarial con la empresa General Motors, planta Silao. El acuerdo alcanzado es de un incremento compuesto de 10.22%. Las trabajadoras y trabajadores pertenecientes a cuatro categorías que componen más del 60% de la plantilla recibirán un aumento de 10.25%, mientras que el 40% restante recibirán un aumento de 9.25%. Además, al eliminarse la categoría más baja del tabulador salarial, el salario inicial en la empresa aumentó de hecho un importante 33.95%.



Este aumento implica que más del 60% de las y los trabajadores de la planta alcanzarán remuneraciones por encima de la línea de pobreza laboral familiar, de acuerdo con los parámetros del CONEVAL, un objetivo por el que el SINTTIA ha trabajado desde que ganó la representación sindical en esta empresa en 2022.

Al mismo tiempo, esta revisión salarial rompe por segunda ocasión la barrera del doble dígito general, lo que significa un importante precedente en la industria automotriz del país y que en más de 30 años no se había alcanzado.

Este acuerdo se alcanza a pesar de la incertidumbre derivada de los cambios en las políticas comerciales de los integrantes del TMEC y las especulaciones sobre el impacto en la economía regional y en la industria automotriz en particular. Sin embargo, este resultado positivo obtenido por el SINTTIA comprueba que el verdadero motor de la economía regional y nacional son las y los trabajadores, que han alcanzado niveles de productividad récord, generando ganancias extraordinarias para los corporativos. Al mismo tiempo, demuestra que la integración productiva de la industria en la región es mucho más profunda que cualquier incertidumbre coyuntural.

El SINTTIA es consciente de que aún existen muchos retos para alcanzar el objetivo de tener remuneraciones dignas para los trabajadores del sector automotriz, que es de los más importantes en México aportando poco más del 3% del PIB. Sin embargo, esta revisión salarial es un paso adelante, fundamental para lograr esos objetivos de manera sostenida.

El SINTTIA agradece la solidaridad por parte de organizaciones sindicales hermanas a nivel nacional como regional durante este proceso, a la vez que llamamos a la unidad de la clase trabajadora en la región de América del Norte. Organizados, las y los trabajadores evitaremos ser utilizados por intereses ajenos a la clase trabajadora. Reafirmamos que la solidaridad sindical transfronteriza es nuestra mejor herramienta para afrontar los retos por delante y no retroceder en los logros que hemos conquistado a lo largo de décadas.

MARÍA ALEJANDRA MORALES REYNOSO

SECRETARIA GENERAL

POR EL COMITÉ EJECUTIVO NACIONAL

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





ESTADÍSTICAS

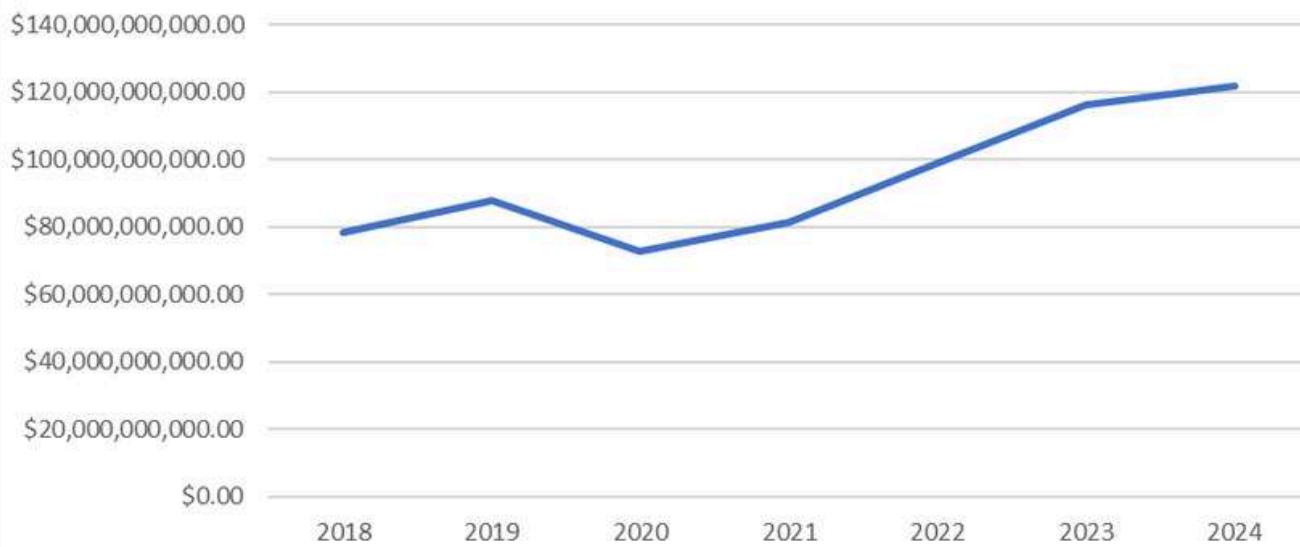
COMERCIO AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

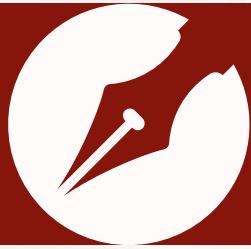
- ESTADOS UNIDOS 2018-2024(2T)

BALANZA COMERCIAL MÉXICO - ESTADOS UNIDOS 2018-2024 (Dólares)				
RUBRO		Todos los productos	Sección XVII Material de transporte	% De la secc. XVII con respecto a Totales
2018	EXPORTACIÓN	\$ 372,361,061,534.06	\$ 102,564,174,078.31	27.54
	IMPORTACIÓN	\$ 226,600,177,620.56	\$ 23,962,732,985.93	10.57
	BALANZA	\$ 145,760,883,913.50	\$ 78,601,441,092.38	53.92
2019	EXPORTACIÓN	\$ 385,082,721,837.00	\$ 110,603,367,669.79	28.72
	IMPORTACIÓN	\$ 215,564,543,618.16	\$ 22,941,930,302.82	10.64
	BALANZA	\$ 169,518,178,218.84	\$ 87,661,437,366.97	51.71
2020	EXPORTACIÓN	\$ 349,840,471,073.15	\$ 90,440,595,966.04	25.85
	IMPORTACIÓN	176,087,878,550.22	17,511,609,199.43	9.94
	BALANZA	\$ 173,752,592,522.93	\$ 72,928,986,766.61	41.97
2021	EXPORTACIÓN	\$ 412,060,314,148.96	\$ 102,140,866,999.09	24.79
	IMPORTACIÓN	232,233,121,455.47	20,533,936,644.88	8.84
	BALANZA	\$ 179,827,192,693.49	\$ 81,606,930,354.21	45.38
2022	EXPORTACIÓN	\$ 488,170,119,329.47	\$ 123,530,138,964.36	25.30
	IMPORTACIÓN	278,221,450,005.12	24,705,142,154.68	8.88
	BALANZA	\$ 209,948,669,324.35	\$ 98,824,996,809.68	47.07
2023	EXPORTACIÓN	\$ 508,192,977,049.59	\$ 145,318,525,796.57	28.60
	IMPORTACIÓN	268,561,151,648.86	29,218,222,865.63	10.88
	BALANZA	\$ 239,631,825,400.73	\$ 116,100,302,930.94	48.45
2024	EXPORTACIÓN	\$ 531,475,774,006.79	\$ 152,278,916,156.12	28.65
	IMPORTACIÓN	263,808,120,769.02	30,478,531,443.84	11.55
	BALANZA	\$ 267,667,653,237.77	\$ 121,800,384,712.28	45.50

Fuente: Elaboración propia con base en datos de BANXICO

BALANZA COMERCIAL MATERIAL DE TRANSPORTE MÉX-EE.UU
2018-2024 MONTO (DOLARES)





LIBRE COMERCIO, ARANCELES Y EL FUTURO DE LOS TRABAJADORES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN AMÉRICA DEL NORTE

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]

*"Once upon a time, all of us was in chains
Homie still doubled down callin' us some slaves
Atlanta was the Mecca, buildin' railroads and trains
Bear with me for a second, let me put y'all on game
The settlers was usin' town folk to make 'em richer
Fast-forward, 2024, you got the same agenda
You run to Atlanta when you need a check balance
Let me break it down for you, this the real nigga challenge[2]."*

Desde el inicio de la campaña presidencial de Donald Trump en 2024 bajo su lema "Make American Great Again" (MAGA) mencionó en repetidas ocasiones la necesidad de favorecer el empleo y la producción de vehículos en los Estados Unidos, así como combatir el tráfico de drogas (especialmente el fentanilo) y la migración ilegal de trabajadores indocumentados. Estos discursos más cercanos a una campaña mercadológica que a un programa de gobierno generaron un ambiente de incertidumbre en los mercados cuando el 20 de enero día de su toma de posesión emitió una orden ejecutiva para imponer aranceles del 25% a los productos automotrices a partir del 2 de febrero, sin embargo, frente al discurso grandilocuente que presumía la inminencia de este suceso, la fecha que fue modificada al 4 de marzo, para ser postergada una vez más al 2 de abril.

La industria automotriz en México está por cumplir 100 años de operaciones productivas, sin embargo, es a partir de la década de los ochentas que tiene un ascenso vertiginoso cuando las tres grandes automotrices estadounidense se instalaron en la zona fronteriza norte.



Posteriormente desde que el TLC entró en vigor en 1994, la producción automotriz de México estableció una carrera firme y certera que lo llevó a ser uno de los principales países en manufactura automotriz a nivel global. En el entorno regional de América del Norte desplazó de la segunda posición a Canadá, dejando tan solo por encima de sí al gigante estadounidense.



El acuerdo comercial de libre comercio trajo consigo un proceso de reestructuración productiva, no sólo al interior de las empresas automotrices, sino también de los encadenamientos productivos a lo largo del país y la región de América del Norte. Como todo proceso de restructuración tuvo perjuicios y beneficios, entre los primeros destaca, la desarticulación de las cadenas de valor, la ruptura de circuito de producción – consumo al interno de la economía nacional, la integración subordinada de la producción a las directrices de las empresas transnacionales (sobre todo estadounidenses), así como un golpe fuerte en término de las relaciones de trabajo y remuneración propios del modelo neoliberal. En contra parte, en los aspectos positivos reconocemos los beneficios de la apertura y competencia que trajo la entrada de las armadoras a México lo que impulsó la captación de Inversión Extranjera Directa (IED), tan necesaria para paliar el déficit crónico en la balanza de pagos, dinamizó la creación de una industria de autopartes para abastecer la producción, amplió las relaciones comerciales vía el abastecimiento hacia EU y Canadá, llevó a la baja los precios de los vehículos y permitió una transferencia de tecnología avanzada que no recibiríamos en un mercado protegido.



Es evidente que en el proceso de integración comercial y productivo que se formalizó en 1994, México se integró de manera subordinada y dependiente a las directrices marcadas por las empresas trasnacionales, la ventaja competitiva que México presentaba eran esencialmente cuatro factores:

1. El bajo costo de la mano de obra comparado con Estados Unidos y Canadá,
2. Una trayectoria industrial (Know how) de los trabajadores que ya estaban vinculados al sector automotriz;
3. Los fuertes incentivos que los tres niveles de gobierno otorgaban para que las empresas decidieran instalarse;
4. La cercanía geográfica con Estados Unidos que permitían conectar la producción con el centro de consumo en cuestión de horas; y
5. Abundantes recursos naturales y menores restricciones medioambientales.

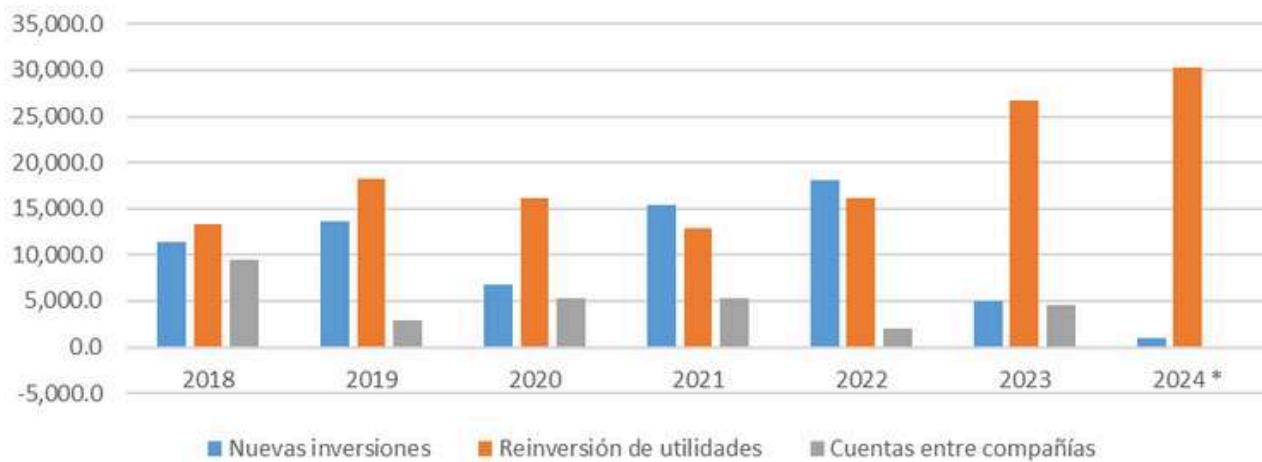
En el caso del primer factor la implementación del neoliberalismo y el libre comercio fortaleció a las estructuras sindicales corporativas, antidemocráticas, autoritarias y clientelares, las cuales rápidamente se sometieron a las dinámicas que el capital trasnacional impuso para mantener bajas las remuneraciones, condiciones de trabajo y nulo respeto a los derechos humanos laborales. De esta manera las automotrices encontraron un espacio propicio para desarrollar sus actividades, disminuir sus costos y aumentar su rentabilidad.

Es por ello, que a lo largo de los 31 años de la firma del TLCAN el comercio y la integración productiva del sector automotriz ha sido profunda y compleja, a la vez que la contención salarial, la denegación de derechos humanos laborales y la continua devaluación del peso volvían más atractivo a México para la relocalización de actividades productivas, es por lo que los flujos de IED hacia México son una muestra importante de este proceso.

La crisis de 2008 fue un punto de ruptura para las armadoras estadounidense que en el afán de revertir la caída de sus tasas de ganancia, migraron al sur en busca de mayor rentabilidad, lo que contrajo fuertemente el volumen de empleo, sin embargo, en el lado mexicano los trabajadores del sector veían contener sus remuneraciones salariales y condiciones de trabajo, violentando en la gran mayoría de los casos los derechos consagrados en la Ley Federal del Trabajo y los tratados internacionales que México ha firmado ante la OIT.

Después de la Firma del T-MEC en 2018 podemos observar de acuerdo con la gráfica 1 que la IED continuó fluyendo, teniendo su punto más álgido en 2022 al captar poco más \$36 mil 289 millones de dólares, siendo un componente muy importante las reinversiones y nuevas inversiones tal y como lo muestra el cuadro no. 1 de porcentaje de la IED de acuerdo con tipo de inversión en donde podemos observar que los años 2021 y 2022 las nuevas inversiones estuvieron alrededor de la mitad de la IED captada.

Gráfico No. 1: Inversión Extranjera Directa en México por tipo de inversión (millones de dólares)



Cuadro No. 1: % DE IED POR TIPO DE INVERSIÓN 2018-2024 (2T)

Tipo de Inversión	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 *
Nuevas inversiones	33.21	39.20	23.90	45.82	50.01	13.87	2.92
Reinversión de utilidades	39.04	52.51	57.20	38.56	44.64	73.42	97.40
Cuentas entre compañías	27.75	8.29	18.91	15.62	5.35	12.71	-0.32

Fuente: elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía

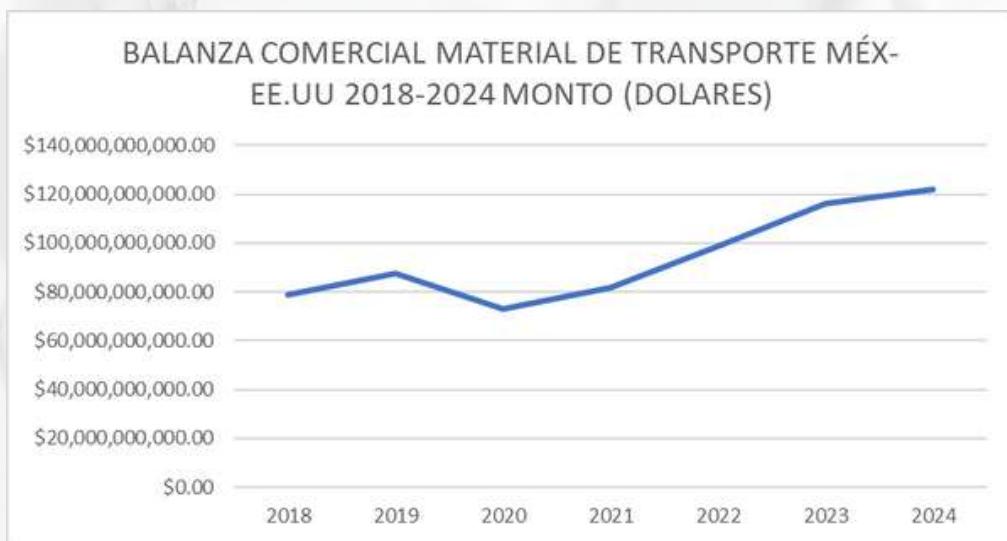
Si analizamos el flujo de la IED por los países que invierten en México encontramos que para este periodo Estados Unidos está a la cabeza con más del 40% y Canadá en tercer lugar con poco menos del 10%, pero concentrando entre los dos socios del T-MEC más del 50% de la IED del periodo, tal y como lo muestra el cuadro número 2.



IED A MÉXICO 2018- 2024 (2T)			
Rank.	PAÍS	Millones de Dólares	%
1	EUA	\$ 95,243.17	40.69
2	España	\$ 23,436.28	10.01
3	Canadá	\$ 21,757.99	9.29
4	Alemania	\$ 17,387.40	7.43
5	Japón	\$ 15,055.03	6.43

Fuente: elaboración propia con datos de la Secretaría de Economía

Durante el periodo del T-MEC el sector automotriz ha sido uno de los sectores privilegiados en la captación de IED, al contabilizar casi 43 mil millones de dólares, lo que representa casi el 40% de la IED que fluyó hacia el sector manufacturero. Estas fuertes inversiones han sido realizadas por las empresas automotrices, las cuales han dinamizado la producción en México y generado fuertes cambios en la matriz comercial entre México y Estados Unidos, pues la balanza comercial de México es superavitaria tal y como podemos observar en el gráfico número 2, teniendo como récord el año pasado al contabilizar un superávit por más de \$120 mil millones de dólares. Esta matriz comercial consolidó a México como el principal proveedor de productos de la industria de transporte con más del 34% del total de importaciones que EE. UU hace en este rubro, lo que representa para México exportar más del 85% de las exportaciones hacia el mercado estadounidense.



“

El discurso de Donald Trump ha insistido en culpar a México y los trabajadores mexicanos de la debacle productiva y la pérdida de empleos en los EE. UU.”



Sin embargo, a pesar de que el capital estadounidense ha conducido y trazado el proceso de restructuración productiva y comercial de la región de América del Norte, el discurso de Donald Trump ha insistido en culpar a México y los trabajadores mexicanos de la debacle productiva y la pérdida de empleos en los EE. UU. Desgraciadamente su discurso marcado por la xenofobia y el nacionalismo ha tenido eco en amplios sectores de la sociedad estadounidense que hasta hace poco tenían una posición progresista. En un primer momento las medidas arancelarias se justificaban como un castigo a Canadá y México por “no hacer nada para detener el tráfico de fentanilo y la migración ilegal”, y posteriormente como una medida para “reducir el déficit comercial en este rubro y regresar a las empresas a producir a territorio estadounidense”. Lo cierto es que este proceso de subordinación productiva y de organización comercial ha tardado al menos tres décadas en estructurarse, por lo que un movimiento como la imposición de aranceles no cambiaría en unos meses, incluso años la trayectoria que las empresas automotrices de EE. UU han desarrollado a lo largo de tres décadas, en cambio sí tendrían fuertes impactos en la economía regional encareciendo los productos, rompiendo las cadenas de producción y proveeduría que en el caso automotriz llegan a cruzar hasta 8 veces las fronteras de los tres países, pudiendo desembocar en una guerra comercial (en donde todos los países impongan aranceles) afectando gravemente la competitividad de la región y de las propias empresas estadounidense que quedarían en desventajas frente a los competidores principalmente asiáticos.



No debemos olvidar que Donald Trump es un empresario inmobiliario y del entretenimiento con éxito mediocre pero con gran presencia mediática, lo que le llevo a incursionar en la política en 2016 cuando aspiro por primera vez a la candidatura presidencial del partido republicano y cuya campaña estuvo fuertemente apoyada por organizaciones como el Tea Party (organización de derecha y conservadora), así como organizaciones supremacistas y racistas, por lo cual, es un representante del gran capital sobre todo tecnológico, financiero y armamentista, así lo demuestran las designaciones de personajes claves en su gabinete.

Las amenazas de aranceles en el pasado han sido utilizadas como medida de presión para fortalecer su presencia pública, obligando a sus socios a actuar de una manera que le convenga para enaltecer su imagen frente a una sociedad a la que le miente constantemente (recordemos los dichos sobre el Covid, el cubrebocas, el uso de Lysol, el asalto al capitolio, la migración y el muro fronterizo), haciendo creer que lucha por ellos en contra de una conspiración para acabar con la libertad. Es por lo anterior que, estas amenazas y medidas debemos entenderlas como estrategias para fortalecer al gran capital que representa. Una de las medidas más importantes que han utilizado las empresas estadounidenses en México ha sido utilizar el miedo y la incertidumbre para negociar a la baja las condiciones de trabajo y remuneraciones de los trabajadores.



Es por ello, que frente a esta incertidumbre se debe tejer una alianza trinacional de los trabajadores, para construir un análisis sistemático sobre los hechos concretos más allá de los discursos incendiarios y huecos carentes de información objetiva, con la finalidad de construir acciones que encaminen hacia un proceso de integración del mercado laboral de los tres países.

En los acuerdos comerciales del pasado los procesos de integración y subordinación económica ha beneficiado al capital trasnacional, los cuales han sido los únicos que han gozado de libertad para moverse en toda la región, por lo que ahora debemos construir un consenso para establecer criterios mínimos para los sectores económicos que participan y se benefician de estos acuerdos. Si se han integrado el comercio, la inversión y la producción, es momento de la integración regional del mercado laboral y evitemos la posibilidad de que las empresas lucren con la desprotección de los trabajadores de los tres países, cualquier otra posición que lleve a fragmentar a la clase trabajadora por su nacionalidad, identidad o color de piel, es abrir la puerta para que el gran capital siga aprovechando las condiciones de superexplotación y degradación medioambiental para extraer ganancias extraordinarias.



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

[2]Fragmento de la canción “They Not like us” de Kendrick Lamar



RESEÑA DE LIBRO:

ENCADENAMIENTOS PRODUCTIVOS DESIGUALES MATEO CROSSA



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa*

El pasado 28 de febrero de 2025 en el marco de la Feria Internacional del Libro del Palacio de Minería se presentó el libro de Mateo Crossa titulado "Encadenamientos Desiguales. Formación asimétrica del complejo industrial automotriz México - Estados Unidos" editado por el Instituto Mora. La presentación corrió a cargo del autor, el Dr. Arnulfo Arteaga García y un servidor. Aquí dejamos una breve reseña del libro que es fundamental para comprender el momento actual que se vive en la industria automotriz en la región de América del Norte.

Este libro está estructurado en cuatro capítulos examina cómo el desarrollo regional desigual se ha convertido en una parte constitutiva de la configuración industrial del complejo automotriz entre México y Estados Unidos. A pesar de que ambos países se han integrado en un bloque industrial fortalecido en los últimos 40 años, sus cimientos se sostienen sobre una agresiva y sistemática fragmentación de la clase trabajadora. El autor analiza cómo el proteccionismo regional impulsado por Estados Unidos, a través del TLCAN y el T-MEC, ha generado una división técnica y productiva desigual del trabajo. Esto ha fortalecido el dominio científico y tecnológico de Estados Unidos y perpetuado el control de las corporaciones transnacionales estadounidenses. Como resultado, México ha quedado relegado a la condición de enclave maquilador, excluido de contribuir a la innovación tecnológica.

En la primera parte de la investigación aborda los inicios de la industria automotriz en Estados Unidos, destacando la invención del automóvil y la creación de las primeras empresas automotrices, discutiendo con el papel de Henry Ford y la implementación de la línea de montaje, que revolucionó la producción en masa y estableció el taylorismo como el modelo dominante en la industria.



*Docente en la Facultad de Economía de la UNAM en el área de Economía política y del departamento de Política y Cultura de la Universidad Autónoma Metropolitana - Xochimilco



Posteriormente aborda el desarrollo de la industria estadounidense en la primera mitad del siglo XX, con el florecimiento de las “Tres grandes” (General Motors, Ford y Chrysler) que dominaron el mercado automotriz estadounidense, junto a los paradigmas productivos de integración vertical y el control total sobre la cadena de producción, así como los profundos impactos de la gran depresión y la segunda guerra mundial que impulsó la producción industrial, incluyendo la fabricación de vehículos militares, lo que ayudó a revitalizar la economía y la industria automotriz. El repaso histórico prosigue con las transformaciones globales y crisis de la industria a partir del último tercio del siglo XX, cuando la industria automotriz enfrentó una serie de desafíos, incluyendo la competencia extranjera, la crisis del petróleo y la creciente globalización, lo que precipitó una reestructuración de la industria hacia un enfoque en la flexibilización productiva.

En la última parte de este capítulo Crossa examina cómo Estados Unidos ha implementado políticas proteccionistas para proteger su industria automotriz, particularmente a través del TLCAN y el T-MEC, generando una división técnica y productiva desigual del trabajo entre México y Estados Unidos, perpetuando la desigualdad salarial y el dominio tecnológico de las empresas estadounidenses. El capítulo concluye con una discusión sobre cómo la flexibilización productiva y la competencia global han llevado a una carrera hacia el abismo salarial en la industria automotriz, destacando cómo los trabajadores han enfrentado una creciente presión para aceptar salarios más bajos y condiciones laborales más precarias derivado del proceso de integración y subordinación productiva de la región al gran capital automotriz.



En el segundo capítulo titulado "Control monopólico sobre la innovación" el autor examina cómo las corporaciones transnacionales estadounidenses han mantenido el control sobre la innovación tecnológica en la industria automotriz. Se analiza el impacto del proteccionismo regional y la división técnica y productiva del trabajo, que ha perpetuado el dominio científico y tecnológico de Estados Unidos a partir del poder corporativo que ha invertido fuertemente en investigación y desarrollo (I+D), asegurándose que las innovaciones clave permanezcan bajo su control.

En ese mismo sentido analiza cómo Estados Unidos ha implementado políticas proteccionistas para proteger su industria automotriz y mantener esa ventaja tecnológica. Bajo esta perspectiva el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y el Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) cobran una relevancia crucial en la división técnica y productiva del trabajo, en donde la transferencia de tecnología y el registro de patentes profundiza la desigualdad entre México y Estados Unidos, ya que mientras el capital estadounidenses mantiene el control sobre la tecnología avanzada, en México se relega a la producción de componentes de menor valor añadido, perpetuando la concentración de poder en manos de unas pocas empresas y dificultado el desarrollo tecnológico. Este capítulo pone de relieve cómo el control monopólico sobre la innovación ha contribuido a la asimetría en el desarrollo de la industria automotriz entre México y Estados Unidos, perpetuando la desigualdad y el dominio de las corporaciones transnacionales.



En el tercer capítulo titulado "Industria automotriz en México: Antecedentes, crisis y reestructuración productiva nacional" se realiza un análisis de la evolución de la Industria Automotriz en México (IAM) desde el nacimiento de la industria hasta el "desarrollo estabilizador", para posteriormente analizar el Impacto de la globalización y la competencia extranjera. En este proceso la crisis financiera global de 2008 tuvo un impacto severo en la industria automotriz, afectando tanto a las empresas como a los trabajadores.

La disminución de la demanda de vehículos y la falta de acceso a financiamiento llevaron a una contracción en la producción y a despidos masivos, lo que derivó en una reestructuración productiva, cuyo eje principal estaba en la atracción de IED para establecer plantas de producción y centros de ensamblaje en el país, que aprovecharan los acuerdos de libre comercio con la región comercial más importante del mundo América del Norte. Este proceso de restructuración trajo consecuencias muy visibles como son:

- **Desigualdad y precariedad laboral:** A pesar de los beneficios económicos, la reestructuración de la industria automotriz ha perpetuado la desigualdad y la precariedad laboral. Los trabajadores en las maquiladoras de autopartes a menudo enfrentan salarios bajos, largas jornadas laborales y condiciones de trabajo precarias.
- **Dependencia tecnológica:** La reestructuración productiva ha llevado a una dependencia tecnológica de México respecto a las corporaciones transnacionales. A pesar de los esfuerzos por modernizar la industria, México sigue siendo un enclave maquilador con acceso limitado a tecnologías avanzadas.
- **Migración y desplazamiento:** Las condiciones laborales y salariales en la industria automotriz han impulsado la migración de trabajadores en busca de mejores oportunidades, lo que ha tenido consecuencias tanto para las comunidades de origen como para las regiones receptoras.

El autor concluye el capítulo enfatizando que la reestructuración ha traído beneficios económicos y promovido la modernización de la industria, sin embargo, también ha perpetuado la desigualdad y la dependencia tecnológica en la región de América del Norte.

En el último capítulo titulado: Hiperespecialización productiva, formación del enclave automotriz y despotismo laboral en la industria maquiladora de autopartes Mateo Crossa examina cómo la industria automotriz en México ha evolucionado hacia una hiperespecialización productiva y la formación de un enclave automotriz, además de presentar evidencia empírica sobre el despotismo laboral en la industria maquiladora de autopartes.



El autor discute cómo México se ha especializado en la producción de autopartes, ensamble y componentes de menor valor añadido, mientras que Estados Unidos mantiene el control sobre las etapas de producción de mayor valor añadido y la innovación tecnológica. Esta hiperespecialización llevó a una dependencia de México respecto a las corporaciones transnacionales estadounidenses y ha limitado la capacidad del país para desarrollar su propia industria automotriz de manera autónoma. Este proceso de integración subordinada ha generado que la industria automotriz en México se concentre en ciertas regiones, creando enclaves industriales donde predominan las maquiladoras de autopartes y la producción para la exportación, por lo que las zonas industriales funcionan casi exclusivamente como centros de producción para las corporaciones transnacionales, sin que se genere un desarrollo económico y social integral en las regiones donde se establecen. En resumen, la hiperespecialización productiva y la formación del enclave automotriz han contribuido a perpetuar la dependencia de México respecto a las corporaciones transnacionales y a limitar su capacidad de desarrollo autónomo en la industria automotriz.

Bajo esta perspectiva el autor analiza como la formación de enclaves va emparejado con lo que él denomina “Despotismo laboral” el cual se caracteriza por los bajos salarios, largas jornadas laborales, falta de derechos laborales y la escasa protección social que enfrentan los trabajadores del sector que implica no poder cubrir sus necesidades básicas. Crossa destaca cómo esta explotación redoblada ha llevado a una pobreza salarial generalizada entre los trabajadores, perpetuando la desigualdad económica y social en el país, lo que brinda una explicación analítica para el impulso de la migración de trabajadores en busca de mejores oportunidades, teniendo consecuencias tanto para las comunidades de origen como para las regiones receptoras, afectando la cohesión social y la estructura económica.

El libro tiene posee una relevante discusión teórica y metodológica, pasando por el análisis histórico, con un anclaje en la economía política de inspiración crítica al entender el proceso de dependencia entre dos economías tan desiguales (México y Estados Unidos), por lo que también discute con la arquitectura geopolítica de las relaciones internacionales, a la par que ofrece una lectura de los procesos productivos en primera persona destacando el ojo crítico del autor para reconstruir la realidad laboral a partir de la sociología del trabajo. Por todo lo anterior, sostenemos que el libro es un material obligado para quien aspira a entender la convulsa realidad contemporánea de la región de América del Norte y una industria tan dinámica, compleja y de larga duración como la industria automotriz.

UNIFOR PROMETE BLOQUEAR CUALQUIER INTENTO DE TRASLADAR LA PRODUCCIÓN POR PARTE DE LOS TRES FABRICANTES DE AUTOMÓVILES DE DETROIT

Traducción: Luis Rangel*

Dave Waddell

Publicado originalmente en: <https://windsorstar.com/news/national/unifor-vows-to-block-any-attempt-to-shift-production-by-detroit-3-automakers>



John D'Agnolo, presidente del Local 200 de Unifor y presidente del consejo nacional del automóvil, dijo que el sindicato bloqueará cualquier intento de los tres fabricantes de automóviles de Detroit de intentar trasladar maquinaria o producción de plantas canadienses a Estados Unidos.

Un exasperado D'Agnolo estaba reaccionando a la decisión del presidente estadounidense Donald Trump de dar a los tres grandes fabricantes de automóviles estadounidenses una pausa de 30 días en los aranceles a los productos canadienses y mexicanos para permitir que las empresas comiencen a invertir, mover (equipos) y producción en Estados Unidos.

*Docente en la Facultad de Economía – UNAM y miembro del equipo de Investigación del Centro de Investigación Laboral y Asesoría Sindical (CILAS)

"Nunca permitiremos que se lleven ninguna maquinaria", dijo D'Agnolo. "Yo mismo estaré en la puerta de la planta". Estas empresas tienen contratos con nosotros y el gobierno debe respaldarlos. Les hemos dado dinero". Su problema es con Donald Trump y necesitan abordarlo. No tiene lógica lo que está haciendo.

"Nunca pensé en mi vida que vería a un hombre crear una recesión e intentar destruir un país que ha sido un aliado".

D'Agnolo afirmó que no ha habido cambios en la producción en ninguna de las plantas de las 3 de Detroit (GM, Ford y Stellantis N. de T.) en Ontario esta semana. Añadió que el sindicato mantiene buenas relaciones con los fabricantes de automóviles de Detroit y que no prevé que provoquen una confrontación.

"Saben que si rompen el contrato, tenemos que hacer algo", dijo D'Agnolo. "Creo que las empresas cumplirán los contratos y apoyarán a Canadá".

Jim Farley (el CEO de Ford) está haciendo todo lo posible para expresarle a Trump lo que piensa. Está haciendo todo lo posible para apoyar a Canadá. D'Agnolo dijo que está "atónito y frustrado" por la incertidumbre que Trump está creando en el sector automotriz y su completa falta de comprensión de esta industria altamente integrada.

Dijo que incluso si las empresas quisieran cambiar la producción y el equipo, no es algo que se pueda hacer fácilmente. Una máquina CNC en mis plantas (las dos plantas de motores de Ford en Windsor) tarda años en fabricarse. No es como una línea de montaje que se pueda mover fácilmente, y tenemos cientos de estas máquinas.

D'Agnolo dijo que la pausa en los aranceles simplemente posterga el problema y le permite a Trump mantener a todos alerta por un mes más.

"Creo que lo que veremos el próximo mes es que las plantas de repuestos trabajarán horas extra para acumular inventario", dijo D'Agnolo. "No habrá mucho movimiento (de producción).

"Si quisieran pensar en hacer eso, ya habrían empezado hace meses. No se pueden simplemente recoger plantas y cruzar la frontera."

Añadió que es alucinante que Trump haya puesto aranceles a la producción de los 3 grandes de Detroit antes que, a los fabricantes de automóviles extranjeros, poniéndolos en desventaja de precios en su propio mercado.

El enojo de D'Agnolo no solo se dirigía a la administración Trump, sino que también estaba frustrado con el presidente del sindicato United Auto Workers (UAW), Shawn Fain. Acusó al líder sindical estadounidense de conspirar con Trump después de que el UAW publicara un comunicado apoyando "medidas arancelarias agresivas para proteger los empleos manufactureros estadounidenses".

La UAW también confirmó que participó activamente en conversaciones con la administración Trump para poner fin al "desastre del libre comercio". "Estamos dispuestos a apoyar el uso de aranceles por parte de la Administración Trump para detener el cierre de plantas y frenar el poder de las corporaciones que enfrentan a los trabajadores estadounidenses con los trabajadores de otros países", se lee en la declaración del UAW.



"Si Trump realmente quiere recuperar los buenos empleos manuales destruidos por el TLCAN, el T-MEC y la OMC, debería ir un paso más allá y buscar de inmediato renegociar nuestros acuerdos comerciales rotos.

Necesitamos detener los cierres de plantas, recuperar los empleos estadounidenses y detener de inmediato la carrera a la baja global. Cualquier medida arancelaria debe ir seguida de una renegociación del T-MEC y una revisión completa del régimen comercial corporativo que ha devastado a la clase trabajadora estadounidense y mundial".

D'Agnolo dijo que la declaración era decepcionante después de que Unifor y la UAW habían trabajado juntos durante las últimas negociaciones contractuales y asegurarse de las enormes ganancias de los 3 de Detroit.

"Pensábamos que teníamos una buena relación con ellos. Trabajamos bien juntos en las negociaciones y los apoyamos en la línea para que obtuvieran sus contratos".

Lo único que leíamos de Fain era que criticaba duramente a Donald Trump. Es vergonzoso que nos haya engañado así. Si bien la industria automotriz canadiense puede haber obtenido un breve respiro, D'Agnolo instó a los gobiernos federal y provincial a no dejarse tentar por aranceles parcialmente reducidos y por tener industrias enfrentadas entre sí.

"La respuesta canadiense debería ser perseguirlo", dijo D'Agnolo . "Tiene que impactarlos, hacerles sentir el mismo dolor que sentimos nosotros".

Dwaddell@postmedia.com
Twitter.com/winstarwaddell





LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



LA JORNADA.

SECTOR AUTOMOTOR, SEGUNDO LUGAR EN LA GENERACIÓN DE DIVISAS PARA EL PAÍS

La industria automotriz mexicana, amenazada con la imposición de aranceles por parte del presidente Donald Trump, terminó 2024 como el segundo mayor generador de divisas del país.

MILENIO DIARIO

DECRETOS, FONDOS DE BANCA DE DESARROLLO, ESQUEMAS DE INVERSIÓN, LAS PRIMERAS ACCIONES DEL “PLAN MÉXICO”

También se buscará firmar un acuerdo entre Banxico, la ABM y el gobierno federal para incrementar 5% anual el acceso a financiamiento a Pymes.



EL SOL DE TOLUCA

DISMINUYEN EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS PESADOS, PERO MÉXICO SE MANTIENE COMO LÍDER MUNDIAL: ANPACT

En el primer mes del año se exportaron 10 mil 985 unidades, 7.6% menos que el año pasado en el mismo periodo

EL FINANCIERO

EU BUSCARÍA RENEGOCIAR LAS REGLAS DEL PANEL AUTOMOTRIZ EN REVISIÓN DEL T-MEC 2026: INA

El sector automotriz mexicano tiene cartas fuertes para la próxima negociación del T-MEC en 2026.



EL MINNESOTA DE HOY



LOS ARANCELES A MÉXICO Y CANADÁ AÑADIRÁN 5.790 DÓLARES AL PRECIO DE LOS VEHÍCULOS EN EEUU

Los aranceles del 25 % que el presidente estadounidense, Donald Trump, ha anunciado contra México y Canadá aumentarán el precio medio de los vehículos en EE.UU. en 5.790 dólares, según un estudio dado a conocer este miércoles.

PRENSA LIBRE

¿HABRÁ CAMBIOS EN EL SISTEMA COMERCIAL MUNDIAL?

En su discurso inaugural de apertura de su segundo mandato, el presidente Trump prometió comenzar una importante reforma de la política comercial de Estados Unidos que reemplazará los ingresos fiscales con aranceles.



AUTO DINÁMICO



MÉXICO, EL GIGANTE AUTOMOTRIZ QUE ABASTECE A ESTADOS UNIDOS

En 2024, México fabricó el 36% de los vehículos ligeros importados en EE.UU., consolidándose como el principal exportador. Las marcas dependen de esta producción debido a la mano de obra calificada y costos bajos.

EL UNIVERSAL

LOS AUTOS HECHOS EN MÉXICO QUE MÁS SE VENDEN EN ESTADOS UNIDOS

Cada año, millones de autos fabricados en México cruzan la frontera hacia Estados Unidos y su futuro ahora es incierto.



EXPANSIÓN



LOS FABRICANTES DE AUTOPARTES DESBANCAN A LAS ARMADORAS EN INVERSIÓN AUTOMOTRIZ

Mientras que las inversiones en nuevas plantas ensambladoras han sido prácticamente nulas en los últimos años, la industria de autopartes ha tomado el liderazgo en la inversión dentro del sector.



EL ECONOMISTA

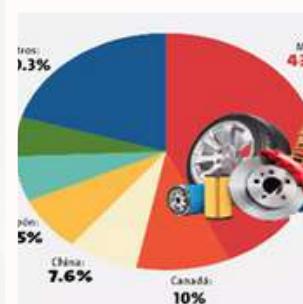
INCERTIDUMBRE POR ARANCELES FRENA REVISIONES DE CONTRATOS COLECTIVOS EN INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Las amenazas arancelarias del gobierno de Donald Trump han obligado a las empresas automotrices a ser más cautos y no comprometerse sin saber qué pasará.

EXPANSIÓN

CUANDO SER EL MAYOR PROVEEDOR DE AUTOPARTES DE EU SE CONVIERTE EN UN 'BIG DEAL'

La producción de autopartes en México ha obtenido mayores frutos del T-MEC con respecto a EU, lo que ha hecho que Trump tenga en la mira esta industria como un blanco para la imposición de aranceles



MILENIO

GUANAJUATO ROMPE RÉCORD EN PRODUCCIÓN AUTOMOTRIZ; ENSAMBLAN MÁS DE 890 MIL AUTOS EN 2024

En el sector automotriz y de autopartes, el estado alcanzó un valor de producción de 658 mil millones de pesos.

PRESS DIGITAL

LAS TECNOLOGÍAS DIGITALES AGREGARÁN CASI 573.000 MILLONES AL PIB DEL SECTOR DE LA AUTOMOCIÓN PARA 2030

Tecnologías como el 5G pueden ahorrar al sector del automóvil casi 43.000 millones en costes relacionados con la calidad.



EL FINANCIERO

¿ARANCELES AL ALUMINIO SACAN A NEMAK DE MÉXICO? ESTAS SON LAS FÁBRICAS AUTOMOTRICES QUE SON CLIENTAS

Nemak podría mudar parte de su producción de México a Estados Unidos, afectando a algunas de las principales armadoras que operan en el país.



AUTO AS

OLINIA: EL AUTO ELÉCTRICO MEXICANO ¿REALIDAD O PROMESA?

Con la promesa de sumarse a la movilidad eléctrica y la bandera de "Hecho en México", así se presentó el Olinia, el ambicioso proyecto del gobierno mexicano para lanzar su propio auto eléctrico.

EL ECONOMISTA

GAC MOTORS APUESTA POR MÉXICO, TRAERÁ DOS VEHÍCULOS HÍBRIDOS INTELIGENTES

La automotriz china que cumplió un año desde su llegada a México dijo que busca convertirse en un referente del desarrollo de tecnologías híbridas (HEV) e híbridas enchufables (PHEV).



YAHOO

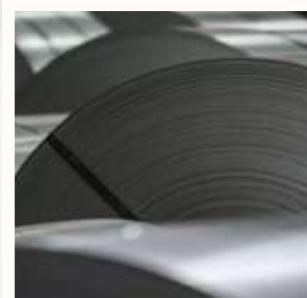
SUPERÁVIT AUTOMOTRIZ DE MÉXICO CON EU BATE RÉCORD

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.

MILENIO

ECONOMÍA DE EU SE REDUCIRÁ 0.5% PARA 2027 POR ARANCELES: AUTOMOTRICES

Las asociaciones declararon que es fundamental no atentar contra las fuentes de oportunidades de bienestar de los tres países.



VÉRTIGO

¿EL FIN DEL LIBRE COMERCIO CON EL TMEC?: CONCANACO

La reciente decisión del presidente Donald Trump de imponer aranceles del 25% a las importaciones provenientes de México y Canadá, así como un 10% adicional a productos chinos, ha generado un intenso debate sobre sus implicaciones económicas, políticas y comerciales.



MILENIO

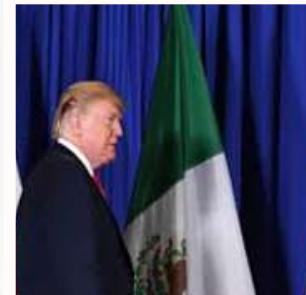
¿CUÁL ES LA IMPORTANCIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA RELACIÓN MÉXICO-EU?

Tras el anuncio de la pausa de aranceles a los vehículos, te contamos las claves para entender lo entrelazado en las industrias de automóviles de los países vecinos.

EXPANSIÓN

TRUMP FRENA UN MES LOS ARANCELES A LOS AUTOS DE MÉXICO Y CANADÁ

La Casa Blanca informó este miércoles que las importaciones de automóviles desde Canadá y México quedan exentas de aranceles durante un mes. Además, precisó que el presidente Donald Trump está abierto a escuchar sobre exenciones arancelarias adicionales.



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



EL FINANCIERO

NISSAN MEXICANA CELEBRA EL HITO DE TRES MILLONES DE VEHÍCULOS

En el marco de la Nissan LATAM Sustainability Week, Nissan Mexicana celebra haber alcanzado el hito de ensamblar tres millones de vehículos mediante el uso de energía libre de CO2 como lo ha sido el biogás, la energía eólica y la nuclear.



LA JORNADA

FUERA DEL T-MEC CASI UNA CUARTA PARTE DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

México debe de negociar con Estados Unidos la suspensión definitiva de los aranceles, pues la aplicación de estas medidas implicaría afectaciones a las industrias de la construcción y automotriz.

FORBES

TRUMP POSPONE ARANCELES A VEHÍCULOS: LAS PICKUPS PODRÍAN SER LA CLAVE DEL CAMBIO DE DECISIÓN POR ESTA RAZÓN

Un acuerdo de este tipo podría ser un desarrollo especialmente bienvenido para los fabricantes de camiones pickup, y para sus principales clientes, que dependen en gran medida de la base rural de votantes republicanos de Trump.



EL ECONOMISTA

MANUFACTURA INTELIGENTE, CLAVE PARA QUE MÉXICO MITIGUE EL IMPACTO DE LOS ARANCELES DE TRUMP

El futuro de la manufactura mexicana en la era de los aranceles.

ARISTEGUI NOTICIAS

SECTOR AUTOMOTRIZ MEXICANO ALERTA QUE ARANCELES TRAERÁN PÉRDIDA DE EMPLEOS E INFLACIÓN

La economía estadounidense podría contraerse hasta un 0.5% para el año 2027 debido a estos aranceles.



REVISTA ECONOMÍA

IMPACTO DE LAS MEDIDAS ARANCELARIAS DE TRUMP EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Desde el regreso de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos, la industria automotriz ha enfrentado desafíos significativos debido a su política de proteccionismo comercial y aplicación de aranceles.



BOLETÍN INFORMATIVO,
ESTADÍSTICO Y LABORAL
AUTOMOTRIZ / AÑO 0

LA BIELA

CONTACTO:

Tel. 55-5207-4147

Versalles 61, colonia Juárez,

Alcaldía Cuauhtémoc

CP. 06600, CDMX

DIRECTORIO (*Directiva CILAS*)

Héctor de la Cueva Díaz, y Luis Bueno
Rodríguez

EDITOR: Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

DISEÑO: Fernanda Justo