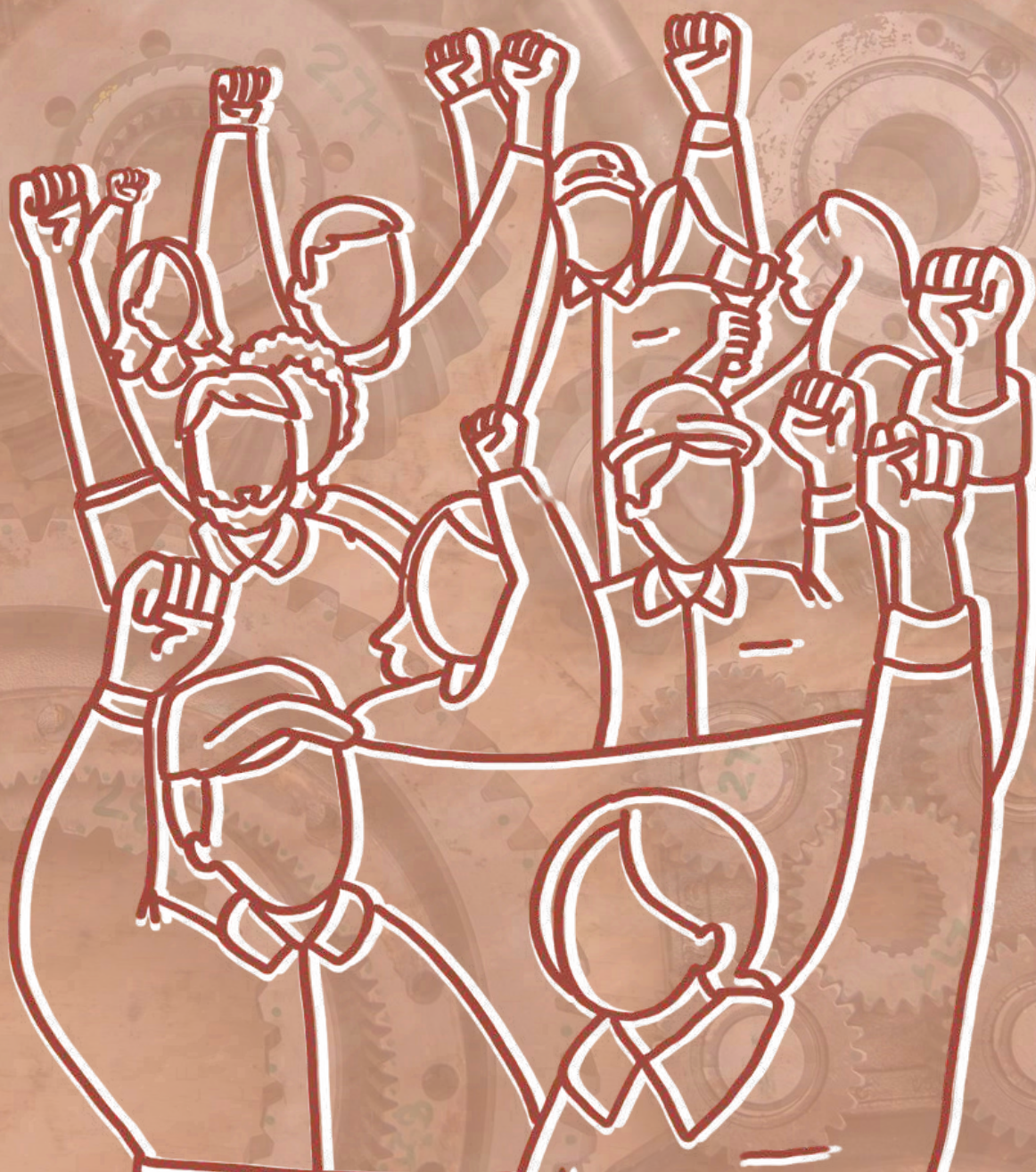


# LA BIELA

#001

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

## LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ENCRUCIJADA DEL NEOPROTECCIONISMO





# **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 4.  
EDICIÓN DIGITAL, 43 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 ABRIL 2025**

**12**

**LA ECONOMÍA MEXICANA Y LA  
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN  
LA ENCRUCIJADA DEL  
NEOPROTECCIONISMO**

**18**

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

**25**

**RESEÑA LIBRO: “ECONOMÍA  
POLÍTICA DE LA INDUSTRIA  
AUTOMOTRIZ EN MÉXICO  
2000-2022”**

**31**

**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ  
EN LOS MEDIOS**





# PRESENTACIÓN

BIELA No. 0



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 4 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA) correspondiente al mes de junio de 2025, que analiza la información más relevante de los cinco primeros meses del año.

Se han cumplido dos meses desde el 2 de abril cuando se impusieron aranceles, generando incertidumbre sobre la dinámica productiva y comercial del mundo. En este periodo, la economía mexicana ha navegado por aguas turbulentas, mostrando un desempeño desigual que combina ligeros avances con preocupantes retrocesos en sectores clave. Aunque se evitó una recesión técnica en el arranque del año, el panorama general dista de ser alentador: el crecimiento es débil, la creación de empleo se estanca, y los factores de riesgo —tanto internos como externos— siguen en aumento. El leve crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del 0.9% en el primer trimestre de 2025, disipó la especulación sobre una recesión, sin embargo, este avance estuvo sostenido principalmente por el buen comportamiento del sector primario, mientras que las actividades secundarias (industria) y terciarias (comercio y servicios) presentaron contracciones leves, lo que refleja una recuperación incompleta y frágil. Uno de los focos rojos lo presenta la pérdida neta de empleos formales. La variación anual del empleo registrado en el IMSS fue de apenas 0.1%, lo que sugiere una desaceleración en la generación de empleo. Este fenómeno deja entrever una mayor incertidumbre entre las empresas para contratar, en un entorno económico que no ofrece garantías.

A esto se suma un clima de incertidumbre que golpea a la inversión productiva. La amenaza de aranceles en Estados Unidos —particularmente en sectores como el automotriz, las autopartes, computadoras, productos electrónicos, acero y aluminio— genera inquietud entre los inversionistas.



El escenario político en EE.UU. con discursos proteccionistas, xenófobos y de movilizaciones populares en aumento, ha añadido volatilidad a las decisiones empresariales. México, altamente dependiente del comercio con su vecino del norte, enfrenta un riesgo estructural que cuestiona su modelo exportador. Para millones de familias trabajadoras, el aumento sostenido de precios en alimentos, servicios y transporte ha significado un retroceso en su nivel de vida, en un entorno donde los ingresos reales no crecen al mismo ritmo. La tensión social y económica podría intensificarse si esta tendencia persiste en los próximos meses.

El segundo semestre del año será clave para determinar si México sostiene su recuperación o si cae en una fase de estancamiento pronunciado. La respuesta no dependerá únicamente de las condiciones internacionales, sino también de las decisiones que tomen el gobierno, las empresas y trabajadores ante un panorama incierto. Si bien aún es temprano para hablar de crisis, la falta de respuestas oportunas y estratégicas podría llevar a un deterioro más profundo. Las señales están ahí, ignorarlas sería un error costoso.





# ESTADÍSTICAS AUTOMOTRICES ABRIL 2025

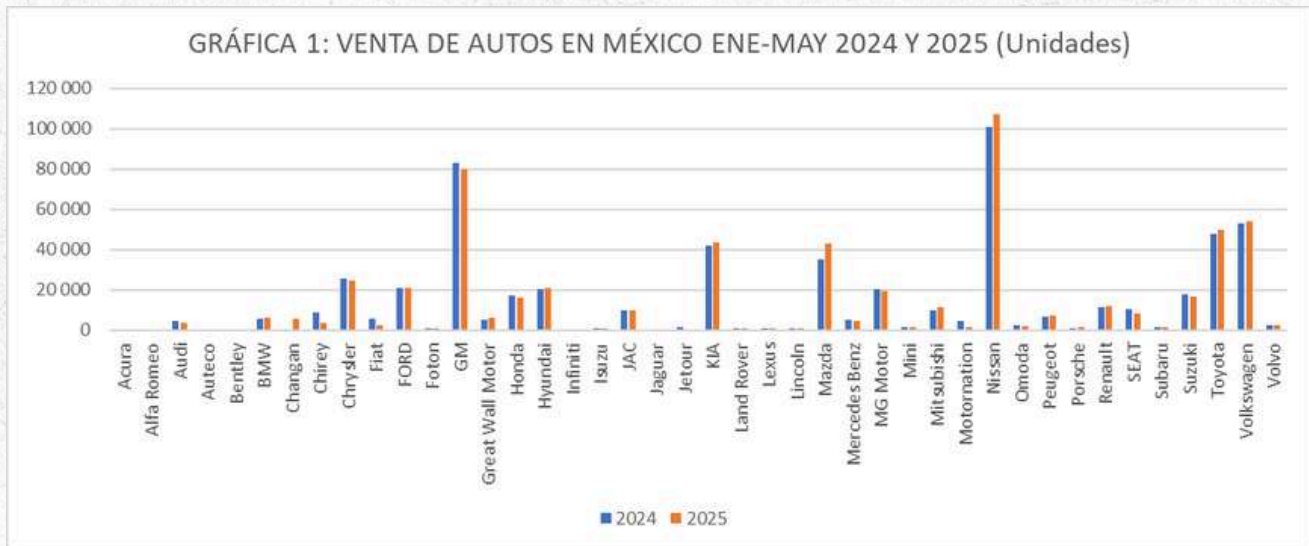
Durante los primeros cinco meses de 2025, la industria automotriz en México ha comenzado a mostrar señales claras de enfriamiento. Aunque se mantiene como uno de los pilares de la economía nacional, los datos de producción, exportación y ventas internas reflejan una desaceleración que es preocupante para los analistas, empresarios y trabajadores del sector.

En el mercado interno, las ventas de autos nuevos apenas crecieron un 1.2% entre enero y mayo, alcanzando cerca de 555 mil unidades. Este ligero repunte no ha sido suficiente para revertir el estancamiento del consumo automotriz, que sigue limitado por la falta de incentivos, tasas de interés aún elevadas y un poder adquisitivo castigado por la inflación acumulada en los últimos años.

Las marcas líderes en el mercado doméstico —Nissan, GM, Toyota, Volkswagen y Kia— mantienen su dominio al concentrar el 56% de las ventas totales, pero enfrentan una competencia cada vez más agresiva por parte de las automotrices chinas como, que están ganando terreno gracias a precios accesibles y ofertas de financiamiento atractivas, aunque aún no llegan al 9% de ventas totales del sector. No obstante, este fenómeno ha generado inquietud en el sector, pues parte de esa venta no se traduce en producción local, sino en mayor importación.







Un característica de las ventas de vehículos es el hecho de que México a pesar de estar dentro de los 10 países que más producen vehículos a nivel mundial, no consumen los que producen, pues poco más del 63% de las ventas de autos nuevos fueron importados, aunque esta descendió del 66.6% en 2024.

En cuanto a la producción de acuerdo con cifras del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, entre enero y mayo de este año se ensamblaron 1.64 millones de unidades, lo que representa una caída del 0.45% respecto al mismo periodo de 2024. Las exportaciones también retrocedieron más significativamente, con una baja del 6.3%, al enviarse al extranjero poco más de 1.33 millones de vehículos.

Esta tendencia a la baja contrasta con el optimismo que predominó en 2023 y 2024, cuando el sector se recuperaba con fuerza tras la pandemia y los cuellos de botella en las cadenas de suministro globales (especialmente de semiconductores). En la actualidad, el entorno ha cambiado derivado principalmente de los siguientes factores: un peso fortalecido principalmente por la devaluación del dólar, la reactivación de tensiones comerciales con Estados Unidos, la incertidumbre que ha ralentizado las inversiones y la débil demanda global están impactando directamente a las plantas armadoras y sus cadenas de valor.

## RESUMEN DE LA VENTA AL PÚBLICO DE VEHÍCULOS LIGEROS POR TIPO Y MARCA ENE - MAY 2024 Y 2025 (UNIDADES)

Marca	Total al Mercado Interno			De Fabricación Nacional			De Importación			% Ventas Importación	
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025
Acura	417	330	-20.9	0	66	n.c.	417	264	-36.7	100.0	80.0
Alfa Romeo	218	100	-54.1	0	0	n.c.	218	100	-54.1	100.0	100.0
Audi	4 595	3 451	-24.9	835	554	-33.7	3 760	2 897	-23.0	81.8	83.9
Auteco	2	18	800.0	0	0	.0	2	18	800.0	100.0	100.0
Bentley	3	0	-100.0	0	0	.0	3	0	-100.0	100.0	.0
BMW	5 661	5 970	5.5	0	0	.0	5 661	5 970	5.5	100.0	100.0
Changan	0	5 623	.0	0	0	.0	0	5 623	.0	.0	100.0
Chirey	8 990	3 642	-59.5	0	0	.0	8 990	3 642	-59.5	100.0	100.0
Chrysler	25 742	24 634	-4.3	4 299	7 212	67.8	21 443	17 422	-18.8	83.3	70.7
Fiat	5 749	2 410	-58.1	0	0	.0	5 749	2 410	-58.1	100.0	100.0
FORD	20 957	20 991	.2	2 569	2 448	-4.7	18 388	18 543	.8	87.7	88.3
Foton	745	1 048	40.7	0	0	.0	745	1 048	40.7	100.0	100.0
GM	83 020	79 865	-3.8	11 837	9 417	-20.4	71 183	70 448	-1.0	85.7	88.2
Great Wall Mot	5 245	6 126	16.8	0	0	n.c.	5 245	6 126	16.8	100.0	100.0
Honda	17 318	15 973	-7.8	3 983	3 834	-3.7	13 335	12 139	-9.0	77.0	76.0
Hyundai	20 426	20 922	2.4	0	0	.0	20 426	20 922	2.4	100.0	100.0
Infiniti	513	433	-15.6	136	129	-5.1	377	304	-19.4	73.5	70.2
Isuzu	895	735	-17.9	0	0	n.c.	895	735	-17.9	100.0	100.0
JAC	9 741	10 026	2.9	9 741	10 026	2.9	0	0	.0	.0	.0
Jaguar	48	5	-89.6	0	0	.0	48	5	-89.6	100.0	100.0
Jetour	1 256	195	-84.5	0	0	.0	1 256	195	-84.5	100.0	100.0
KIA	42 062	43 532	3.5	26 673	28 542	7.0	15 389	14 990	-2.6	36.6	34.4
Land Rover	693	879	26.8	0	0	.0	693	879	26.8	100.0	100.0
Lexus	1 068	1 054	-1.3	0	0	.0	1 068	1 054	-1.3	100.0	100.0
Lincoln	737	873	18.5	0	0	.0	737	873	18.5	100.0	100.0
Mazda	35 327	42 783	21.1	23 575	31 863	35.2	11 752	10 920	-7.1	33.3	25.5
Mercedes Bz	5 061	4 631	-8.5	236	217	-8.1	4 825	4 414	-8.5	95.3	95.3
MG Motor	20 402	19 565	-4.1	0	0	.0	20 402	19 565	-4.1	100.0	100.0
Mini	1 423	1 568	10.2	0	0	.0	1 423	1 568	-476.2	100.0	100.0
Mitsubishi	9 640	11 368	17.9	0	0	.0	9 640	11 368	17.9	100.0	100.0
Motornation	4 400	1 168	-73.5	13	0	-100.0	4 387	1 168	-73.4	99.7	100.0
Nissan	100 733	107 130	6.4	89 789	93 192	3.8	10 944	13 938	27.4	10.9	13.0
Omoda	2 693	1 917	-28.8	0	0	.0	2 693	1 917	-28.8	100.0	100.0
Peugeot	6 852	7 428	8.4	0	0	.0	6 852	7 428	8.4	100.0	100.0
Porsche	978	1 376	40.7	0	0	.0	978	1 376	40.7	100.0	100.0
Renault	11 631	12 164	4.6	0	0	.0	11 631	12 164	4.6	100.0	100.0
SEAT	10 409	8 346	-19.8	0	0	.0	10 409	8 346	-19.8	100.0	100.0
Subaru	1 318	1 520	15.3	0	0	.0	1 318	1 520	15.3	100.0	100.0
Suzuki	18 011	16 651	-7.6	0	0	.0	18 011	16 651	-7.6	100.0	100.0
Toyota	47 643	50 098	5.2	2 631	4 140	57.4	45 012	45 958	2.1	94.5	91.7
Volkswagen	52 866	54 122	2.4	19 931	25 354	27.2	32 935	28 768	-12.7	62.3	53.2
Volvo	2 239	2 612	16.7	0	0	.0	2 239	2 612	16.7	100.0	100.0
<b>TOTAL</b>	<b>587 727</b>	<b>593 282</b>	<b>.9</b>	<b>196 248</b>	<b>216 994</b>	<b>10.6</b>	<b>391 479</b>	<b>376 288</b>	<b>-3.9</b>	<b>66.6</b>	<b>63.4</b>

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



General Motors, que opera complejos industriales en Ramos Arizpe, San Luis Potosí y Silao, tuvo un modesto crecimiento de tan solo 0.4% con respecto al 2024, ensamblando 362 mil 497 vehículos durante el periodo enero-mayo. La armadora ha enfrentado dificultades para colocar vehículos en Estados Unidos, su principal mercado, ante el endurecimiento de condiciones comerciales promovido por la administración Trump, que ha reactivado amenazas de aranceles para productos ensamblados fuera del país.

Nissan que cuenta con tres complejos de producción uno en el estado de Morelos y 2 en Aguascalientes, se mantiene como la segunda empresa que más produce en México redijo su producción un 0.9% al producir 282 mil 418 unidades, cifra que sin ser alarmante contrasta con el crecimiento sostenido de los últimos tres años.

Ford, con plantas ensambladoras en Hermosillo y Cuautitlán, reportó un incremento del 8.2% en su volumen de producción al ensamblar 183 mil 284 unidades, lo que se explica por la estrategia que ha seguido la empresa modificando su portafolio de modelos, con la finalidad de adaptarse a un entorno más proteccionista, pero aún no logra contener el impacto.

Por su parte, Stellantis, resultado de la fusión entre Fiat Chrysler y PSA Group, ha sido la más afectada entre las grandes armadoras, ya que su producción cayó un 23.3% en este mismo periodo, debido a una mezcla de factores: baja demanda de sus modelos en el exterior, menor competitividad por el tipo de cambio y el clima de incertidumbre ante la política comercial de Estados Unidos que lo llevó a cerrar por 60 días sus operaciones productivas.





Por otra parte, la armadora alemana Volkswagen que tuvo un descenso en su producción de 27.3% con respecto al mismo periodo de 2024, ya que este año sólo manufacturó 122 mil 994 unidades, lo que represento una disminución de casi 47 mil unidades. Es de resaltar el gran crecimiento productivo de las armadoras asiáticas Toyota y Kia, quienes crecieron un 63.4 y 13.8 por ciento respectivamente, mostrando que el tema de los aranceles no ha tenido gran repercusión en su estructura productiva, posicionando a Toyota como la quinta armadora en volumen de producción desplazando a Volkswagen de ese sitio.

Uno de los factores más sensibles en el deterioro de las exportaciones es el tipo de cambio. El peso mexicano se ha mantenido por debajo de los 19 pesos por dólar, lo que abarata las importaciones, pero encarece los productos nacionales para el extranjero. Esta apreciación ha golpeado directamente a los márgenes de exportación de las armadoras, especialmente aquellas que dependen casi exclusivamente del mercado estadounidense.



Uno de los factores más sensibles en el deterioro de las exportaciones es el tipo de cambio. El peso mexicano se ha mantenido por debajo de los 19 pesos por dólar, lo que abarata las importaciones, pero encarece los productos nacionales para el extranjero. Esta apreciación ha golpeado directamente a los márgenes de exportación de las armadoras, especialmente aquellas que dependen casi exclusivamente del mercado estadounidense.

Además, el contexto político en Estados Unidos ha reintroducido una narrativa hostil hacia las importaciones desde México. Las amenazas de aranceles por parte de Donald Trump, en caso de un eventual regreso a la Casa Blanca, ya han comenzado a influir en decisiones logísticas y de inversión de empresas del sector.

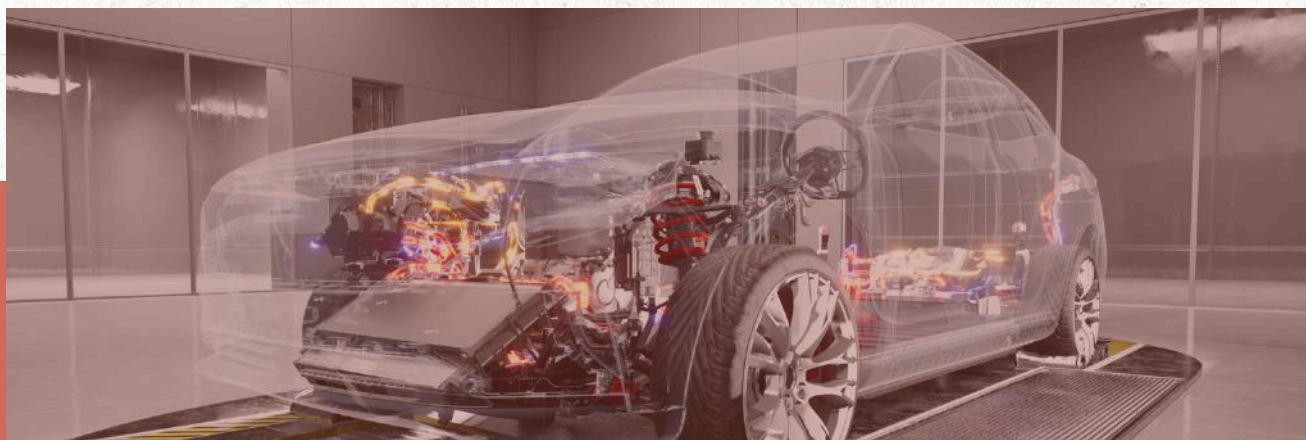


Las empresas que lideran en el rubro de la exportación son las de capital estadounidense, empezando por GM quien exportó 91.81% de su producción al exportar casi 333 mil vehículos, sin embargo, presentó una reducción del 6.2% con respecto a 2024, después le siguen Ford y Nissan con una exportación de 177 mil 742 y 175 mil 685 unidades, lo que representa una exportación del 96.98 y 62.21% de su producción. Sin embargo, Ford presentó un crecimiento de exportaciones de 7.2% mientras que Nissan tuvo una fuerte contracción del 10.6%. Dos armadoras que destacan por su crecimiento en las exportaciones son las asiáticas Toyota y Kia, quienes tuvieron un crecimiento del 72 y 14 por ciento respectivamente, algo que contrasta con el conjunto de la IAM que cayó en términos generales en un 6.3 por ciento.

La industria automotriz representa más del 20% del PIB manufacturero mexicano y alrededor del 4% del PIB nacional. Emplea a más de un millón de personas de manera directa y sustenta una compleja red de proveedores nacionales y extranjeros. Sin embargo, su alta dependencia de Estados Unidos como mercado de destino —más del 80% de los vehículos exportados se envían a ese país— la hace especialmente vulnerable a shocks externos.

Además, la lenta transición hacia la electromovilidad en México contrasta con los avances que se registran en otras economías. Si bien se han anunciado proyectos de vehículos eléctricos por parte de BMW y Tesla, la producción a gran escala de este tipo de unidades sigue siendo marginal.

A pesar de los desafíos, el gobierno mexicano no ha articulado una estrategia integral de política industrial que permita fortalecer la competitividad del sector frente a los nuevos retos. La falta de estímulos para la innovación, los cuellos de botella regulatorios y la incertidumbre en materia energética siguen siendo barreras estructurales.

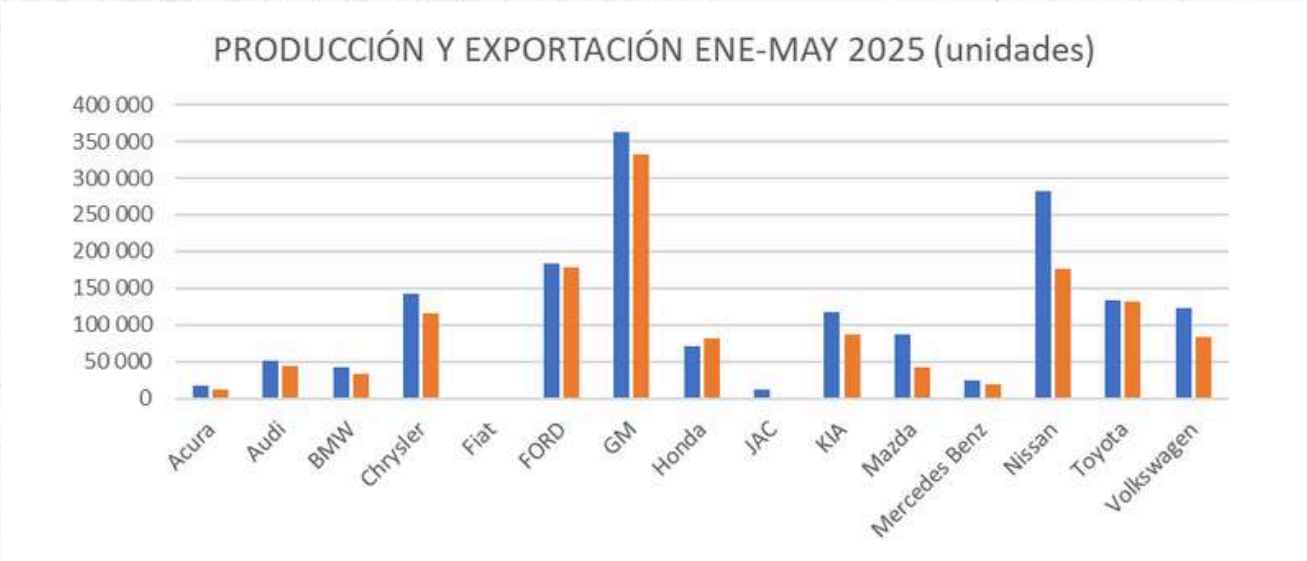




La desaceleración en producción, exportación y ventas internas entre enero y mayo de 2025 no es aún una crisis, pero sí una llamada de atención. Si México desea mantener su posición como uno de los principales productores de vehículos a nivel mundial, es necesario algo más que atraer inversión extranjera: hace falta una visión de largo plazo.

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ENE - MAY 2024 Y 2025								
Empresa	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN			% EXPORT	
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025
Acura	0	17 331	n.c.	0	11 835	n.c.	0	68.29
Audi	54 187	50 672	-6.5	48 196	43 607	-9.5	88.944	86.06
BMW	42 623	41 341	-3.0	40 305	33 636	-16.5	94.562	81.36
Chrysler	185 285	142 070	-23.3	158 757	115 544	-27.2	85.683	81.33
Fiat	0	0	n.c.	0	0	.0	0	0.00
FORD	169 369	183 284	8.2	165 808	177 742	7.2	97.897	96.98
GM	361 203	362 497	.4	354 792	332 798	-6.2	98.225	91.81
Honda	81 390	70 065	-13.9	81 396	81 599	.2	100.01	116.46
JAC	10 834	12 086	11.6	0	0	.0	0	0.00
KIA	102 950	117 110	13.8	76 492	87 222	14.0	74.3	74.48
Mazda	88 378	86 714	-1.9	63 684	41 451	-34.9	72.059	47.80
Mercedes Benz	26 251	23 917	-8.9	27 957	18 879	-32.5	106.5	78.94
Nissan	279 887	282 418	.9	196 482	175 685	-10.6	70.2	62.21
Toyota	81 522	133 174	63.4	76 209	131 074	72.0	93.483	98.42
Volkswagen	169 262	122 994	-27.3	134 010	83 595	-37.6	79.173	67.97
TOTAL	1 653 141	1 645 673	-0.45	1 424 088	1 334 667	-6.3	86.144	81.10

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





# OPINIÓN



## LA ECONOMÍA MEXICANA Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ENCRUCIJADA DEL NEOPROTECCIONISMO

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]

La economía mexicana logró mantener el rumbo en el primer trimestre del año, alejando por ahora el temor a una recesión técnica. De acuerdo con datos preliminares del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), el Producto Interno Bruto (PIB) creció 0.6% en comparación anual, una cifra modesta pero significativa en un entorno global lleno de incertidumbre.



Este desempeño fue acompañado por una cifra histórica en materia de inversión extranjera. Según reportes oficiales, México recibió alrededor de 21.4 mil millones de dólares en Inversión Extranjera Directa (IED) durante los primeros tres meses del año, lo que representa un aumento del 5.4% respecto al mismo periodo de 2024. El dato refleja la confianza que inversionistas foráneos mantienen en el país, pese a los desafíos geopolíticos y económicos internacionales.

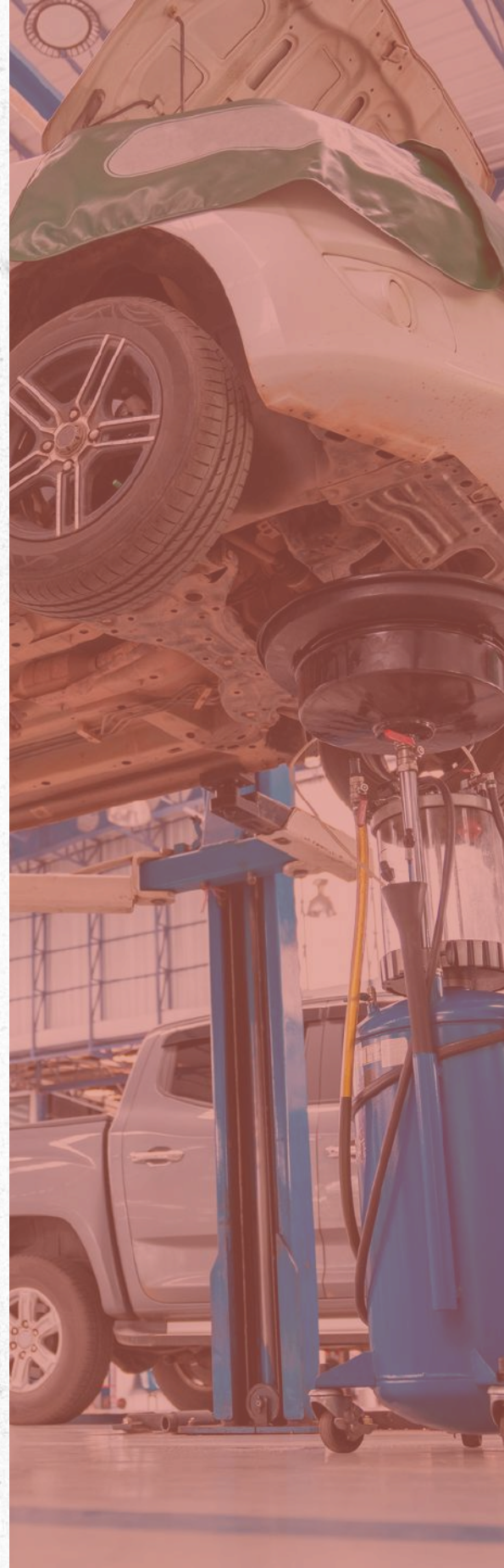
[1] Docente del área de Economía Política de la Facultad de Economía de la UNAM, profesor del Departamento de Política y cultura de la UAM-Xochimilco y miembro del equipo de investigación del CILAS



Uno de los sectores más sensibles a estos movimientos es el automotriz, donde ya comienzan a sentirse los efectos de un entorno adverso. En abril, las exportaciones mexicanas hacia Estados Unidos — el principal socio comercial del país— cayeron 2.7%, reduciendo su participación en el total de importaciones estadounidenses del 15.9% al 15.1% en comparación anual. La baja se ha concentrado principalmente en el sector automotor.

Durante mayo, la industria automotriz reportó una disminución del 2% en la producción de vehículos y del 2.8% en las exportaciones, en comparación con el mismo mes de 2024. En total, se fabricaron 358,209 unidades y se enviaron al extranjero 301,112. Analistas señalan que esta desaceleración obedece, en gran medida, a la incertidumbre provocada por la política arancelaria del expresidente Donald Trump, quien ha retomado una agenda proteccionista en Estados Unidos. Los mercados financieros ya reflejan el impacto. Las acciones de General Motors cayeron 3.5%, Ford retrocedió 1.6% y Stellantis, la más afectada, sufrió una pérdida de 6.5%.

La importancia de este sector para la economía mexicana es indiscutible. Representa cerca del 4% del PIB nacional y más del 20% del manufacturero. Además, emplea directamente a más de un millón de personas. Del total de vehículos ensamblados en México, aproximadamente el 84% se exporta, principalmente a Estados Unidos y Canadá, lo que lo convierte en una pieza clave dentro del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).





Sin embargo, los efectos negativos no se limitan a las plantas ensambladoras. Toda la cadena de valor —desde proveedores de autopartes hasta empresas de logística— comienza a resentir el clima de tensión comercial, lo que podría poner freno al dinamismo económico observado en otros sectores. Algunos efectos importantes han sido los despidos de personal y cierres de algunas plantas maquiladoras (los más recientes como Lear Corporation, Marelli Automotive Lighting y Lacroix en el Estado de Chihuahua, así como la docilidad con la que algunas empresas han acatado los lineamientos proteccionistas de Donald Trump, con la finalidad de reducir el déficit comercial en el sector automotriz. Este es el caso de Stellantis al pausar la producción en las plantas instaladas en México por 60 días (lo que disminuyó sensiblemente su comercio binacional) y el 10 de junio General Motors anunció que realizaría una inversión de 4 mil millones de dólares para ampliar la fabricación de vehículos terminados en las plantas de Michigan, Kansas y Tennessee, formalmente anuncia el traslado de los modelos Blazer y Equinox, producidos en las plantas de SLP y Ramos Arizpe respectivamente. El traslado de esta producción de GM de plantas instaladas en México a Estados Unidos tendrá un impacto significativo en ambos países en el mediano plazo (se estima que los modelos se empezarán a fabricar en 2027), si bien podría generar empleos en Estados Unidos (alrededor de 3 mil empleos) y reducir la dependencia de la producción realizada en el extranjero con el evidente cambio en las relaciones comerciales, afectará a la economía mexicana en términos de producción y el deterioro del volumen de empleo, así como generar tensiones comerciales y aumentar los precios de los vehículos restando competitividad y rentabilidad frente a los competidores chinos. En este escenario no se descarta que este tipo de anuncios sean utilizados por las gerencias para afectar la calidad del empleo (prestaciones y remuneraciones) y con ello incrementar la rentabilidad de las operaciones en México, por lo que se vuelve vital la defensa de los CCT y una representación auténtica que vaya más allá de las expresiones clásicas del sindicalismo charro y blanco que domina en el sector automotriz.

Aunque el crecimiento del PIB y el récord de inversión extranjera ofrecen señales alentadoras, el panorama aún no está libre de riesgos. La evolución del conflicto arancelario y el desempeño del sector exportador serán determinantes para definir si México logra mantener el impulso o si nuevas turbulencias golpean su recuperación.



Para mitigar esto es importante que se den acciones rápidas de parte del gobierno de México, exigiendo se cumpla lo pactado en el tratado o se renegocien nuevas reglas que no se rompan a merced del estado de ánimo, así como medidas que reduzcan la incertidumbre, de lo contrario, podría enfrentar una reducción más profunda y sostenida en el PIB manufacturero, con el impacto negativo hacia la economía nacional, así como afectando el volumen y la calidad del empleo en un sector que ha sido muy dinámico y cambiante. Solo así la industria automotriz mexicana podrá conservar su competitividad y evitar convertirse en moneda de cambio en futuras negociaciones comerciales con Estados Unidos.

Por si este escenario no fuera de por si complicado, se abre una nueva batalla en las armadoras que cuentan con sindicatos independientes, los cuales distan mucho del corporativismo, verticalidad y antidemocracia que son la regla en el sector automotriz. Por un lado, las negociaciones salariales de las dos armadoras alemanas más importantes en México y que cuentan con los contratos colectivos más robustos de la IAM. La empresa Audi emplazó a huelga para el lunes 16 de Junio, y a pocos días del estallamiento la patronal ofreció un aumento salarial del 3%, muy alejado del 10 % que buscaba el Sindicato Independiente de Trabajadores de Audi México (Sitaudi), por lo cual la posibilidad de una nueva huelga en la planta de San José Chiapa se hace más plausible, sin embargo, en el escenario actual esta puede ser una alternativa que la empresa este buscando para ahorrarse producción en medio de un entorno de incertidumbre.

Al final de la negociación y a horas de que se cumpliera el plazo para estallar la huelga el SITAUDI logró arrancar un 5.3% de incremento salarial, lo que los coloca un 1.1% por encima de la inflación de precios observada en 2024, además de obtener una mejora en vales de despensa y útiles escolares, sin duda alguna, una negociación complicada que logró evitar una huelga en medio del panorama de incertidumbre.





Por otra parte, en VW las negociaciones empezarían el próximo mes para cerrarse en agosto. Ambos sindicatos tienen el peso de un escenario incierto derivado de la política comercial y arancelaria del principal demandante de autos, así como una reducción de la producción, sin embargo, la participación de las bases siempre ha sido un elemento que permite una representación auténtica y negociaciones efectivas frente a la patronal.



“

Nuevamente veremos a prueba la reforma laboral y su espíritu democratizador de las relaciones laborales en México, en donde podemos observar si se encamina a una democracia laboral o veremos el regreso del charrismo sindical con un tinte más cínico que en el pasado.

Por otro lado, se encuentra el SINTTIA quien está demandando la titularidad en la representación de los trabajadores de la GM-SLP única armadora que carece de CCT. La empresa realizó una operación antisindical que si bien no es ilegal si es ilegítima porque violenta el derecho de los trabajadores a organizarse, ya que después de perder el CCT por no legitimarse antes del 1 de mayo de 2023, un mes después la empresa GM - SLP se inventó un “Consejo Laboral” eligiendo a trabajadores a su conveniencia, mismo que habían fungido como “delegados” del sindicato de la CTM y que ante la nula vinculación con la base prefirieron perder el CCT. Así funcionó el llamado “consejo laboral” bajo las directrices de la empresa y con una nula representación de los trabajadores, por otra parte, para evitar el intento de organización la empresa otorgaba todos los beneficios que el SINTTIA obtenía en GM-SILAO a los trabajadores de GM-SLP con la anuencia de este “consejo laboral”.



A pesar de esas maniobras antisindicales el SINTTIA logró el apoyo de los trabajadores que establecen las leyes mexicanas para reclamar la titularidad en la representación y con ello abrir la posibilidad a que exista un CCT que proteja los intereses de los trabajadores y no se queden en acuerdos de palabra que constantemente la empresa ha violentado, aspecto al famoso "Consejo laboral" nunca le importó".

Acto seguido la empresa contactó a un sindicato pro-patronal con fuertes características de ser un sindicato blanco, ya que fue creado por abogados egresados de instituciones privadas en el Estado de México para vender servicios sindicales a las empresas, el llamado "Sindicato Carlos Leone" se registró en el estado de Quintana Roo con 25 personas que ostentaban trabajos en farmacias, hoteles y tiendas de conveniencia, aun así las autoridades registrales les otorgaron un registro amplio para intervenir en cualquier sector económico. La empresa sacó a los integrantes del "consejo laboral" y los convirtió en sindicato, permitiéndoles con licencias de tiempo completo y amplia movilidad en la empresa buscar mediante la coerción y presión por parte de los directivos de Recursos Humanos las firmas necesarias para disputar la titularidad en una elección a realizarse los días 23, 24 y 25 de junio. Nuevamente veremos a prueba la reforma laboral y su espíritu democratizador de las relaciones laborales en México, en donde podemos observar si se encamina a una democracia laboral o veremos el regreso del charrismo sindical con un tinte más cínico que en el pasado.





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



Luis Fernando Mora Reyes [2]

Hace dos números se presentó cómo, a partir de las invenciones y desarrollos tecnológicos aplicados sobre un vehículo de autopropulsión mediante un motor, paulatinamente se construyó la Industria Automotriz en los Estados Unidos de América (IAEUA). En este número, se presenta al lector cómo se constituyó la Industria Automotriz en México (IAM) de 1925 a 1970. Para completar esta interpretación política del nacimiento de la IAM se desarrollarán tres partes, por lo que en esta entrega se presenta la primera.



Es importante recalcar que, a diferencia de la IAEUA, a principios del siglo XX (este siglo abarcó de 1900 a 1999) en México no existía una industria manufacturera de corte industrial como la estadounidense, aunque claramente había importantes sectores productivos en el país como el minero, el ferrocarrilero y el petrolero. No obstante, cabe destacar que la mayoría de estas actividades productivas, como la misma tienda de raya[3], pertenecían al capital extranjero, particularmente al estadounidense (Ruiz, 1978).

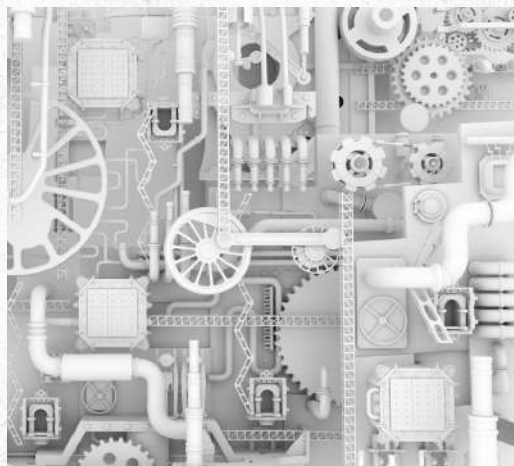
[2] Es licenciado, maestro y doctorante en Ciencia Política por la UNAM; profesor de asignatura en la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM; integrante del Seminario Permanente de Estudios del Trabajo (SPET) de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales de la UNAM, e integrante de la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



Bajo este escenario, y con el término de la Revolución Mexicana y con la consiguiente formación del Estado mexicano, devinieron endebles y cuestionables intentos de institucionalización de las relaciones laborales en el país primero con el artículo 123 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM) y años más tarde con la Ley Federal del Trabajo (LFT), en donde se colocaron dos máximas: a) el estricto control del mundo del trabajo ya con una excesiva intervención del gobierno en los asuntos sindicales como con la imposición de dirigentes y de organizaciones oficiales (paz laboral), y b) los bajos salarios (Xelhuantzi, 2019; Mora, 2024).

“

[...] Los gobiernos posrevolucionarios vieron en la industrialización una suerte de poción para resolver los grandes problemas políticos y sociales del país.”



Estos intentos por formalizar las relaciones de producción fueron cruciales puesto que desde mediados de la década de los veinte del siglo XX (del año de 1925 en adelante), los gobiernos posrevolucionarios vieron en la industrialización una suerte de poción para resolver los grandes problemas políticos y sociales del país mediante el ofrecimiento de los dos pilares previamente mencionados: la paz laboral y los bajos salarios (Mora, 2024). Incluso, la primera empresa que se estableció en México hace cien años exactamente, pudo llegar al país en función de la promesa, intacta aún, cuando, el otrora presidente Plutarco Elías Calles, les prometió a los representantes de la empresa Ford que en ningún momento iban a tener problema con los sindicatos (Quiroz, 2004). Esta promesa no solo se ha mantenido, sino que se ha recrudecido, mas también ha habido importantes ejercicios de sindicalismo democrático e independiente en la IAM (Mora, 2022).



Como puede apreciarse, la conformación de la IAM, bajo el mandato del capital extranjero, y del Estado posrevolucionario mexicano, tuvieron un proceso paralelo de conformación. No obstante, el Estado mexicano, aunque vio en la industrialización el remedio para el rezago económico del país, también se enfrentó al hecho de que en el territorio de México se adoleció de los requerimientos productivos, tecnológicos y de la organización del trabajo de carácter industrial. Por ello, el Estado mexicano, mediante el gobierno, posibilitó el terreno jurídico-político para que el capital extranjero sentara las bases de la IAM (Vicencio, 2007). De ahí que se considere que el Estado, ya por acción u omisión, ha jugado un papel predominante en el desarrollo de la IAM, puesto que ha fungido como un facilitador/regulador de esta industria en México (Mora, 2022).

Antes de 1925, todos los vehículos eran de importación. Sin embargo, desde junio de este año, con la llegada de Ford, hasta la actualidad, comenzó la historia de la IAM. Cabe destacar que las primeras plantas se establecieron, en un principio, y esto por la escasa movilidad del capital en el territorio nacional, en la capital del país y luego en algunos municipios del Estado de México. Asimismo, la mayoría de las empresas asentadas en México eran extranjeras y algunas mixtas (mitad extranjera y mitad mexicana). En 1934 arribó Harvester International y en 1935 General Motors (Aguilar, 1982; Mora, 2022). Durante estos primeros años, había una importante distinción productiva entre las empresas extranjeras de las mixtas y de una que otra de carácter nacional privado. En cuanto a las primeras fábricas de la Ford y de GM eran particularmente importantes el modelo productivo taylorista-fordista, que se entiende como aquellas plantas manufactureras cuyos procesos de trabajo se basaban en la separación tajante entre lo administrativo de lo operativo, en el cálculo y la especialización de los tiempos y movimientos. Por otro lado, estaban las plantas nativas que adolecían de mecanización de la misma cadena de ensamble como con tecnología y herramientas más modestas como el caso de DINA. Empero, ya fuera en las plantas extranjeras como en las privadas nacionales y en las mixtas prevaleció el control taylorista (Quiroz, 2004; Quiroz, 2010; Mora, 2022).



En cuanto al Estado mexicano, este se remitió, durante los primeros 15 años de existencia de la IAM, a efectuar una política arancelaria respecto a las unidades importadas. Desde la década de los cuarenta, comenzó a observarse cierto crecimiento de esta industria, ya que las plantas establecidas en el país lograron cubrir más de la mitad de la demanda del mercado doméstico de vehículos. Este crecimiento fue notorio no solo por acontecimientos coyunturales de la época como la Segunda Guerra Mundial, sino también, en estos años, comenzaron a llevarse a cabo algunos destellos del modelo económico denominado como la Industrialización por Sustitución de Importaciones (ISI).[4] Por ello, el Estado tuvo que incrementar su presencia, no solo como facilitador, sino en cuanto a la regulación de esta industria. Finalmente, en 1947, ante el ascenso de la IAM, el Estado mexicano, a través del gobierno, promulgó el primer decreto automotriz. En este, acorde con el modelo económico de la ISI, se implementaron cuotas de importación y se estipuló, de manera obligatoria, integrar contenido local mediante la incorporación de partes y componentes fabricados en México.

Este decretó tuvo sus frutos para 1950 cuando las plantas establecidas en México lograron cubrir 89 por ciento de la demanda del país (Aguilar, 1982; Vicencio, 2007; García, 2020; Mora, 2022).

Cabe destacar que, para 1952, se mantuvieron cuotas de importación, mas con todo y esto, los precios eran más bajos a los que se fabricaban en la IAM. Esto respondió, en gran medida, a que las plantas, durante estos años, contaban con tecnología e infraestructura más moderadas. No obstante, producto de la implementación de la ISI, por primera vez se consiguió que, entre la década de los cincuenta y sesenta, se pudiera integrar 20 por ciento del contenido local proveniente de las partes y componentes fabricados en México.





Asimismo, la IAM comenzó a consolidarse en el ensamble de autos y de ciertas partes y componentes en función de la inversión que el capital extranjero había realizado en años previos. De hecho, desde un inicio, en la IAM pudo constatarse la superioridad financiera y tecnológica respecto a las empresas de capital privado nacional y a las paraestatales. Esto pudo constatarse cuando, de las 14 empresas asentadas entre estas décadas, siete eran extranjeras, cuatro de capital nacional privado y tres paraestatales (Aguilar, 1982; Quiroz, 2004; Vicencio, 2007; García, 2020; Mora, 2022).

Cabe destacar que, en la década de los sesenta, ha sido la etapa en la que pudo apreciarse el único intento material sobre una política estatal con el objetivo de fomentar la producción nacional. Esto fue notorio con el segundo decreto automotriz de 1962, puesto que, gracias a este, lograron establecerse nuevas plantas y empresas en el centro del país. No obstante, pudo observarse una tenue descentralización de las nuevas inversiones de la Ciudad de México hacia otros estados ubicados al centro del país. En cuanto al Estado de México, se establecieron nuevas plantas de la Ford (1964), de GM (1965) y de la Chrysler (1964 y en 1968), la Volkswagen (1964) que tres años después se desplazó hacia el estado de Puebla y la Nissan que arribó al estado de Morelos en 1961. Es menester mencionar que estas inversiones respondieron en función de lo establecido en el segundo decreto: a) limitó las importaciones e impulsó el control de precios y las cuotas de producción; b) estableció que 60 por ciento del vehículo debía provenir del contenido local, con la finalidad de impulsar la industria de la proveeduría, y c) impuso límites sobre la inversión extranjera en la industria de las autopartes. Aunado a esto, en 1964 se prohibió la importación de motores, con la finalidad de que solamente las empresas que pudieran fabricar estos en el país, tendrían la posibilidad de importar componentes (Aguilar, 1982; Quiroz, 2004; Vicencio, 2007; García, 2020; Mora, 2022).





Para concluir esta primera parte, en 1969 se expidió un acuerdo federal que buscaba compensar 50 por ciento de los costos de las importaciones por las exportaciones, pues se deseaba equilibrar la balanza comercial. Cabe destacar que estas acciones por parte del Estado mexicano únicamente comprobaron la superioridad financiera y tecnológica de las empresas extranjeras, ya que eran las únicas que pudieron cumplir con el decreto de 1962 y con la prohibición de la importación de motores. Esto fue corroborado, cuando, para 1971, de todas las fabricantes asentadas en el país, únicamente quedaban dos de capital paraestatal. Es decir, desde la década de los sesenta, la burguesía nativa abandonó la IAM y la dejó en manos del capital extranjero. En cuanto al acuerdo federal de 1969, si bien las exportaciones incrementaron, estas apenas cubrieron, para 1975, 16 por ciento de los costos de importación. Para 1970, las importaciones eran mayores que las exportaciones. No obstante, para el siguiente decreto automotriz de 1972 comenzó el viro del modelo económico cuando se abandonó el modelo de la ISI hacia el de transformar al país en una plataforma de exportación de bajo costo. Sobre esto se hablará en la segunda parte (Aguilar, 1982; Quiroz, 2004; Vicencio, 2007; Carbajal, 2015; García, 2020; Mora, 2022).

## NOTAS:

[3] La tienda de raya era un establecimiento donde los peones encasillados eran obligados a comprar los alimentos de subsistencia básicos. Solían estar establecidas fuera o cerca de las haciendas y fábricas. Debido a que la paga era mínima, se compensaba con vales de crédito para que los peones pudieran consumir lo mínimo e indispensable. Tristemente, los peones se endeudaban de por vida, misma que era heredada a sus hijos por varias generaciones (Kenneth, 2012).

[4] Como lo establece su nombre, la ISI fue un modelo económico en el cual se buscó fomentar la industria local para reducir la dependencia respecto a las importaciones. Asimismo, para la IAM, este modelo económico resultaba fundamental para fomentar una industria nacional de autopartes con encadenamientos productivos hacia delante y hacia atrás (García, 2020).



**REFERENCIAS:**

- Aguilar García, J. (1982). La política sindical en México: Industria del Automóvil. En F. J. Aguilar García, Historia básica de la rama automotriz (17-67). México: Era.
- 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.
- 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, 1(2), 262-299.
- Kenneth Turner, J. (2012). México Bárbaro. México: Ediciones Leyenda.
- Mora Reyes, L. F. (2022). La relocalización productiva y la industria automotriz: caso del complejo de General Motors en el municipio Villa de Reyes, San Luis Potosí, México (Tesis que para obtener el grado de Maestro en Estudios Políticos y Sociales). México: UNAM.
- Mora Reyes, L. F. (2024). La integración paradójica de la industria automotriz en México en la región económica de América de Norte: una industria importada y yimportada y diseñada para exportar. Revista ORBEM, (6), 69-93.
- 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), 33-58.
- Quiroz Trejo, J. O. (julio-diciembre 2010). Taylorismo, fordismo y administración científica en la industria automotriz. Gestión y estrategia,(38), 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), 79-111.
- Ruiz, R. E. (1978). La revolución mexicana y el movimiento obrero 1911-1923. México: Editorial Era.
- Vicencio Miranda, A. (2007). La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectivas. Contaduría y administración,(221), 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.





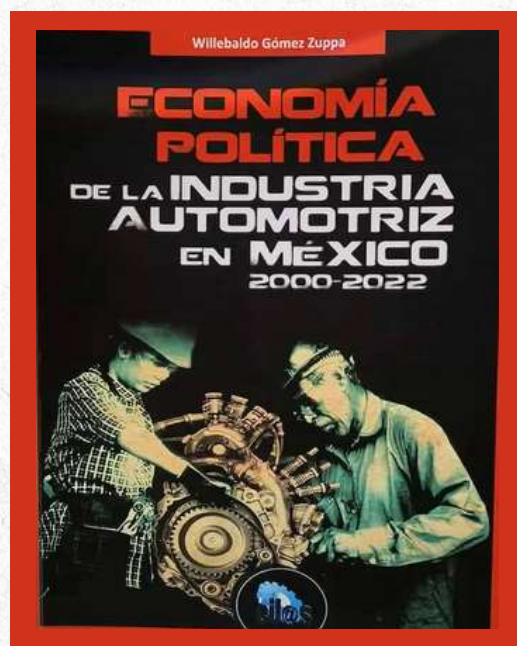
# RESEÑA DE LIBRO

## **ECONOMÍA POLÍTICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO 2000-2022 (2023), DE WILLEBALDO GÓMEZ ZUPPA**

Diego Hernández Zavala[5]

Pocas veces se tiene la oportunidad de leer una investigación realizada por alguien que también participa activamente en el proceso organizativo que estudia. En las ciencias sociales suele haber una clara distancia entre el análisis académico y el compromiso con los procesos sociales; este no es el caso.

En Economía Política de la Industria Automotriz en México 2000-2022, Willebaldo Gómez Zuppa presenta una investigación militante que examina los efectos sociales, económicos y políticos del nuevo modelo laboral surgido con el corporativismo obradorista. A través de cinco apartados y once capítulos, el libro articula cambios macroeconómicos ligados al T-MEC con el proceso organizativo que dio origen al Sindicato Independiente de Trabajadores y Trabajadoras de la Industria Automotriz (SINTTIA), en un contexto atravesado por la pandemia de COVID-19.



[5] Miembro del equipo de investigación del CILAS



El primer apartado, Perspectivas teóricas, contempla el Capítulo I. El debate teórico del desarrollo económico a inicios del siglo XXI; y el Capítulo II. La noción teórica de los modelos económicos y los modelos productivos para caracterizar la IAM. En el primero se hace un recorrido por las teorías del desarrollo económico que los Estados, empresas y científicos han utilizado para justificar, medir y "mitigar" la desigualdad social; para desarrollar los medios de producción de la sociedad, así como la distribución, posesión y explotación de esos medios. Particularmente, hace énfasis en situarnos en las teorías de las cuales parte el Estado mexicano que surge del proceso de reacumulación capitalista de 1980. Por otro lado, en el segundo capítulo se ven los doce modelos productivos y económicos que existen para explicar y moldear los efectos socioeconómicos que produce la relación entre los trabajadores, empresarios y Estado en la Industria Automotriz en México (IAM). El análisis es bastante bueno, ya que muestra las estrategias que usan los Estados y empresas en el capitalismo actual para generar y "distribuir" riqueza, contrastándolas con los efectos sociales que producen en los trabajadores.



Fuente: David Valdez (1992). Carlos Salinas (esquina superior izquierda), George H. W. Bush y Brian Mulroney durante la ceremonia inicial del TLC. En Wikipedia

[https://es.wikipedia.org/wiki/Carlos\\_Salinas\\_de\\_Gortari#/media/Archivo:President\\_Bush,\\_Canadian\\_Prime\\_Minister\\_Brian\\_Mulroney\\_and\\_Mexican\\_President\\_Carlos\\_Salinas\\_participate\\_in\\_the...\\_-\\_NARA\\_-\\_186460.jpg](https://es.wikipedia.org/wiki/Carlos_Salinas_de_Gortari#/media/Archivo:President_Bush,_Canadian_Prime_Minister_Brian_Mulroney_and_Mexican_President_Carlos_Salinas_participate_in_the..._-_NARA_-_186460.jpg)



El segundo apartado, Contexto de la Industria Automotriz, abarca el Capítulo III. La evolución de la Industria Automotriz a nivel mundial; el Capítulo IV. Breve historia de la Industria Automotriz en México; y el Capítulo V. Conflictividad y huelgas en la Industria Automotriz en México. El tercer capítulo continúa explicando los efectos producidos por los modelos económicos establecidos para organizar la IAM, mostrando la posición que ocupa México en el proceso global de producir automóviles y las implicaciones que tiene en las capacidades del Estado para dirigir su propia economía, para poder decidir sobre qué y cómo producir. Asimismo, se complementan con datos económicos los resultados que hasta ahora ha tenido la IAM en relación con la producción mundial de automóviles.

Andrea Karen García Echeverría colabora en el cuarto capítulo para dilucidar el desarrollo histórico de la IAM desde la apertura de la Ford en 1925, pasando por la aparición de automóviles tan emblemáticos como la combi o el Tsuru, hasta situarnos en las consecuencias de la crisis económica mundial de 2008. El quinto capítulo brinda dos historias más: una sobre el derecho de huelga en México y otra más sobre las huelgas que General



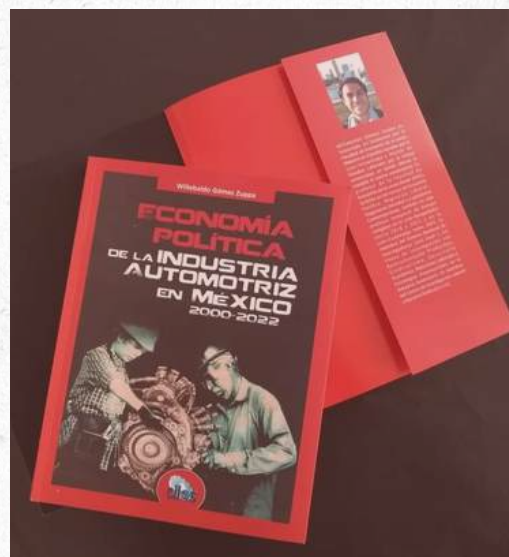
Fuente: Wikipedia (2025). Archivo: Nissan Tsur Taxi JPG. En Wikipedia:  
[https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Nissan\\_Tsuru\\_Taxi.jpg](https://es.m.wikipedia.org/wiki/Archivo:Nissan_Tsuru_Taxi.jpg)

Motors México (GM) ha tenido desde 1965, así como los sindicatos independientes que han existido en la IAM, contrastando con datos los cambios socioeconómicos que estos lograron.

El tercer apartado, Estudio de la industria automotriz y la economía mexicana con su Capítulo VI. La industria automotriz en México a inicios del siglo XXI es propiamente un estado del arte de la IAM en términos económicos, de producción, ventas, cantidad de instalaciones, datos sobre el volumen y condiciones de empleo, outsourcing, salarios y más variables económicas.



Son bastante útiles los mapas que muestran toda la distribución de la producción de la IAM y los que detallan cuáles son los sindicatos que estaban en cada planta armadora en México. Todos estos datos económicos vienen acompañados de una explicación sobre cómo los sindicatos de la IAM han vivido un proceso de "atomización sindical" en el cual el nivel de negociación colectiva parece estar estancado en negociaciones a nivel lugar de trabajo. El Capítulo VII. La evolución de la economía mexicana (salarios, empleo, IED, inflación, PIB, PIB sectorial, comercio internacional, balanza comercial y tipo de cambio) complementa el capítulo pasado profundizando en más datos macroeconómicos de México, con sus respectivas tablas y desarrollos.



El cuarto apartado es bastante corto, ya que solo contiene el Capítulo VIII. Estudios de casos sobre reestructuración productiva, en el cual se ahonda más en la comprensión de la historia de la IAM, se elaboran los procesos de reestructuración del capital que vivió la Ford Cuautitlán, se detalla el proceso de organización del trabajo, las relaciones laborales y una descripción de la tecnología que poseía la planta. Por otro lado, el quinto y último apartado, Implicaciones del cambio en el modelo institucional laboral en México, es el más largo del libro y en él se encuentra el Capítulo IX. Cambio en el modelo laboral institucional en México: COVID-19, Reforma Laboral y T-MEC; el Capítulo X. Ejemplos de implementación del nuevo modelo laboral en México; y el Capítulo XI. Impactos de la Reforma Laboral en la Industria Automotriz en México y la contratación colectiva.



La maestra Alda González Velasco colabora en el Capítulo IX, donde se exponen las consecuencias del modelo sindical corporativo en México y se aborda la legislación actual derivada del T-MEC y la Reforma Laboral de 2019, junto con las nuevas instituciones laborales. El Capítulo X, el más extenso del libro, analiza detalladamente la instalación de General Motors en México desde 1921 y su historia sindical, concluyendo con la crónica de la creación del SINTTIA y su interacción con los mecanismos del T-MEC. Finalmente, el Capítulo XI, también en coautoría con Alda González, recuerda la situación macroeconómica del sindicalismo y destaca la victoria del SINTTIA en GM Silao como prueba de que es posible construir organizaciones legítimas y representativas que logren negociaciones colectivas efectivas.



**Economía Política de la Industria Automotriz en México 2000-2022**, de Willebaldo Gómez Zuppa, es una lectura bastante redonda y completa, en donde cada descripción, interpretación o crítica tiene no solo una posición teórica firme, sino también política, la cual nos deja entender que no solo existen nuevas formas de organización obrera, sino también nuevas formas de hacer investigación militante y conocimiento científico social. A pesar de lo específico que puede sonar el título del libro, la explicación e interrelación que se hace de datos y teoría económica con los procesos de organización obrera vividos en la IAM —en concreto en el SINTTIA— es accesible; se nota un esfuerzo por generar un lenguaje científico que sea entendible para cualquier tipo de lector.



En lo personal esta fue mi frase favorita del libro:

*"El SINTTIA demostró que es posible ganarle al corporativismo que ha dominado las relaciones laborales en México desde hace casi 100 años. En segundo lugar, coloca por primera vez a una mujer al frente de la representación colectiva en la industria automotriz. Tercero, puso a prueba el cambio institucional cuyo espíritu busca democratizar las relaciones laborales y empoderar al trabajador. Y por último, la articulación, organización, investigación y convencimiento que tuvieron los trabajadores, deja claro que no hay cambio trascendental sin la participación de los sujetos implicados, y sin ellos el cambio institucional es un cascarón hueco"*



#### **Libro en cuestión:**

Williebaldo Gómez Zuppa (2023). ECONOMÍA POLÍTICA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO 2000-2022. En CILAS. Edición Jirafagráfica. Fondo Editorial IN TLILLI, IN TLAPALLI,





# LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



## AR MOTOR

### **"BYD YA ES EL MAYOR EMPLEADOR DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MUNDIAL"**

Los últimos datos disponibles del mayor fabricante de automóviles de China muestran que, a mediados de septiembre de 2024, BYD contaba con 900.608 empleados. Se trata, con diferencia, de la mayor cantidad de empleados del sector.

## LA JORNADA

### **BUSCA SECRETARÍA DE ECONOMÍA FOMENTAR PRODUCCIÓN NACIONAL DE AUTOS**

La Secretaría de Economía (SE) busca fomentar la producción nacional de automóviles, por lo que se reunirá en los siguientes días con representantes de esta industria.



## INVESTING

### **GOLDMAN SACHS REDUCE PERSPECTIVA PARA SECTOR AUTOMOTRIZ; BAJA CALIFICACIÓN DE FORD**

Goldman Sachs ha rebajado la calificación de Ford Motor de Compra a Neutral debido a un entorno macroeconómico y competitivo más difícil para los fabricantes de automóviles estadounidenses.





## EL SOL DEL CENTRO

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

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

## INFOBAE

### **DESPIDOS MASIVOS Y RECORTES LABORALES GOLPEAN BAJA CALIFORNIA POR ARANCELES**

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



## MEXICO INDUSTRY

### **SK TEC ANUNCIA EXPANSIÓN EN GUANAJUATO PARA FORTALECER EL SECTOR AUTOMOTRIZ**

En el marco de una gira de trabajo encabezada por la gobernadora de Guanajuato, Libia Dennise García Muñoz Ledo, se confirmó que la empresa SK TEC, líder en la fabricación de componentes automotrices, realizará una inversión superior a los 380 millones de pesos.

## URBAN TECNO

### **LYNK & CO EMPRESA SUECO-CHINA PRESENTA NUEVA SUV ELECTRICA**

Más de 1.300 kilómetros de autonomía, dos motores eléctricos y capacidad híbrida. Así es el nuevo SUV presentado en China  
La autonomía combinada del Lynk & Co 900 es de 1443 kilómetros.







## AM NOTICIAS

### **LOS COSTOS LABORALES EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SON MENORES EN MÉXICO POR VEHÍCULO**

El costo por auto en México se ubicó muy por debajo del de países como Canadá, de 968 dólares; Estados Unidos, de mil 342, y Alemania, de 3 mil 307.

## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **INA: AUTOPARTES MEXICANAS ACUMULAN 18.3 MIL MDD EN EL PRIMER BIMESTRE DE 2025**

La industria de autopartes en México acumuló 18.3 mil MDD en producción durante el primer bimestre de 2025, con una caída de 10.5% respecto al año anterior.



## EL CEO

### **¿EFECTO ARANCELES?**

La producción de autopartes tropezó en el primer bimestre del año; sin embargo, los representantes del sector descartaron que sea consecuencia directa de la política arancelaria del presidente Donald Trump.

## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **NISSAN A1: PRODUCCIÓN SINCRONIZADA Y 17 MILLONES DE MOTORES HECHOS EN MÉXICO**

La planta A1 de Nissan Mexicana en Aguascalientes produce en promedio 270 mil vehículos al año y 1,400 motores diarios.



## REFORMA

### **INICIARÍA REVISIÓN DE T-MEC EN SEGUNDO SEMESTRE.- EBRARD**

El Secretario de Economía, Marcelo Ebrard, estimó este lunes que el inicio del proceso de revisión del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) será en la segunda mitad de 2025.





## MILENIO

### ARANCEL EFECTIVO DE EU A IMPORTACIONES DESDE MÉXICO SE UBICA EN 13.67%: BANCO BASE

El tratado comercial que México, Canadá y EU mantienen desde 1994 y que fue renovado como T-MEC en 2020, es vital para la economía mexicana, que envía a Estados Unidos más del por ciento de sus exportaciones.

## EL ECONOMISTA

### GOBIERNO INCENTIVARÁ SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES DE AUTOS

Se alista un decreto con políticas para favorecer una mayor producción nacional de autos y reducir las compras externas, principalmente las provenientes de países como China y la India.



## EL INFORMADOR

### INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PIDE AUMENTO EN LA DEDUCCIÓN DEL ISR POR COMPRAR AUTOS

Autoridades buscan incrementar 10% la producción de vehículos hechos en el país.

## MEXICO INDUSTRY

### EE. UU. SE MANTIENE COMO PRINCIPAL DESTINO DE VEHÍCULOS PESADOS MEXICANOS

Durante los primeros cuatro meses del año, Estados Unidos de América continúa siendo el principal socio comercial de México hacia donde se exporta la producción de vehículos pesados, con la venta de 40,772 unidades.







## EXPANSIÓN

### UN T-MEC MÁS RÍGIDO SE AVECINA PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La expectativa es que el Valor de Contenido Regional, actualmente fijado en 75% para vehículos ligeros, se eleve a 85%

## EL SOL DE LEÓN

### MENOS HORAS, MÁS EFICIENCIA: EL RETO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ANTE LA NUEVA JORNADA LABORAL

La industria automotriz ya trabaja en esquemas de eficiencia y planeación a largo plazo para adaptarse al nuevo esquema laboral propuesto.



## AM NOTICIAS

### MÉXICO VENDE AUTOS IMPORTADOS DE CHINA; NO TIENEN NINGUNA PIEZA FABRICADA EN EL PAÍS

Manuel Montoya, CEO Automotive Cluster de Nuevo León (CLAUT), destacó que aunque fue un buen año en ventas, este crecimiento supone un riesgo en la industria nacional, del que se debe ser consciente.

## EL ECONOMISTA

### AUTOMOTRIZ CHINA CHANGAN LLEGARÁ A 80 SUCURSALES EN MÉXICO ESTE 2025

Changan tiene la encomienda de su corporativo de fabricar, desarrollar en su centro de desarrollo y comercializar en el país y nacionales latinoamericanas.



## EXPANSIÓN

### LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ CHINA TIENE AHORA UN ROSTRO MUY EUROPEO

Detrás de las siluetas que recuerdan a modelos europeos, hay diseñadores alemanes o formados en Europa, muchos con pasado en marcas como BMW, Mercedes o el Grupo Volkswagen.





## EL FINANCIERO

### **BOSCH MÉXICO ACELERA LA TRANSFORMACIÓN DE LA MOVILIDAD**

La compañía impulsa el desarrollo de soluciones automotrices avanzadas, con una visión integral que va desde la automatización de procesos hasta la creación de vehículos más seguros, conectados y sostenibles.

## TELEMUNDO

### **¿CUÁNTO COSTARÍA UN AUTOMÓVIL 100% HECHO EN EE.UU.? ES COMPLICADO**

El ensamblaje de una popular camioneta es un claro ejemplo de lo compleja que es la cadena de suministro automotriz global. Explicamos cómo se multiplicaría el costo.



## LA RAZÓN

### **LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ GLOBAL SUFRE CAÍDAS DE BENEFICIOS MIENTRAS CHINA GANA TERRENO**

Los grandes fabricantes europeos, estadounidenses y japoneses registran fuertes descensos en sus ganancias en el primer trimestre de 2025, en contraste con el imparable avance de las marcas chinas como BYD y MG.

## EL FINANCIERO

### **¿SE CAE NISSAN?: ESTAS SON LAS 3 PLANTAS QUE TIENE EN MÉXICO Y QUE PODRÍAN CERRAR POR COSTOS**

Nissan planea cerrar plantas en Japón, México y otros tres países como parte de su programa de reestructuración.



## EL SOL DE SAN LUIS

### **“EL T-MEC YA ESTÁ ROTO”: ADVIERTEN AFECTACIONES GRAVES AL SECTOR AUTOMOTRIZ**

El hecho de que se hable de una renegociación, suma a la incertidumbre en el mercado internacional, lo que implica otra vez una pausa a las inversiones.





## MOBILITY PORTAL

### **ESTE ES UN CAMBIO DE ÉPOCA PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

Alfredo Arzola, director del Clúster Automotriz de Guanajuato, analiza en diálogo con Mobility Portal Latinoamérica los desafíos y oportunidades de la electromovilidad en México. El rol de Toyota y la autonomía en los autos del futuro cercano.

## CLUSTER INDUSTRIAL

### **TOYOTA, HONDA Y GM LIDERAN EL ÍNDICE DE RELACIONES CON PROVEEDORES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ**

De acuerdo con Plante Moran, Toyota, Honda y GM consolidaron su relación con proveedores y lideran el índice WRI 2025, mientras Stellantis cae al último lugar con su peor puntaje desde 2008..



## AM NOTICIAS

### **SE LOGRÓ TRATO PREFERENCIAL PARA AUTOS MEXICANOS: EU DESCONTARÁ ARANCELES**

“Un acuerdo que yo veo muy positivo, que establece un trato preferencial para la industria automotriz en México y Canadá, con relación a la industria automotriz de otros países del mundo.”

## EL ECONOMISTA

### **NHK SPRING AMPLÍA OPERACIONES EN IRAPUATO: INVIERTE 55 MDD EN NUEVA PLANTA DE PRODUCCIÓN**

NHK Spring es reconocida como una de las principales fabricantes de resortes de suspensión automotriz a nivel mundial. Se fundó en 1939, acumulando más de 80 años de experiencia en la industria.







## LA JORNADA

### EL ESTADO DE MÉXICO ENFRENTÓ UNA CAÍDA EN LA PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS

Durante el segundo trimestre del año, el Estado de México enfrentó una caída en la producción y exportación de vehículos, según datos del Boletín Informativo, Estadístico y Laboral Automotriz del Centro de Investigación Laboral y Asesoría Sindical (CILAS).

## MILENIO

### A OCHO AÑOS DE SU LLEGADA A MÉXICO, EL LIDERAZGO DE JAC EN ELECTROMOVILIDAD

JAC sigue creciendo con sus vehículos eléctricos, siendo México su mercado más importante.



## SWISS INFO

### VOLVO ELIMINARÁ 3.000 EMPLEOS, PRINCIPALMENTE EN SUECIA

El fabricante de automóviles sueco Volvo, propiedad del grupo chino Geely, eliminará 3.000 puestos de trabajo, lo que representa aproximadamente 15 % de su personal administrativo, para hacer frente al deterioro de la situación en el sector automotriz, anunció el lunes la compañía.

## EL ECONOMISTA

### SECTOR AUTOMOTRIZ GENERA LAS MAYORES DIVISAS, PERO ENFRENTA COMPLEJIDAD OPERATIVA DE ARANCELES: EXPERTOS

Durante el Global Transportation & Innovation Summit, expertos del sector automotriz advirtieron que la industria enfrenta retos como deficiencias en infraestructura para comercio exterior, falta de energía, crecimiento marginal del 0.9% y pausas en proyectos de inversión.







## EL FINANCIERO

### ¿ADIÓS AL BYD? RECOMIENDAN IMPONER ARANCEL DEL 70% A AUTOS CHINOS EN MÉXICO PARA PROTEGER LA INDUSTRIA NACIONAL

México es el mayor importador de autos chinos en 2025, con el 19.1% de sus ventas provenientes de China.

## EXPANSIÓN

### REVISIÓN DEL T-MEC PONE BAJO LA LUPA LAS CONDICIONES LABORALES EN AUTOMOTRICES

La brecha salarial entre México y Estados Unidos alimenta reclamos de sindicatos y legisladores estadounidenses, que exigen frenar lo que consideran una competencia automotriz desleal



## AM NOTICIAS

### MÉXICO SE CONVIRTIÓ EN EL MAYOR COMPRADOR DEL MUNDO DE AUTOS HECHOS EN CHINA

Se trata de unidades que van desde las marcas chinas hasta aquellas firmas como General Motors, Ford, Chrysler, Kia y Peugeot que tienen plantas en territorio chino

## EXPANSIÓN

### LA NUEVA OBSESIÓN DE LOS FABRICANTES DE AUTOS YA NO SON LOS CABALLOS DE FUERZA

Las firmas ahora buscan atraer a los clientes con pantallas cada vez más grandes, envolventes y conectadas, que los compradores asocian con lujo, tecnología y estatus..







## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **PANORAMA AUTOMOTRIZ EN GUANAJUATO Y NUEVOS ARANCELES EN EE.UU.: ANÁLISIS Y ESTRATEGIAS ANTE UN ENTORNO DESAFIANTE**

CLAUGTO y COFOCE realizaron un webinar estratégico donde analizaron el desempeño automotriz de Guanajuato en T1 2025, el impacto de nuevos aranceles de EE. UU. y ofrecieron estrategias clave como diversificación y relocalización de cadenas.

## CLÚSTER INDUSTRIAL

### **ESTOS SON LOS ESTADOS QUE DOMINAN LA PROVEEDURÍA DE ELECTROMOVILIDAD EN MÉXICO**

Guanajuato, Coahuila, Nuevo León, Querétaro y San Luis Potosí concentran la mayor parte de la proveeduría para vehículos electrificados en México.



## MOBILITY

### **CON INVERSIÓN DE USD 100 MILLONES, BOSCH MÉXICO REDOBLA APUESTA POR MOVILIDAD SOSTENIBLE**

En el marco de su 70 aniversario, Bosch México reveló su estrategia enfocada en consolidar su liderazgo en tecnologías de movilidad sostenible, con esta millonaria inversión destinada al desarrollo de proveedores locales y la ampliación de su capacidad productiva.

## LA JORNADA DE ORIENTE

### **NO HABRÁ CRECIMIENTO EN PRODUCCIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ Y EN EL PEOR ESCENARIO DESCENDERÍA 20%: CLAUZ**

Clientes en EU están posponiendo compras de autos hasta que haya claridad en los precios.







## RUTA MOTOR

### **VOLKSWAGEN, BMW Y MERCEDES-BENZ BUSCAN NEGOCIAR CON EE.UU. PARA FRENAR ARANCELES**

Las tres grandes compañías alemanas se han unido para poder frenar esta controvertida medida e incluso están abiertos a invertir en el mercado estadounidense.

## EL SOL DE TLAXCALA

### **AUMENTO DE ARANCELES ENCARECERÁ COSTOS DE PRODUCCIÓN EN DIVERSOS RUBROS, RECONOCE COPARMEX**

El aumento arancelario al acero, que pasó de 25 al 50 %, representa un golpe directo a las exportaciones mexicanas de acero y aluminio, lo cual elevará los costos para los productores nacionales e impactará negativamente su competitividad en el mercado estadounidense



## PERIÓDICO CORREO

### **ARANCELES DE TRUMP FRENAN 35 INVERSIONES CHINAS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN GUANAJUATO**

La CMIT advirtió que los aranceles de EE.UU. y la incertidumbre política han frenado inversiones chinas, lo que afecta a la industria automotriz en Guanajuato.

## EL ECONOMISTA

### **TRABAJADORES DE GENERAL MOTORS EN SAN LUIS POTOSÍ REALIZARÁN VOTACIONES EL 25 Y 27 DE JUNIO**

La líder sindical de SINTTIA, Alejandra Morales, recordó que el anterior Contrato Colectivo de Trabajo de la planta no fue legitimado y, de acuerdo con lo dispuesto por la Reforma Laboral de 2019, el sindicato cetemista que lo detentaba perdió la representación sindical.







DW

**INDUSTRIA ALEMANA ALERTA DE ESCASEZ DE TIERRAS RARAS CHINAS**

La industria automotriz mundial se está viendo también tensionada por las restricciones de China a sus exportaciones de tierras raras, de las cuales tiene un cuasi monopolio.

EDUCATIV

**EL «LOBBY» AUTOMOVILÍSTICO ALEMÁN PIDE A BRUSELAS ANULAR LA PROHIBICIÓN DE LOS COCHES DE GASOLINA**

La VDA pide a Bruselas en un «plan de 10 puntos» la reducción de los límites de emisiones, incluido un periodo de «aplicación progresiva de dos años» para cumplir los objetivos de reducción de 2030 y 2035.



EJE CENTRAL

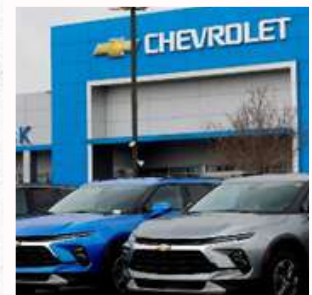
**REANUDA GENERAL MOTORS OPERACIONES EN RAMOS ARIZPE Y SILAO**

Este viernes se definirá si reanudan operaciones las Plantas de Ensamble en estos municipios; aún está por definirse el regreso a operaciones en Toluca y SLP.

EL SOL DE MÉXICO

**GENERAL MOTORS MOVERÁ PRODUCCIÓN DE LA BLAZER Y EQUINOX DE MÉXICO A EU**

La compañía anunció que invertirá cuatro mil millones de dólares en tres plantas para aumentar su producción en EU.







## MILENIO

### **ANALISTAS ADVIERTEN INQUIETUD POR AUMENTO DEL 50% DE ARANCELES AL ACERO**

Diego Giangreco, analista senior global de la firma CRU consultoría, considera difícil estimar el impacto que tendrá en la industria automotriz mexicana la nueva tarifa.

## SWISSINFO

### **NO HABRÁ DESPIDOS NI SE PRODUCIRÁN MENOS AUTOS EN GM SLP: SEDECO**

General Motors cuenta con aproximadamente seis mil 500 empleados en la planta ubicada en Villa de Reyes, donde se producen modelos como la GMC Terrain, Chevrolet Trax y Chevrolet Equinox



## BIEN INFORMADO

### **INVERSIÓN CHINA EN AUTOPARTES SUMA 3 MIL 900 MDD EN MÉXICO**

Se trata de una participación de 3.1% en la producción nacional de piezas de autos.



# 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.

