

LABELA

#009

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO EN
LA ANTESALA DE LA RENEGOCIACIÓN DEL
T-MEC**



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 9.
EDICIÓN DIGITAL, 44 PÁGINAS.
CILAS – CALIS, CDMX.

DIRECTORIO CILAS.

DIRECTIVA CILAS

Héctor de la Cueva Díaz y Luis Bueno
Rodríguez

EDITOR

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

DISEÑO

Fernanda Justo

ÍNDICE

03

PRESENTACIÓN

06

ESTADÍSTICAS IAM
OCTUBRE 2025

11

T-MEC, LIBRE COMERCIO,
DERECHOS HUMANOS
LABORALES Y EXPANSIÓN
IMPERIALISTA EN LA REGIÓN
DE AMÉRICA DEL NORTE

18

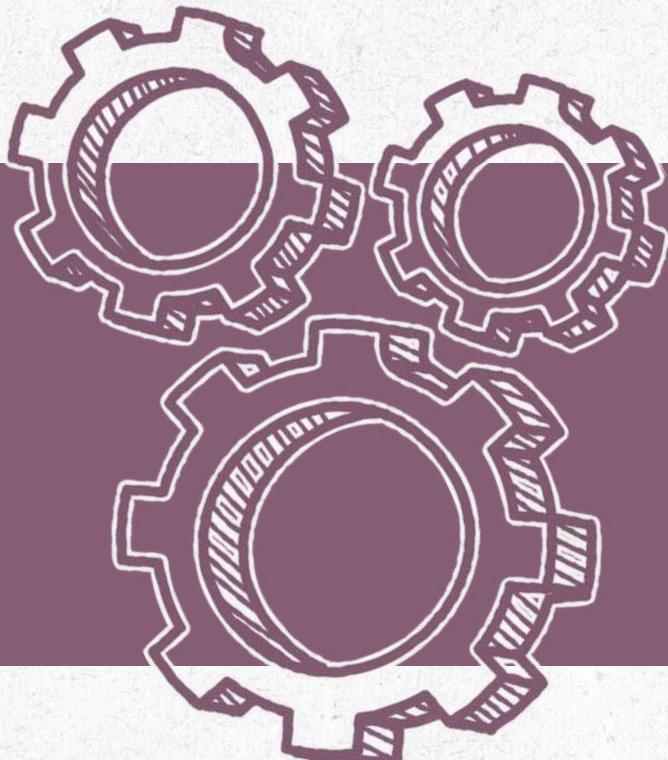
LA HUELGA DE BRAZOS CAÍDOS: THE SIT
DOWN STRIKE (1936-1937) [SEGUNDA PARTE]

23

EL SINDICALISMO AUTOMOTRIZ MEXICANO
PREPARA LOS MOTORES DE CARA A LA
REVISIÓN DEL T-MEC

31

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS
MEDIOS



PRESENTACIÓN

BIELA No. 9



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 9 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA) correspondiente al mes de noviembre de 2025, que analiza la información más relevante sobre el comportamiento de la economía mexicana y de la Industria Automotriz en México (IAM) del último periodo.

En las estadísticas automotrices revisamos el comportamiento comercial, productivo y de exportación de la Industria Automotriz en México (IAM), dando cuenta de un claro panorama de estancamiento derivado de la incertidumbre arancelaria de la política neoproteccionista del gobierno de Estados Unidos, aunque el panorama no ha sido devastador como se anunciaba a principios de año, si encontramos una paralización de las nuevas inversiones, así como afectaciones a las principales empresas automotrices, con la consiguiente afectación al volumen y estabilidad del empleo en el sector.

En este número presentamos tres interesantes artículos, el primero de ellos aborda un análisis sobre los principales aspectos de la renegociación del T-MEC, las implicaciones para la soberanía de México, su estructura económica, el afán imperialista de someter la región de América del Norte y las implicaciones para los derechos humanos laborales.

El segundo artículo, a cargo de Luis Fernando Mora Reyes, nos presenta la continuación del análisis de la Huelga de brazos caídos sucedida en 1936 e impulsada por la UAW en los Estados Unidos, haciendo evidente la importancia de recuperar la memoria de lucha de los trabajadores automotrices en un momento en donde las razas y nacionalidades confunden y desdibujan la pertenencia de clase, así como identificar a los verdaderos enemigos.



El tercer artículo es una contribución de Michelle Maldonado, que analiza el proceso de renegociación del T-MEC colocando de manifiesto las diversas aristas que esta renegociación tiene y marcando una pauta analítica para analizar el desempeño de la economía regional en los últimos años.

Por último, presentamos las notas más destacadas de la industria automotriz en los medios impresos y electrónicos en donde nuevamente la mayoría de las notas están relacionadas con el comercio regional, la incertidumbre arancelaria y los principales cambios productivos y tecnológicos del sector automotriz en los últimos meses.

Así pues, se presenta LA BIELA no. 9 y arrancamos la recta final del año en donde es preciso recordar que ...y sin embargo cada auto se mueve por su trabajo.

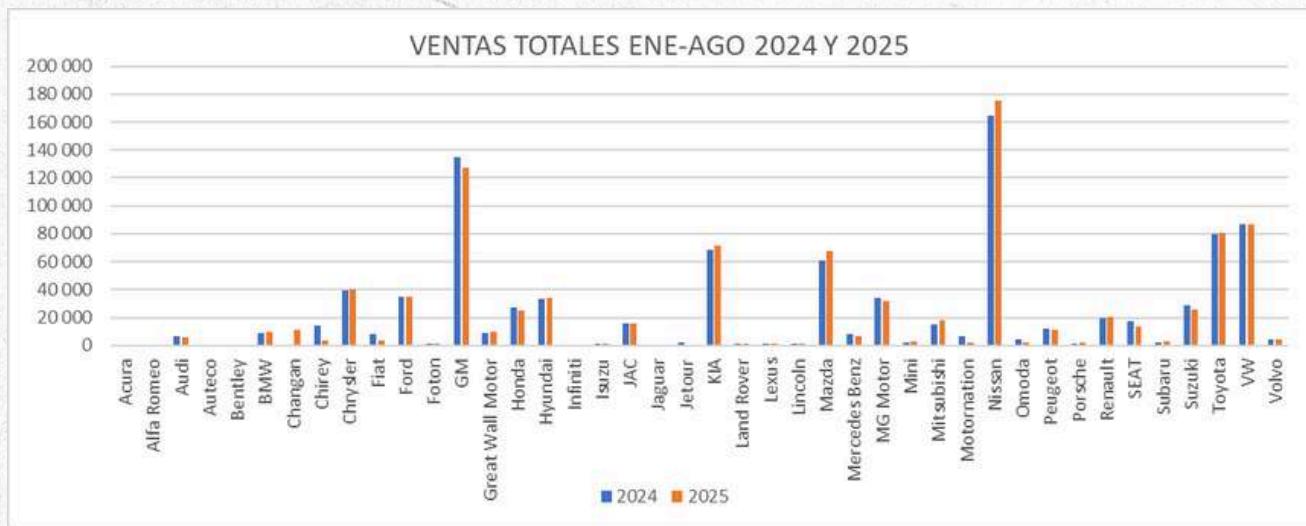
...y sin embargo cada auto se mueve por su trabajo.



ESTADÍSTICAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA

OCTUBRE 2025

Durante el periodo de enero a octubre de 2025 la Industria Automotriz en México (IAM), presento un rasgo notable de desaceleración con respecto a los años previos, finalmente los efectos de la incertidumbre arancelaria ya se han dejado sentir en los principales indicadores del sector correspondiente a la comercialización producción, exportación ventas y el empleo de los trabajadores mexicanos.



El mes de octubre fue muy bueno, pues se comercializaron más unidades que permitió recuperar los niveles del año pasado. En el periodo enero a octubre las ventas totales alcanzaron el **1 millón 204 mil 923 unidades**, lo que representa un magro crecimiento del 0.1% en comparación con el mismo periodo de 2024 cuando acumulo ventas por más de **1 millón 203 mil 581 unidades**.

En los diez meses del año las marcas que lideran las ventas en el mercado doméstico son **Nissan, GM, Volkswagen, Toyota, Kia y Mazda** con una cuota de 18.18, 13.2, 9.14, 8.5, 7.5 y 7 por ciento respectivamente, lo que en su conjunto los lleva a concentrar el 63.62% de las ventas totales.

Por su parte las empresas chinas que comercializan autos en México con 9 marcas detentan una cuota de mercado de 8.12%. Por su parte las empresas origen de capital estadounidense tienen una cuota de mercado de 21.2%, mientras que las empresas de origen de capital alemán detentan un 13.66 por ciento. En este rubro es importante destacar que las empresas asiáticas (Japón y Corea del Sur) detentan el mayor porcentaje del mercado con un 52.78 por ciento, lo que sin duda deja claro que el modelo de negocio está centrado en dominar el mercado mexicano y muchas de esas empresas también producen sus modelos en territorio nacional.

A lo largo del año se ha mostrado un incremento sostenido del consumo de los productos nacionales al pasar de un 33.7 por ciento en 2024 a un 35.7 por ciento en los primeros 10 meses del año, ya que el mercado mexicano consumió 429 mil 955 vehículos producidos en México por 774 mil 968 unidades producidas en el extranjero, lo que refuerza la tendencia de la IAM a ser una plataforma de exportación que no consume lo que produce, pero que en medio de la guerra comercial ha abierto un pequeño espacio para el consumo de productos fabricados en México.

Entre las empresas que tuvieron un comportamiento sobresaliente destacamos la participación de Nissan, la cual se mantuvo como el líder indiscutible del mercado y tuvo un crecimiento de 7.4% con respecto al 2024. Mazda, KIA, Hyundai continuaron con un desempeño positivo y un crecimiento constante de 8.9, 6.7 y 0.6 por ciento respectivamente frente al desempeño que tuvieron el año pasado, lo que consolida su posición en el mercado mexicano.

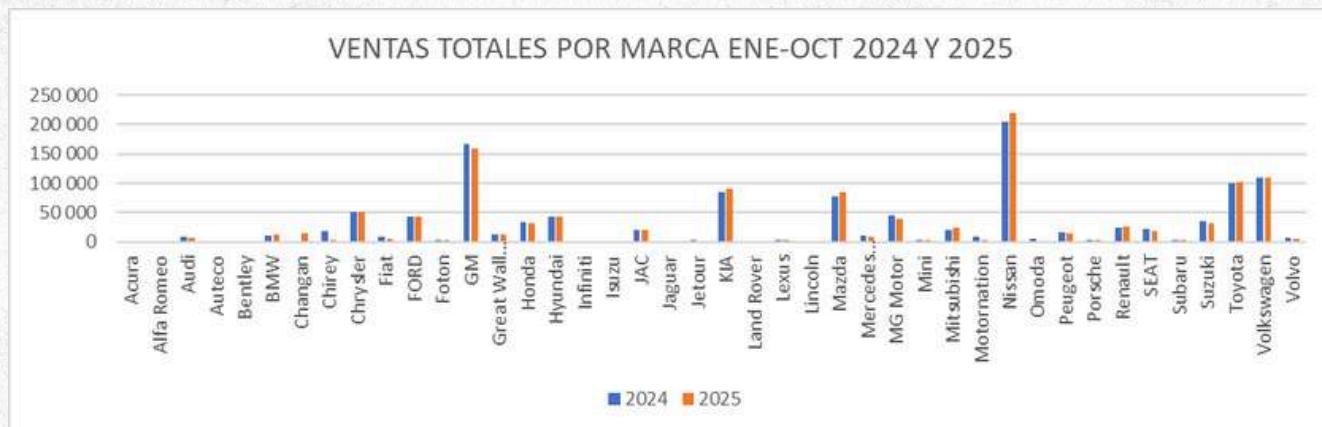


VENTA AL PÚBLICO POR MARCA ENE - OCT 2024 Y 2025 (UNIDADES)

Marca	Total Mercado Interno			De Fab. Nacional			De Importación			% VENTAS 2025	
	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	2024	2025	Dif %	Nal.	Imp.
Acura	831	582	-30.0	0	134	n.c.	831	448	-46.1	0.00	23.02
Alfa Romeo	382	248	-35.1	0	0	n.c.	382	248	-35.1	0.00	0.00
Audi	8 489	7 422	-12.6	1 790	1 409	-21.3	6 699	6 013	-10.2	21.09	18.98
Auteco	7	33	371.4	0	0	n.c.	7	33	371.4	0.00	0.00
Bentley	11	12	9.1	0	0	n.c.	11	12	9.1	0.00	0.00
BMW	11 411	12 320	8.0	0	0	n.c.	11 411	12 320	8.0	0.00	0.00
Changan	0	15 134	n.c.	0	0	n.c.	0	15 134	n.c.	0.00	0.00
Chirey	17 443	3 642	-79.1	0	0	n.c.	17 443	3 642	-79.1	0.00	0.00
Chrysler	49 589	51 061	3.0	10 546	14 713	39.5	39 043	36 348	-6.9	21.27	28.81
Fiat	9 157	4 375	-52.2	0	0	n.c.	9 157	4 375	-52.2	0.00	0.00
FORD	42 419	43 713	3.1	4 414	4 429	.3	38 005	39 284	3.4	10.41	10.13
Foton	2 107	2 028	-3.7	0	0	n.c.	2 107	2 028	-3.7	0.00	0.00
GM	167 485	159 034	-5.0	23 837	18 248	-23.4	143 648	140 786	-2.0	14.23	11.47
Great Wall Mot	11 779	12 480	6.0	0	0	n.c.	11 779	12 480	6.0	0.00	0.00
Honda	33 916	32 123	-5.3	7 566	8 029	6.1	26 350	24 094	-8.6	22.31	24.99
Hyundai	42 770	43 042	.6	0	0	n.c.	42 770	43 042	.6	0.00	0.00
Infiniti	875	1 005	14.9	263	412	56.7	612	593	-3.1	30.06	41.00
Isuzu	1 908	1 988	4.2	0	0	n.c.	1 908	1 988	4.2	0.00	0.00
JAC	20 082	20 125	.2	20 082	20 125	.2	0	0	n.c.	100.00	100.00
Jaguar	65	5	-92.3	0	0	n.c.	65	5	-92.3	0.00	0.00
Jetour	2 794	195	-93.0	0	0	n.c.	2 794	195	-93.0	0.00	0.00
KIA	84 882	90 577	6.7	52 874	58 518	10.7	32 008	32 059	.2	62.29	64.61
Land Rover	1 447	1 702	17.6	0	0	n.c.	1 447	1 702	17.6	0.00	0.00
Lexus	2 162	2 253	4.2	0	0	n.c.	2 162	2 253	4.2	0.00	0.00
Lincoln	1 472	1 705	15.8	0	0	n.c.	1 472	1 705	15.8	0.00	0.00
Mazda	77 436	84 351	8.9	54 753	62 563	14.3	22 683	21 788	-3.9	70.71	74.17
Mercedes Benz	10 403	8 873	-14.7	524	436	-16.8	9 879	8 437	-14.6	5.04	4.91
MG Motor	44 415	39 904	-10.2	0	0	n.c.	44 415	39 904	-10.2	0.00	0.00
Mini	2 482	3 268	31.7	0	0	n.c.	2 482	3 268	-411.1	0.00	0.00
Mitsubishi	20 031	23 431	17.0	0	0	n.c.	20 031	23 431	17.0	0.00	0.00
Motornation	8 515	2 508	-70.5	13	0	-100.0	8 502	2 508	-70.5	0.15	0.00
Nissan	203 990	219 141	7.4	182 100	182 736	.3	21 890	36 405	66.3	89.27	83.39
Omada	5 345	1 917	-64.1	0	0	n.c.	5 345	1 917	-64.1	0.00	0.00
Peugeot	15 879	14 876	-6.3	0	0	n.c.	15 879	14 876	-6.3	0.00	0.00
Porsche	2 129	2 708	27.2	0	0	n.c.	2 129	2 708	27.2	0.00	0.00
Renault	24 470	26 410	7.9	0	0	n.c.	24 470	26 410	7.9	0.00	0.00
SEAT	21 616	17 801	-17.6	0	0	n.c.	21 616	17 801	-17.6	0.00	0.00
Subaru	2 625	3 476	32.4	0	0	n.c.	2 625	3 476	32.4	0.00	0.00
Suzuki	35 442	31 712	-10.5	0	0	n.c.	35 442	31 712	-10.5	0.00	0.00
Toyota	99 427	102 356	2.9	5 845	8 645	47.9	93 582	93 711	.1	5.88	8.45
Volkswagen	109 862	110 240	.3	41 537	49 558	19.3	68 325	60 682	-11.2	37.81	44.95
Volvo	6 031	5 147	-14.7	0	0	n.c.	6 031	5 147	-14.7	0.00	0.00
TOTAL	1 203 581	1 204 923	.1	406 144	429 955	5.9	797 437	774 968	-2.8	33.74	35.68

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

Por su parte las marcas de origen chino, a pesar de las estrategias comerciales y financiamiento empiezan a mostrar una ralentización en sus ventas con respecto al año anterior, de las 9 marcas que se comercializan en México solo Great Wall Motors y JAC presentaron incrementos del 6 y 0.2 por ciento respectivamente mientras que el resto presento retrocesos serios.



En cuanto a las empresas que presentan problemas en el mercado podemos señalar a General Motors que a pesar de ocupar el segundo lugar en ventas totales con 13.2% del mercado experimentó una caída del 5% con respecto del año anterior. Una caída más drástica la presenta Audi que retrocedió un 12.6% en términos de ventas con respecto al año anterior. En este mismo rubro de disminución de ventas podemos destacar a Volvo, Suzuki y Honda quienes retrocedieron en 14.7, 10.5 y 5.3 por ciento respectivamente con respecto al año anterior. Volkswagen por su parte que en los meses anteriores reflejaba una pérdida de ventas por cerca recuperó terreno en el mercado y presenta un crecimiento del 0.3% en sus ventas con respecto al año anterior.

En cuanto a la producción de acuerdo con cifras del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros del INEGI, entre enero y octubre de 2025 se ensamblaron **3 millones 389 mil 424 unidades**, lo que representa un ligero retroceso del **0.7%** respecto al mismo periodo de 2024 cuando se produjeron **3 millones 412 mil 954 unidades**, de la misma forma, en el caso de la exportaciones encontramos un ligero retroceso del **1.5%** con respecto al año anterior, ya que se enviaron al extranjero poco más de **2 millones 881 mil 399 unidades**, cifra inferior a los **2 millones 923 mil 823 unidades** de 2024.

En cuanto a la producción es visible que 6 marcas de las 15 que manufacturan en territorio nacional detentan casi el 75% de la producción nacional y estas empresas son GM, Nissan, Ford, Chrysler, Volkswagen y Toyota quienes detentan el **21.9, 16.9, 10.26, 9.65, 8.39** y **7.8** por ciento de la producción total respectivamente.

Las empresas que lideran en el rubro de la exportación son las de capital estadounidense, empezando por GM quien exportó **93.84%** de su producción al exportar más de 697 mil vehículos, teniendo un ligero crecimiento de 1.3% respecto a 2024, en segundo y tercer lugar, se encuentra Nissan y Ford con una exportación de **359 mil 692** y **357 mil 081 unidades**, lo que representa la exportación de **62.78%** de la producción de Nissan y más del 100 por ciento de Ford, permitiendo vaciar sus inventarios de los meses anteriores, por otra parte, Toyota y Chrysler exportaron **260 mil 473** y **270 mil 059 unidades**, lo que representa una exportación del **98.47** y **85.26** por ciento de su producción total.

A pesar del buen desempeño en producción, las exportaciones de vehículos ligeros de enero a octubre de 2025 sumaron **2 millones 881 mil 399 unidades**, lo que implica una ligera caída del **1.5%** en comparación con el mismo periodo del año anterior.

Entre las empresas que tuvieron afectaciones más graves en el periodo comparado con 2024, se encuentra Volkswagen que perdió 16.3% de su producción y una caída del 19.5% de la exportación, manteniendo una perdida constante en el año derivado de la incertidumbre arancelaria con el principal destino de exportación. Entre las empresas que más han perdido producción están Mazda, con un 13.8%, Honda 13.3%, Chrysler con un 8.7%, y las alemanas Mercedes Benz, BMW y Audi con una pérdida del 7.6, 4 y 1.9 por ciento respectivamente, lo que refleja el entorno complicado para las armadoras situadas en México.

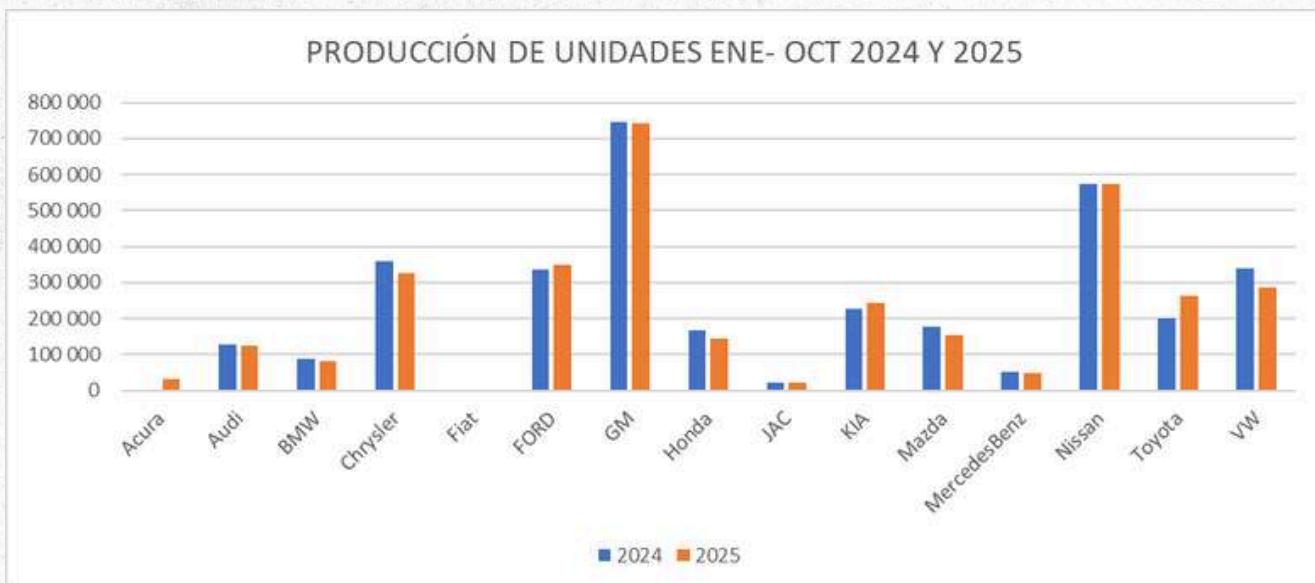
En el terreno productivo es de destacar el desempeño sostenido de Toyota con un crecimiento de 31.2%%, JAC con un 10.2%, que hasta el momento ha logrado sortear los aranceles a las marcas chinas por producir en México, sin embargo, no muestra indicadores en la exportación por lo que su producción es sólo para el mercado nacional.

BOLETÍN DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y LABORAL AUTOMOTRIZ 10

En el caso de las exportaciones el crecimiento de Toyota, Ford, y Kia es sobresaliente pues estas crecieron 31.8, 7.5 y 7 por ciento respectivamente.

PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ENE - OCT 2024 Y 2025								
Empresa	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN			% EXPORT	
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %	2024	2025
Acura	0	31 978	n.c.	0	29 171	n.c.	0.943	1.012
Audi	126 518	124 142	-1.9	123 008	118 075	-4.0	3.663	4.098
BMW	86 082	82 681	-4.0	82 980	74 416	-10.3	2.439	2.583
Chrysler	358 481	327 282	-8.7	295 484	279 059	-5.6	9.656	9.685
Fiat	0	0	n.c.	0	0	n.c.	0.000	0.000
FORD	336 139	347 985	3.5	332 040	357 081	7.5	10.267	12.393
GM	746 393	742 806	-.5	687 807	697 060	1.3	21.915	24.192
Honda	166 683	144 452	-13.3	192 590	167 382	-13.1	4.262	5.809
JAC	20 146	22 206	10.2	.0	0	0	0.655	0.000
KIA	225 900	242 930	7.5	171 132	183 194	7.0	7.167	6.358
Mazda	176 787	152 344	-13.8	118 102	82 262	-30.3	4.495	2.855
Mercedes Benz	52 585	48 602	-7.6	55 580	45 501	-18.1	1.434	1.579
Nissan	575 366	572 928	-.4	384 017	359 692	-6.3	16.903	12.483
Toyota	201 669	264 506	31.2	197 686	260 473	31.8	7.804	9.040
Volkswagen	340 205	284 582	-16.3	283 397	228 033	-19.5	8.396	7.914
TOTAL	3 412 954	3 389 424	-7	2 923 823	2 881 399	-1.5	100.000	100.000

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





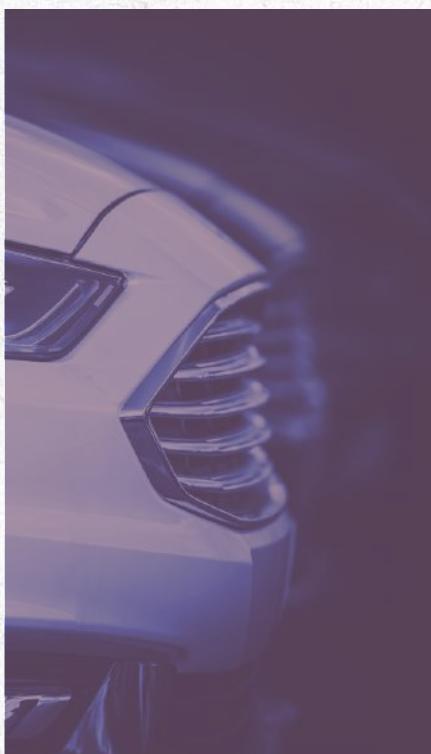
T-MEC, LIBRE COMERCIO, DERECHOS HUMANOS LABORALES Y EXPANSIÓN IMPERIALISTA EN LA REGIÓN DE AMÉRICA DEL NORTE

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]



El Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) es uno de los procesos económicos más importantes en América del Norte, ya que no solo tiene implicaciones en el comercio de bienes y servicios, sino también en los derechos laborales, la integración productiva regional y la soberanía de los países signatarios. Sin embargo, a pesar de su importancia, el T-MEC debe ser evaluado críticamente para garantizar que las condiciones de los trabajadores mexicanos, en particular, no se vean comprometidas por los intereses económicos de terceros, especialmente de Estados Unidos.





La implementación del libre comercio en América del Norte —particularmente a partir del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) y de su posterior renegociación bajo el T-MEC— ha configurado un patrón de ganancias y pérdidas profundamente asimétrico. Si bien el discurso oficial ha enfatizado los beneficios mutuos, la evidencia estructural indica que los principales beneficiarios han sido las corporaciones automotrices estadounidenses, el capital financiero, las empresas mineras transnacionales y los grandes conglomerados agroindustriales, mientras que los costos han recaído de manera sistemática sobre el medio ambiente, el trabajo digno y las condiciones laborales de la clase trabajadora mexicana.

Queremos destacar los siguientes aspectos de los grandes ganadores de este proceso:

1.- Las corporaciones automotrices estadounidenses han aprovechado la integración productiva regional para relocalizar segmentos enteros de su cadena de valor hacia México, donde los costos laborales son considerablemente menores y la regulación sindical es más débil. Este reacomodo ha permitido incrementar márgenes de ganancia sin modificar de manera equivalente las condiciones laborales locales, perpetuando un modelo de producción dependiente de mano de obra barata. La brecha salarial persistente entre trabajadores estadounidenses y mexicanos —aun realizando tareas semejantes— evidencia que la “competitividad” en el sector se ha construido sobre la presión estructural a la baja de los salarios en México, más que en la innovación tecnológica o en la distribución equitativa de beneficios. Esto ha permitido a las empresas estadounidenses mantener su rentabilidad y competitividad frente a las empresas europeas y asiáticas, de lo contrario desde hace mucho hubieran desaparecido del entorno productivo y comercial.



2.- El capital financiero ha sido uno de los mayores ganadores gracias a la liberalización de mercados y a la eliminación de controles al flujo de capitales. La integración financiera permitió a los inversionistas estadounidenses acceder a activos, créditos y mercados mexicanos con altas tasas de rendimiento relativas, sin que esto se tradujera en una democratización del crédito o en mejoras sustantivas en el sistema financiero mexicano. La volatilidad asociada a esta apertura —como mostró la crisis de 1994— ha sido absorbida principalmente por la sociedad mexicana, mientras que los grandes fondos obtuvieron ganancias incluso en contextos de crisis mediante instrumentos especulativos y endeudamiento público.

3.- El sector minero, altamente transnacionalizado, también se consolidó como uno de los principales beneficiarios. Las empresas, mayoritariamente de capital estadounidense y canadiense, se han beneficiado de regímenes fiscales laxos, concesiones amplias y marcos regulatorios permisivos, lo que ha derivado en una expansión extractiva intensiva. Esta actividad ha generado impactos ambientales severos —desde contaminación de acuíferos hasta degradación de ecosistemas enteros— y conflictos socioambientales, mientras que las comunidades locales reciben escasos beneficios y enfrentan condiciones de trabajo precarias.



4.- Finalmente, los grandes terratenientes agrícolas estadounidenses, favorecidos por subsidios agrícolas millonarios en su país de origen, han inundado el mercado mexicano con granos a precios por debajo de los costos locales de producción. Este dumping agrícola ha debilitado al campesinado mexicano, reduciendo su capacidad de competir, aumentando la migración forzada y generando una dependencia alimentaria estructural. Al mismo tiempo, consolidó la posición dominante de las agroindustrias estadounidenses como proveedores estratégicos del mercado mexicano.

En conjunto, estas dinámicas revelan que el libre comercio en América del Norte, lejos de constituir un intercambio equitativo, ha funcionado como un mecanismo que refuerza asimetrías de poder económico, profundiza la dependencia estructural de México y desplaza sistemáticamente los costos socioambientales hacia los sectores más vulnerables. El resultado ha sido un crecimiento económico que beneficia desproporcionadamente a las grandes corporaciones y al capital transnacional, a costa del deterioro ambiental, la precarización laboral y el debilitamiento de derechos sociales para amplios segmentos de la población mexicana.

EL LIBRE COMERCIO Y LOS DERECHOS LABORALES

Uno de los aspectos más relevantes del T-MEC es su enfoque en la mejora de las condiciones laborales en México, a través de un capítulo dedicado a los derechos laborales, en el cual se establece que los trabajadores tienen derecho a organizarse, negociar colectivamente y disfrutar de condiciones laborales dignas. Sin embargo, la implementación de estos estándares ha sido una tarea desafiante.



A pesar de los compromisos adquiridos, aún persisten prácticas abusivas en algunas regiones del país, como la falta de libertad sindical efectiva, la intimidación a los trabajadores y la negación del derecho a la negociación colectiva real.

Para que el T-MEC realmente cumpla con su propósito de defender los derechos humanos laborales, es crucial que las autoridades mexicanas implementen reformas profundas que garanticen la autonomía de los sindicatos y eliminen las prácticas de "sindicatos blancos" que existen en muchas industrias. Esto no solo mejoraría las condiciones laborales en México, sino que también fortalecería el papel de los trabajadores en la toma de decisiones dentro de sus lugares de trabajo.

El T-MEC incluyó por primera vez en la historia de los tratados comerciales estadounidenses cláusulas explícitas sobre derechos laborales (Capítulo 23). Esto representa un avance formal, pero que debe ser problematizado críticamente. Algunos de los logros más importantes son el reconocimiento legal de libertad de asociación y negociación colectiva; la Prohibición de trabajo forzado e infantil, así como las inspecciones laborales con participación tripartita. Sin embargo, existen limitaciones estructurales importantes como el hecho de que las sanciones comerciales por incumplimiento laboral han sido débiles e inconsistentes; los mecanismos de verificación requieren acuerdos políticos que frecuentemente no materializan presión real sobre violadores, así como que las corporaciones multinacionales frecuentemente tienen capacidad para eludir regulaciones mediante estructuras legales complejas.



“

México debe fortalecer autonómicamente sus instituciones de justicia laboral, independientemente de presiones externas, consolidando una democracia sindical genuina.”



El T-MEC tiene el potencial de impulsar la democratización de las organizaciones sindicales en México, un aspecto crucial para una mejora efectiva de los derechos laborales. Sin embargo, esto solo será posible si se aplican reformas que permitan que los sindicatos realmente representen a los trabajadores, sin injerencia externa de empresarios o del Estado. La creación de sindicatos democráticos, transparentes y autónomos será una medida clave para lograr una distribución más equitativa de los beneficios del comercio y la integración económica entre México, Estados Unidos y Canadá.

La reforma laboral mexicana de 2019, parcialmente vinculada a presiones del T-MEC, avanzó hacia la democratización sindical mediante la votación directa de trabajadores en elecciones sindicales, la información y capacitación en derechos laborales, así como la obligación a transparentar la negociación colectiva. Sin embargo, esto sigue siendo insuficiente porque los sindicatos corporativistas históricos mantienen influencia política significativa en el entorno laboral actual, la represión contra activismo sindical persiste, así como que la precariedad laboral se ha incrementado, socavando el poder de negociación colectiva.

Es por lo anterior, que sostenemos que México debe fortalecer autonómicamente sus instituciones de justicia laboral, independientemente de presiones externas, consolidando una democracia sindical genuina que proteja a los trabajadores más vulnerables y armonizar este proceso con las directrices del acuerdo regional de América del Norte.



LA INTEGRACIÓN DE AMÉRICA DEL NORTE O LA EXPANSIÓN IMPERIALISTA

La integración productiva de América del Norte es una de las promesas del T-MEC, especialmente en sectores clave como el automotriz, agrícola y energético. El tratado busca promover una mayor cooperación entre los tres países, lo que podría resultar en una mayor competitividad para las economías de la región. Para México, esto representa una oportunidad para fortalecer sectores como el automotriz, que es fundamental para el empleo y el desarrollo económico.

La integración productiva México-Estados Unidos-Canadá ha generado resultados paradójicos, ya que por un lado se tienen indicadores positivos como el incremento en el comercio regional, la creación de empleos en manufactura y la transferencia tecnológica en sectores específicos; los cuales contrastan con problemas estructurales como la dependencia asimétrica ya que México exporta principalmente materias primas y productos de bajo valor agregado, importando productos complejos con alto valor agregado; las cadenas de valor controladas, ya que las decisiones sobre localización de producción permanecen en manos de corporaciones estadounidenses; la captura regulatoria, ya que las normas de origen favorecen a empresas establecidas, creando barreras para el desarrollo de unidades económicas nacionales; así como la extracción de rentas y márgenes de ganancia que fluyen primordialmente hacia las corporaciones estadounidenses.

Es por lo anterior que consideramos que esta renegociación privilegie el desarrollo endógeno, fortaleciendo capacidades productivas nacionales, equitativa para permitir que las normas de origen que favorezcan empresas mexicanas y autónoma para mantener espacios de regulación pública sin sujeción a presiones corporativas ni a gobiernos extranjeros. Es necesario que esta integración no lleve a una dependencia aún mayor de México respecto a Estados Unidos. Es crucial que el tratado promueva una integración equitativa, en la que los beneficios de la cadena productiva sean distribuidos de manera justa y que las empresas mexicanas puedan aprovechar al máximo el acceso preferencial a los mercados de los tres países sin sacrificar sus intereses nacionales.

El sector automotriz ha sido uno de los pilares del comercio entre México, Estados Unidos y Canadá, para la economía mexicana representa alrededor del 3.5% del PIB generando cerca de 1 millón de empleos directos y es una fuente de atracción de IED, con la cual se articulan cadenas productivas complejas que favorecen el comercio regional. El T-MEC establece nuevas reglas para la industria, como la obligación de que una mayor proporción de los vehículos vendidos en América del Norte sea producida con piezas de la región. Esto podría beneficiar a México, aumentando la producción local y generando más empleo en la industria. Sin embargo, el requisito de salario de \$16 USD/hora se estableció sin un estudio serio, además de que sigue siendo bajo comparado con estándares canadienses y estadounidenses; por otra parte, las normas de origen son complejas e imposibles de cumplir para proveedores pequeños que pueden beneficiarse del tratado; además de que con respecto a la nueva era de la industria se favoreció la producción de vehículos eléctricos en plantas estadounidenses, debilitando competitividad mexicana.

El desarrollo del sector automotriz no debe llevar a la explotación laboral ni a la baja de salarios en México. Las condiciones laborales dentro de este sector deben ser vigiladas de cerca, ya que en la mayoría de los casos los trabajadores de esta industria enfrentan, antidemocracia al interior de sus organizaciones, jornadas extenuantes y salarios bajos.



Es fundamental que se cumpla el compromiso de mejorar las condiciones laborales, incluso en la industria automotriz, para garantizar que el crecimiento económico se traduzca en un aumento real en el bienestar de los trabajadores. Bajo esta línea de análisis, consideramos que México debe renegociar el capítulo automotriz para garantizar que la industria establecida no tenga afectaciones en el producto, el empleo, y las remuneraciones, a la vez que permita que la transición hacia la nueva era de la industria automotriz, para no marginar a México y sus trabajadores de esta transición. Es por lo anterior, que se debe permitir inversión diversificada con miras a desarrollar capacidades nacionales en tecnología automotriz de próxima generación sin descalificar proveedores por nacionalidad; todo ello fortaleciendo las representaciones gremiales, democratizando y transparentando sus recursos para garantizar que ganancias de productividad beneficien a trabajadores.

COOPERACIÓN NO ES SUBORDINACIÓN

El T-MEC, aunque en principio busca una mayor cooperación entre México, Estados Unidos y Canadá, también presenta riesgos para la soberanía del Estado Mexicano. A través de mecanismos como los tribunales internacionales de inversión, el tratado podría permitir que empresas extranjeras desafíen decisiones soberanas de México, especialmente en áreas como el medio ambiente, los recursos naturales y las políticas laborales. Este tipo de mecanismos ha sido utilizado en el pasado para presionar a gobiernos a favor de los intereses corporativos, a menudo en detrimento del bienestar de los ciudadanos.



Es fundamental que México defienda su soberanía y tome medidas para evitar que el T-MEC sea utilizado como una herramienta para la imposición de políticas que no reflejen los intereses nacionales. Las decisiones sobre el desarrollo económico y social del país deben ser tomadas por el gobierno mexicano, con la participación de la sociedad civil y en defensa de los derechos humanos.

El T-MEC no está exento de los intereses geopolíticos de Estados Unidos, que históricamente ha intentado imponer su modelo económico a través de mecanismos de presión y de negociación desventajosa. La política exterior estadounidense ha mostrado, en ocasiones, una actitud imperialista, imponiendo reglas comerciales que benefician principalmente a sus empresas, sin tener en cuenta las realidades socioeconómicas de los países más pequeños, como México.

Es necesario que México mantenga una postura firme ante las presiones externas, priorizando siempre los derechos de los trabajadores y la soberanía del país. En lugar de aceptar imposiciones, México debe utilizar el T-MEC como una plataforma para avanzar en su desarrollo económico de manera justa, equilibrada y soberana, asegurando que los intereses de los trabajadores y las comunidades mexicanas sean la prioridad.

DETENER EL IMPERIALISMO EN SUS DIVERSAS MANIFESTACIONES



El T-MEC, en su diseño, tiene el potencial de mejorar las condiciones laborales y promover una integración económica más estrecha entre México, Estados Unidos y Canadá. Sin embargo, para que este tratado cumpla con sus objetivos de justicia social y desarrollo equitativo, es fundamental que México defienda la soberanía nacional, promueva la democratización de los sindicatos y exija el cumplimiento efectivo de los derechos laborales. Solo de esta manera el T-MEC podrá ser una herramienta para el desarrollo integral de México, en lugar de un instrumento de explotación y control por parte de intereses extranjeros.



“

Se debe defender de manera irrestricta los derechos humanos laborales genuinos como fin en sí mismo, no como instrumento de política comercial estadounidense, lo que pasa necesariamente por fortalecer autonómicamente las capacidades estatales, sindicales y productivas de México.”



El tratado contiene cláusulas que reflejan el ejercicio de poder asimétrico estadounidense y un "imperialismo regulatorio", ya que funciona como mecanismo de supervisión hegemónica disfrazado de cooperación; Imponen regulaciones que pueden ser utilizadas selectivamente contra industria mexicana (productos agrícolas, ganado, pesca, manufactura, servicios, energía, etc.); permiten que actores estadounidenses cuestionen decisiones soberanía energética de México; extiende derechos de corporaciones estadounidenses a territorio nacional; protege patentes de manera que beneficia desproporcionadamente a Big Tech y farmacéuticas estadounidenses; a la par que impone estándares arbitrarios (Laboral, ambiental, telecomunicaciones, datos, etc.); amenaza de represalias comerciales (aranceles); impone cronogramas que no respetan realidades nacionales (política energética y transición hacia renovables).

Para reducir esta presión injerencista es fundamental que México tenga un plan de fortalecimiento Institucional, invirtiendo adecuadamente en justicia laboral, una supervisión efectiva y un marco regulatorio sólido y con sanciones que coadyuven en este proceso, así como una fuerte inversión en educación técnica de calidad, con la finalidad de que los trabajadores mexicanos compitan desde posiciones de fortaleza, así como un sólido empuje presupuestario a la investigación y desarrollo para desarrollar capacidades tecnológicas propias.



El T-MEC no es un instrumento neutral. Refleja correlaciones de poder asimétricas donde México, siendo más débil, debe negociar desde posiciones defensivas. Sin embargo, esto no justifica la pasividad, se debe reconocer beneficios reales (acceso a mercados, empleo) sin caer en ingenuidad sobre sus limitaciones (problemática estructural), por lo que se debe cuestionar críticamente las estructuras de poder que reproducen dependencia. Y por último consideramos que se debe defender de manera irrestricta los derechos humanos laborales genuinos como fin en sí mismo, no como instrumento de política comercial estadounidense, lo que pasa necesariamente por fortalecer autonómicamente las capacidades estatales, sindicales y productivas de México.



La verdadera integración no es subordinación. Es asociación entre naciones que respetan mutuamente su soberanía, que redistribuyen equitativamente ganancias comerciales, y que priorizan dignidad humana sobre acumulación corporativa.

El T-MEC puede ser un instrumento para esto, pero solo si México se atreve a transformarlo desde una postura de dignidad, autonomía y defensa irrenunciable de los derechos de sus trabajadores.



NOTAS:

[1] Profesor de la Facultad de Economía de la UNAM y de la División de Ciencias Sociales y Humanidades de la UAM - Xochimilco

LA HUELGA DE BRAZOS CAÍDOS: THE SIT DOWN STRIKE (1936- 1937) [SEGUNDA PARTE]



Luis Fernando Mora Reyes [2]

En el número anterior de la BIELA se presentó cómo se constituyó el movimiento de los trabajadores de la Industria Automotriz en Estados Unidos de América (IAEEUU) y cómo se conformó un sindicato que consiguió organizar las demandas y exigencias de los trabajadores de la IAEEUU a través de The International Union, United Automobile, Aerospace and Agricultural Implement Workers of America (UAW). Por lo tanto, en este número se va a examinar la huelga de brazos caídos (the sit down strike) de 1936-1937, misma que posibilitó a la UAW conquistar el reconocimiento, como unidad negociadora, de la empresa General Motors en 1937. Para ello, se desagrega en dos fases la huelga de brazos caídos.

PRIMERA FASE.

Para el otoño de 1936 acontecieron cuatro importantes sucesos: a) como se expuso en la primera parte de este artículo, continuó el proceso organizativo de la UAW a cargo de Bob Travis y Roy Reuther en la ciudad de Flint, Michigan; b) aconteció la reconversión de las carrocerías de madera por la estructura metálica, por lo que al estar organizada la producción en función del trabajo a destajo, los obreros no lograban cubrir las cuotas y recibían menores ingresos; c) en esas fechas, el demócrata Franklin Roosevelt ganó nuevamente las elecciones, por lo que hubo continuidad en la implementación de la Acta Wagner (reconoció el derecho de organización sindical y de negociación colectiva), y d) ganó las elecciones por la gobernatura del estado de Michigan el demócrata y cercano a la política rooseveltiana, Frank Murphy (Fine, 1965, 691-697; Smith y Featherstone, 2001, 53; UAW, 2015; McClelland, 2021, 27-72).



Estos elementos, aunado a diversos intentos organizativos en años anteriores, llevaron al estallido de la sit down strike, es decir, los obreros ocuparon las fábricas con la finalidad de que otros trabajadores (esquiroles) no pudieran continuar con la producción. Esta modalidad de huelga provino de Europa y se implementó en Estados Unidos décadas atrás.

Los dirigentes de la UAW buscaban estallar la huelga hacia el primero de enero de 1937 por dos importantes razones: a) las fiestas decembrinas podrían minar el ánimo de los huelguistas, y b) querían esperar a que llegara el partido demócrata al gobierno federal y estatal para evitar un enfrentamiento con los republicanos. Sin embargo, el despido de dos personas y el cambio en el proceso productivo de las carrocerías llevó a que la huelga estallara el 28 de diciembre de 1936 en la Fisher Body Plant en Cleveland, Ohio y el 30 de diciembre en las Fisher Body Plant N.1 y N.2 en Flint, Míchigan (Fine, 1965, 691-697; Smith y Featherstone, 2001, 53; UAW, 2015; McClelland, 2021, 27-72).



Figura 1. Nombre de los huelguistas de brazos caídos Sitdowners Memorial Park en la sede de la Región 1D de la UAW en Flint, Míchigan



Fuente: elaboración propia otoño 2023. En la leyenda dice: "En estos ladrillos están inscritos los nombres originales de nuestros huelguistas de brazos caídos de 1936-1937".

Desde que inició la huelga hasta que concluyó, lo que primó al interior de las plantas tomadas fue la disciplina, ya que si los trabajadores laceraban o destruían la propiedad de la empresa o si cometían acciones inadecuadas esto daba una justificación a la empresa para retomar las Plantas y terminar con la huelga. La lucha jurídico-política se concentró entre el derecho privado y el derecho laboral, mismos que, de haber accedido GM desde el primer día, se habrían dirimido mediante la negociación colectiva. De hecho, el juez Edward Black emitió una acción interdictal (injunction order) el dos de enero de 1937 para que los trabajadores evacuaran las plantas ocupadas. Esto fue desestimado por los trabajadores cuando se comprobó que el juez Black recibió 219 mil dólares en acciones de GM (Fine, 1965, 691-692; Smith y Featherstone, 2001, 53; McClelland, 2021, 45-60).

Así como el poder judicial apoyó al corporativo, el gobierno local de Flint inició la ofensiva contra los huelguistas. Recuérdese que GM fue piedra angular en la construcción de la ciudad de Flint, al grado de que algunos de sus directivos desempeñaron cargos en el gobierno local. El 11 de enero de 1937, acaeció un ataque combinado entre los guardias de seguridad de la empresa y por la policía local de Flint, a cargo del sheriff Thomas Wollcot. Este enfrentamiento se llamó the Battle of Running Bulls, mismo en el que la dupla guardias de seguridad y la policía local embistieron y dispararon sobre los huelguistas, al grado de que 16 de estos resultaron severamente heridos (Fine, 1965, 691-703; McClelland, 2021, 27-111).

Cabe destacar que, si bien el presidente Roosevelt no apoyaba abiertamente la huelga, en el sentido de que la entendía como una suerte de obstrucción a la propiedad privada, tampoco estaba de acuerdo con que se lastimara a los trabajadores por buscar negociar colectivamente, como lo estipulaba la Acta Wagner. Por su parte, el gobernador Murphy envío a la Guardia Nacional de Míchigan hacia la ciudad de Flint. Aunque los huelguistas estaban temerosos de que el gobernador terminara con lo sugerido por el juez Black o lo que iniciaron los guardias de seguridad de GM y la policía de Flint, Murphy solo lo hizo para resguardar el orden público y la propiedad privada.



Presumiblemente, como lo pensaron los dirigentes de la UAW, bajo el gobierno republicano esto habría sido diferente. Por ello, como se dijo líneas atrás, la disciplina entre los huelguistas resultaba fundamental (Fine, 1965, 691-703; McClelland, 2021, 27-111).

SEGUNDA FASE.

Gracias a la intervención de Frances Perkin, quien fue la primera mujer en el gabinete presidencial en la Secretaría del Trabajo, y del gobernador Murphy, durante el mes de enero se dieron negociaciones tanto con altos dirigentes sindicales, como Homer Martin (presidente de la UAW), Wyndham Mortimer (vicepresidente de la UAW) y John L. Lewis (presidente del Sindicato Minero y del Congress of Industrial Organizations [CIO]), y altos directivos de GM, entre estos Alfred P. Sloan. No obstante, GM se negaba a reconocer a la UAW hasta que no levantara la huelga y el corporativo intentó fragmentar a los trabajadores al amagar con que solo iba a negociar con la organización pro patronal The Flint Alliance. Esta segunda etapa destacó por la intransigencia durante las negociaciones tanto de Sloan como de Lewis (Fine, 1965, 693; McClelland, 2021, 99-138).

Para desatar las negociaciones, Travis ideó un plan. Ocuparon como señuelo la Planta Nueve de la Chevrolet en Flint, con la finalidad de ocupar la Planta Cuatro de la Chevrolet en la misma ciudad. Esta era fundamental ya que abastecía de motores a la mayoría de las plantas del corporativo en dicho país. Ante esto, el primero de febrero llevaron a cabo el plan: mientras acontecía el enfrentamiento entre huelguistas y guardias de seguridad en la Planta Nueve, la Planta Cuatro fue ocupada. Cabe destacar que, si bien el gobernador Murphy no recibió de buena manera la ocupación de la Planta Cuatro, este no llevó a cabo el desalojo ni atacó a los huelguistas (Fine, 1965, 694-703; McClelland, 2021, 139-152).



Al siguiente día de la ocupación, el juez Paul Gadola ordenó la segunda acción interdictal. Los huelguistas, temerosos de lo que la empresa y el alguacil Wolcott pudieran hacer, solicitaron el apoyo del gobernador Murphy, quien logró retrasar lo estipulado por el juez. En consiguientes días, el gobernador Murphy mantuvo negociaciones con representantes de GM, entre estos William Knudsen, y con Lewis, Mortimer y Martin por el lado de los trabajadores. Al no arribar a un acuerdo, Roosevelt tuvo que intervenir (Fine, 1965, 703-713; McClelland, 2021, 139-170).

En las negociaciones del diez de febrero, Mortimer conquistó que la empresa recontratara a los huelguistas y que la UAW se convirtiera, desde entonces hasta la actualidad en la IAEEUU, en la unidad negociadora de GM. Para el siguiente día, el 11 de febrero de 1937, ambas acordaron que negociarían el lenguaje contractual del acuerdo a partir del 16 de febrero del mismo año. Resulta fundamental estipular que el acuerdo era de una cuartilla de extensión, mismo que, en la actualidad, ha avanzado hasta alcanzar las casi dos mil cuartillas. (Fine, 1965, 691-713; Smith y Featherstone, 2001, 53-61; McClelland, 2021, 171-182; UAW, 2023).

Figura 2. Arcos de la Ciudad de Flint, Míchigan



Fuente: elaboración propia otoño 2023.

CONCLUSIONES

El 11 de febrero de 1937, tras varios intentos de los trabajadores de las carretas y luego de los trabajadores de la IAEUA lograron constituir la UAW en 1935 y convertirse en la unidad negociadora de GM. La huelga de brazos caídos consiguió, además del primer acuerdo con GM, incrementos salariales y se implementó el procedimiento de quejas en el lugar de trabajo (grievance procedure). En consiguientes meses la empresa Chrysler reconoció a la UAW y la última, debido a la reticencia que sentía Henry Ford hacia los sindicatos, fue la Ford en 1941. Es importante subrayar que, si no hubiera sido por la política de Roosevelt, por la gestión de la secretaria Perkins y del gobernador Murphy, el resultado habría sido trágico para los huelguistas. (Fine, 1965, 691-713; Smith y Featherstone, 2001, 56; UAW, 2015; McClelland, 2021, 171-182).



NOTAS:

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).

REFERENCIAS:

- Fine, S. (abril 1965). The General Motors Sit-Down Strike: A Re-examination. *The American Historical Review*, 70(3), 691-713.
- McClelland, E. (2021). *Midnight in vehicle city: General Motors, Flint, and the strike that created the middle class*. Estados Unidos de América: Beacon Press.
- Smith, M., & Featherstone, T. (2001). *Labor in Detroit. Working in the Motor City*. Estados Unidos de América: Arcadia Publishing.
- UAW. (2023). Bargaining 2023 UAW-GM. Recuperado 1de UAW: <https://uaw.org/uaw-auto-bargaining/generalmotors/>
- UAW Education Department. (2015). This Union Cause. Recuperado de UAW Education Department: <https://uaw.org/wp-content/uploads/2015/09/THIS-UNION-CAUSE-PUB-376-EV.pdf>

EL SINDICALISMO AUTOMOTRIZ MEXICANO PREPARA LOS MOTORES DE CARA A LA REVISIÓN DEL T-MEC

Lic. Michelle Maldonado[3]

De 2017 a 2018 la renegociación del TLCAN precipitada por la política comercial proteccionista de la primera administración de Donald Trump introdujo la Cláusula Sunset que otorga a Estados Unidos el control de la vigencia del tratado, de este modo se anticipó que la primera revisión se realizaría a los 6 años de la entrada en vigor del T-MEC, es decir el 1º de julio de 2026, sin embargo los tres países deberán acordar si extenderán el acuerdo por 16 años más en los términos actuales o si deberá ser renegociado, en ese caso se establecerían revisiones anuales durante el resto de la vigencia del acuerdo hasta 2036.

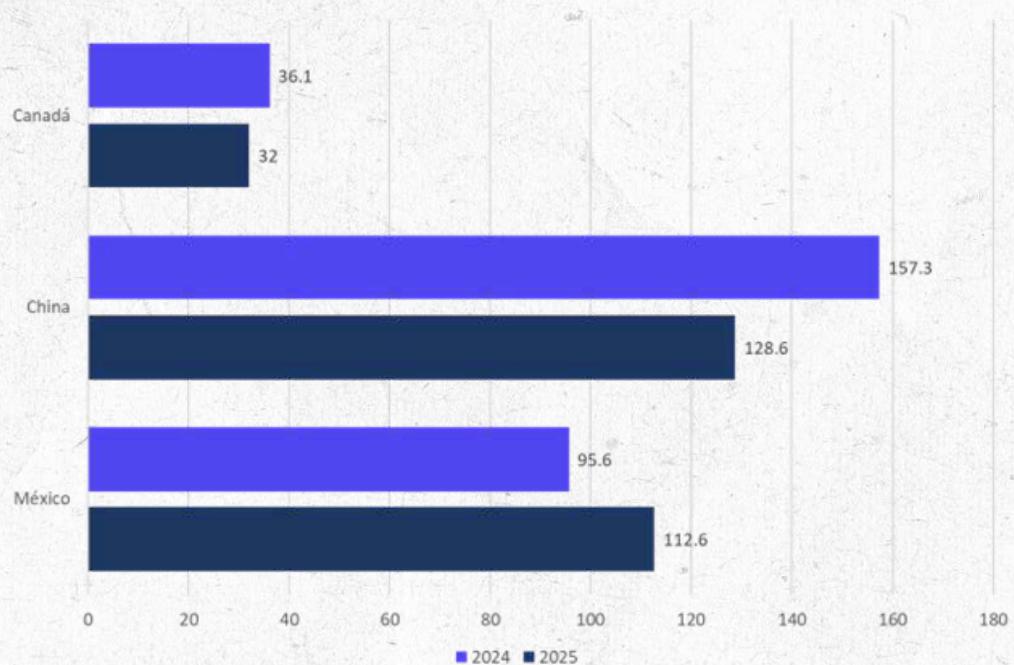
Bajo el primer escenario el tratado se extendería hasta 2042 con las correspondientes recomendaciones y medidas que las 3 partes incorporen en la evaluación de la comisión de libre comercio del tratado (Morales, 2025), lo cual resulta poco realista en vista de las tendencias autárquicas de la relación comercial con Estados Unidos, caracterizada por el unilateralismo de Washington al igual que por la reducida previsibilidad económica para la región.



Todo este año estuvo marcado por la generalizada imposición de los aranceles estadounidenses a los bienes y servicios producidos en México para su exportación, el paquete comercial estadounidense abarca a un grupo de países, dentro de los que se encuentra de forma especial a economías con las que mantiene una balanza comercial deficitaria, naturalmente destaca la posición de China, algunos países de Europa, Canadá y México. Con estos dos países y principales socios comerciales detenta un déficit que poco han contribuido los aranceles a corregir este 2025.

El déficit con México adquiere un rasgo distintivo en cuanto al comercio de autos, los bienes automotrices, es decir automóviles ligeros y autopartes representaron aproximadamente el 80% de este desequilibrio para 2024 mientras que para 2025 la integración vertical de este mercado sigue reportando un saldo favorable para México pese a la ligera reducción de las exportaciones de ciertas marcas. De cualquier modo, el alto contenido estadounidense de estas redunda en un menor efecto comercial en lo particular y en una resistente capacidad de adaptación de las cadenas de suministro altamente interdependientes en lo general.

DÉFICIT COMERCIAL DE ESTADOS UNIDOS CON SUS TRES PRINCIPALES SOCIOS EN EL MUNDO, (MDD)



No obstante, los costos económicos y sociales de los aranceles automotrices los han pagado injustamente los trabajadores mexicanos, por ligeras que sean las perturbaciones a nivel macroeconómico, los efectos directos de las tarifas a los automóviles y partes fabricados en plantas mexicanas se traducen diariamente en:

- Pérdidas de empleo
- Abaratamiento de salarios
- Aprovechamiento de los contratos de protección patronal a manos de sindicatos corporativos.
- Maniobras de dispersión y represión en contra de sindicatos independientes legítimos y derechos sindicales.

Adaptación de empresas automotrices y sindicatos de protección a las regulaciones laborales del T-MEC y las medidas reparatorias promovidas por el Mecanismo de Respuesta Rápida

Tal como sucedió en la empresa de capital japonés Yazaki, dedicada a la fabricación de componentes eléctricos para la industria automotriz ubicada en León Guanajuato que suspendió actividades en octubre como maniobra para frustrar las actividades sindicales independientes de los trabajadores y la revisión del Contrato de trabajo amañado por la CTM. Como en Yazaki muchas mas plantas automotrices en México vienen anticipando las perspectivas a sortear para los derechos laborales y las deudas pendientes del tratado comercial con los trabajadores.

¿APERTURA PARA QUIÉN?

La tan ansiada revisión del tratado por parte de Estados Unidos ha abierto una etapa de consultas públicas para los distintos sectores en aquel país, no se hicieron esperar las quejas por parte de organizaciones de trabajadores que denuncian que desde la implementación del T-MEC ha habido una rápida erosión de empleos sindicalizados y condiciones laborales de los trabajadores de EEUU, contrario a las promesas de Trump, los empleos bien remunerados no han retornaido a los trabajadores, en suma la deslocalización de empresas y empleos estadounidenses a México continua (Rethink trade, 2025).



En Canadá sindicatos como UNIFOR que agrupa a la mayor población trabajadora del sector privado, culpa al tratado y la escalada arancelaria de Trump como responsable de la perdida de millones de empleos y protección social a los trabajadores de la manufactura, campo y minería. Ejemplo de esto son las suspensiones en el trato preferencial a Stellantis y GM el pasado octubre en la compra de autos estadounidenses para su venta en Canadá, después de que estas empresas advirtieran el traslado de producción de Brampton e Ingersoll Ontario respectivamente a Illinois (Burke, 2025) orillando al desempleo y la precariedad a miles de familias trabajadoras.

En México la Secretaría de Economía abrió un panel de consultas públicas de 60 días para hacer recomendaciones sobre distintos temas relacionados con el tratado, al mismo tiempo que privilegia la apertura con las cupulas empresariales mexicanas como el Consejo coordinador empresarial, CANACINTRA, CONCAMIN, el Consejo Mexicano de Negocios, la CANIFARMA, CAMIMEX, la AMIA en su protocolaria gira nacional para recoger las opiniones que serán presentadas el próximo año en Washington.

Con esto se evidencia el aseguramiento de su influencia y la de su agenda en las mesas de negociaciones en desmedro del consenso y diálogo tripartito con los sindicatos y representantes de la fuerza de trabajo automotriz. Desde el año pasado los corporativos y negociadores del sector habían manifestado su preocupación respecto al inminente incremento del Valor de Contenido Regional a 80% o más, lo que ellos califican como desastroso y difícil de cumplir tomando en cuenta que de ello depende la sesgada posición de México en el encadenamiento regional y que se encuentra directamente determinado por los bajos costos laborales y la docilidad de las organizaciones.



Los sindicatos independientes que nacieron al calor de la reforma laboral de 2019 y del Mecanismo Laboral han fungido hasta ahora un papel marginal en la incidencia de la revisión, sindicatos como el SINTTIA, SNITIS, Sindicato de Saint Gobain, la Liga Sindical obrera, entre otros han empoderado a millones de trabajadores, desplazando los lastres del viejo modelo laboral encarnado en los sindicatos oficialistas con gran presencia en el sector. Sindicatos oficialistas como la CTM, CROM, CTC y sus filiales han perdido jurisdicciones importantes en regiones donde actualmente se concentra la producción de carros, esto pone en entredicho la histórica mancuerna con las gerencias de las corporaciones automotrices que una vez puestas bajo la mira de las instituciones laborales reflejaron sus debilidades orgánicas profundamente autoritarias y cooptadas por intereses políticos y económicos.

Los sindicatos corporativos han supuesto condiciones inmejorables para la contención salarial, en relación con ello es necesario que el sindicalismo independiente refuerce un marco salarial para toda la región, como lo han manifestado el Sindicato de Audi y de Volkswagen (Martínez, 2025). El reforzamiento del Valor de Contenido Laboral que estipula a las automotrices pagar un salario mínimo de planta de 16 dólares por hora por al menos el 40 % de un vehículo, dejó fuera cuestiones centrales como las variaciones en el tipo de cambio y la progresiva pérdida del poder adquisitivo consecuencia de los repuntes inflacionarios (Unifor, 2024) , en ese sentido las disparidades salariales con Estados Unidos y Canadá deben constituir un punto de inflexión en los debates para estos sindicatos.



UN ENFOQUE MÁS ALLÁ DEL ECONOMICISMO AUTOMOTRIZ

Históricamente el sector automotriz se ha diferenciado de otros sectores de la manufactura nacional por sus lógicas ligadas a componentes de innovación tecnológica y encadenamiento comercial trasnacional, un afianzamiento privilegiado en el sistema industrial altamente dependiente de la inversión extranjera directa y de las políticas de brazos abiertos del estado mexicano. Las relaciones laborales se condicionaron a partir de esa posición económica, aunado a ello la verticalidad del sindicalismo paraestatal contribuyeron a aislar los movimientos de trabajadores de otras plantas automotrices o del resto de la manufactura, precarizando a la red de proveeduría dedicada a la fabricación de autopartes, componentes, logística con condiciones laborales y salarios muy por debajo de las plantas ensambladoras terminales.

Por si fuera poco, la organización de trabajo inherente a cada empresa automotriz, con orígenes y culturas productivas distintas, constituye otro factor determinante para dividir la solidaridad entre las diferentes plantas productivas, generando vínculos heterogéneos y prácticas economicistas entre la población trabajadora al menos en México. Uno de los más importantes desafíos para el sindicalismo automotriz independiente de cara a la revisión comercial es superar este flagelo que impide la cooperación entre las centrales y representaciones nuevas. Desafortunadamente tanto en los procesos de negociación de 1994 y de 2020, los sindicatos mexicanos no figuraron ni defendiendo sus intereses de clase a la par de las corporaciones, lo que sí han hecho los sindicatos en Estados Unidos y Canadá, sin embargo, esto frena su incidencia real en términos de derechos laborales y salariales para la región y para México.

En forma de conclusión agregaría para el desarrollo de los próximos acontecimientos del sindicalismo independiente otro importante elemento, el neoprotecciónismo estadounidense con un programa de reindustrialización escasamente centrado en los derechos laborales y la estabilidad económica a corto plazo.



NOTAS:

[3] Licenciada en Relaciones Internacionales, integrante del Frente Nacional por las 40 horas

REFERENCIAS:

- Morales, M. (octubre, 2025). T-MEC T-MEC LA RENEGOCIACIÓN DE UN TRATADO DESVENTAJOSO. Buzos, (1207), pp. 5-8.
- United States Census Bureau. (s/f). Trade in Goods with Mexico. Recuperado de: <https://www.census.gov/foreign-trade/balance/c2010.html#questions>
- Rethink trade. (noviembre, 2025). Operation of the Agreement between the United States of America, the United Mexican States, and Canada” Written Comments from Rethink Trade. Rethink trade. pp. 2-6.
- Burke, A. (octubre, 2025). Ottawa cuts number of American vehicles Stellantis and GM can import tariff-free. CBC news.
- Martinez, M. (octubre, 2025). Sindicatos independientes impulsan salario mínimo regional y fortalecimiento del Capítulo Laboral del T-MEC. El economista.
- UNIFOR. (octubre, 2024). ubmission to Government of Canada consultations on the operation of the Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA). UNIFOR. pp. 4-5.





LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



EL FINANCIERO

SALIDA DE COMPAS: ¿QUÉ AUTOS DE LUJO FABRICABA LA PLANTA DE MÉXICO?

COMPAS cerrará sus puertas el próximo 31 de mayo de 2026, según un comunicado oficial dirigido a proveedores.

EL ECONOMISTA

PROPONEN ARANCELES DIFERENCIADOS PARA AUTOPARTES ASIÁTICAS

La INA sugiere libre arancel para las piezas de producción; mientras que para las de refacción, pide una tasa “considerable”.



EXPANSIÓN

SECTOR AUTOMOTRIZ RECHAZA REVISIÓN BILATERAL DE T-MEC; PIDE INTEGRACIÓN REGIONAL

Ante la negociación del T-MEC, el sector automotriz pide mantener la revisión trilateral para preservar la cadena de suministro y la competitividad frente a China.

AM

ARANCELES AUTOMOTRICES IMPACTAN EMPLEO Y PRODUCCIÓN POR 108 MIL MILLONES

Política de EUA impacta empleo en sector automotor de Puebla, al 91 % de las empresas.





CLÚSTER INDUSTRIAL

CANADÁ LIMITARÍA IMPORTACIÓN DE AUTOS DE GM Y STELLANTIS ANTE RETIRO DE SUS INVERSIONES

Canadá decidió reducir cuotas libres de aranceles a GM y Stellantis como represalia por incumplir compromisos en el país. La medida podría escalar tensiones comerciales con EE.UU. en la revisión del T-MEC.

CLÚSTER INDUSTRIAL

GM ELEVA PRONÓSTICO DE GANANCIAS A 13 MIL MDD Y REDUCE PÉRDIDAS EN EV'S

GM elevó su beneficio anual a 13 mil MDD, tras menor presión arancelaria y ajustes en eléctricos. Las acciones subieron 14%, mientras la compañía canceló la furgoneta BrightDrop y planea reducir pérdidas en 2026.



T 21

CADERNAS AUTOMOTRICES: VERDADERO MOTOR DE LA COMPETITIVIDAD MEXICANA

Por la relevancia de la industria automotriz en la economía mexicana, fortalecer cada eslabón de la cadena de valor que conecta la materia prima, proveedores, transporte, aduanas y el destino final es esencial para dejar de ser solo una plataforma de ensamble.

ECONOMY

NACE EN SONORA EL FUTURO ELÉCTRICO DE MÉXICO; INICIA PROTOTIPO AUTO BEYOND: DURAZO

El proyecto impulsará una cadena de valor integral, con la participación de proveedores nacionales.



PERIÓDICO EL CORREO

INCERTIDUMBRE ANTE EL NUEVO T-MEC PAUSA INVERSIONES EXTRANJERAS EN GUANAJUATO

El Clúster Automotriz de Guanajuato informó que las inversiones extranjeras en Guanajuato están en pausa debido a la renegociación del T-MEC.



EL DIARIO DE COAHUILA

SE PIERDEN 71 MIL EMPLEOS EN INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

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

INFOBAE

PLANTA COMPAS EN AGUASCALIENTES ANUNCIA CIERRE EN 2026

Actualmente produce los modelos Infiniti QX50, QX55 y Mercedes-Benz GLB, destinados a Estados Unidos y Canadá



CLÚSTER INDUSTRIAL

CLAUDIA SHEINBAUM SE REÚNE CON CEO GLOBAL DE MAZDA; DISCUTEN INVERSIÓN AUTOMOTRIZ Y PLAN MÉXICO

La presidenta de México sostuvo una reunión con Masahiro Moro, CEO global de Mazda, para discutir estrategias de inversión, desarrollo industrial y fortalecimiento del mercado interno a través del Plan México.

MEGANOTICIAS

¿ARANCELES FAVORECEN A LAS AUTOMOTRICES? TRUMP DICE SER EL RESPONSABLE DEL AVANCE DE GM Y FORD

Donald Trump aseguró que las acciones de GM y Ford se dispararon por la imposición de nuevos aranceles a los vehículos pesados.



EL FINANCIERO

BYD 'LE ECHA OJO' A PLANTA DE COMPAS EN AGUASCALIENTES; HAY 9 MARCAS INTERESADAS

La gobernadora Tere Jiménez indicó que la decisión sobre la venta de esta planta es responsabilidad de los empresarios.



LA REPÚBLICA

RECORTA GM A MÁS DE 200 EMPLEADOS ASALARIADOS

General Motors Co recortó cientos de empleos este viernes, pocos días después de elevar su pronóstico de ganancias para el año, una medida que disparó las acciones.

ENERGY MAGAZINE

CONTRACCIÓN INDUSTRIAL: LA MANUFACTURA MEXICANA PIERDE FUERZA EN LA SEGUNDA MITAD DE 2025

La industria manufacturera de México se contrajo cerca de 3% anual en septiembre, acumulando siete meses a la baja y encendiendo alarmas para el sector.



CLÚSTER INDUSTRIAL

STELLANTIS ARRANCA EN COAHUILA LA PRODUCCIÓN GLOBAL DE LA RAM 1500 LIGHT DUTY

Stellantis reinicia en Saltillo la producción de la RAM 1500 Light Duty, con nueva área equipada con tecnología avanzada, subensamble de asientos y planta de tratamiento de aguas.

EXPANSIÓN

EL PAÍS DE LOS AUTOS HÍBRIDOS: POR QUÉ MÉXICO NO DESPEGA CON LOS ELÉCTRICOS

La adopción de vehículos híbridos crece gracias a beneficios fiscales, eficiencia y una mayor oferta de modelos, mientras los eléctricos puros enfrentan una regulación ambigua que limita su crecimiento.



EL SOL DE LEÓN

BLOQUEOS CARRETEROS EN GUANAJUATO DETIENEN PLANTA GENERAL MOTORS SILAO

El conflicto agrícola en Guanajuato impacta de lleno en el corazón del corredor industrial del Bajío. Plantas automotrices y proveedoras suspenden operaciones ante la falta de rutas seguras para el traslado de trabajadores.



LA VERDAD

TOYOTA INVERTIRÁ MÁS DE 10 MMDD EN NUEVAS PLANTAS EN EE.UU

El presidente de Estados Unidos, Donald Trump, confirmó que la empresa automotriz japonesa Toyota realizará una inversión de más de 10.000 millones de dólares para construir nuevas plantas de fabricación en distintos puntos del país.

FORBES

HONDA FRENA SU PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN MÉXICO POR ESCASEZ DE CHIPS DE NEXPERIA

Honda comunicó el freno de producción en México el martes, sin embargo, afirmó que ya se encuentra haciendo "todo lo posible" para minimizar el impacto de la crisis.



T 21

EL MOTOR ALEMÁN EN MÉXICO: RIESGOS Y OPORTUNIDADES

Cuando se habla de Inversión Extranjera Directa (IED) en México, no es más que obvio pensar en Alemania. La IED alemana ha desempeñado un papel crucial en la transformación de la industria mexicana, consolidando a México como una potencia manufacturera global, especialmente dentro del sector automotriz.

EL FINANCIERO

HONDA RECORTA PRODUCCIÓN DE ALGUNOS DE SUS MODELOS EN MÉXICO Y CANADÁ: ESTA ES LA RAZÓN

La empresa japonesa Honda redujo la producción de algunos de sus modelos debido a la escasez de chips.



EL SOL DE TIJUANA

SECTOR AUTOMOTRIZ, EL MÁS AFECTADO POR POLÍTICAS ARANCELARIAS DE ESTADOS UNIDOS: INDEX

Indicó que es necesario respetar las reglas del juego y evitar que se impongan de manera "discrecional" los aranceles.



CLUSTER INDUSTRIAL

GENERAL MOTORS RECORTA 1,750 EMPLEOS Y AJUSTA PRODUCCIÓN DE AUTOS ELÉCTRICOS EN EE.UU.

GM reducirá producción de vehículos eléctricos y baterías en EE. UU., despidiendo 1,200 empleados en su planta de Detroit y 550 en Ohio, ante la caída de demanda y el fin del crédito federal de \$7,500.

EL ECONOMISTA

CIERRAN PLANTAS AUTOMOTRICES, ENTRE ELLAS AUDI

Los bloqueos en autopistas y vías férreas del país han impedido el traslado de materiales esenciales para el ensamblaje de vehículos en la planta de Audi.



INFOBAE

ARANCELES DEL 25% ENTRAN EN VIGOR EN EEUU PARA CAMIONES: MEDIDA AFECTA PRINCIPALMENTE A MÉXICO

Los aranceles del 25 % sobre camiones medianos y pesados importados a Estados Unidos entraron en vigor este sábado, afectando fundamentalmente a México.

LA JORNADA

AUTOMOTRICES BUSCAN CHIPS ANTE CRISIS DE SUMINISTRO

Tokio. Las automotrices de todo el mundo se afanan por encontrar chips, ante la creciente escasez de semiconductores relacionada con un enfrentamiento entre China y Países Bajos



EXPANSIÓN

LA AMIA PIDE A LA USTR QUE MÉXICO PUEDA INTERPONER DEMANDAS LABORALES EN EU Y CANADÁ

Rogelio Garza, presidente ejecutivo de AMIA, consideró que el sector automotriz ha sido el principal objetivo del MLRR en México y su experiencia demuestra que puede ser una herramienta eficaz para promover el cumplimiento de compromisos laborales del T-MEC.



MEXICO INDUSTRY

PLANTA MOTORES SUR DE STELLANTIS MÉXICO CUMPLE 15 AÑOS CON 7 MILLONES DE MOTORES ENSAMBLADOS

Stellantis México celebra el 15.^º aniversario de la Planta Motores Sur, ubicada en Coahuila; es un referente en la producción de motores de alto desempeño.

CLÚSTER INDUSTRIAL

INVERSIÓN AUTOMOTRIZ MODERA SU PASO Y SUMA 953 MDD EN 45 PROYECTOS DURANTE EL 3T 2025

El nuevo reporte trimestral de Cluster Industrial revela una caída del 83.7% en montos de inversión, pero destaca la continuidad de proyectos estratégicos en autopartes, electromovilidad e infraestructura industrial.



EL ECONOMISTA

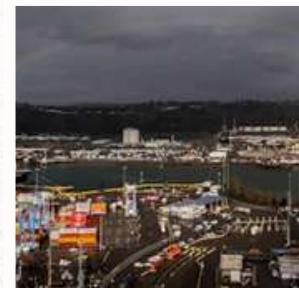
GENERAL MOTORS, TESLA, FORD Y TOYOTA INSTAN A ESTADOS UNIDOS A PROLONGAR EL T-MEC

Los fabricantes de automóviles hicieron los comentarios en las presentaciones ante la Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos antes de la revisión formal de 2026 del T-MEC.

EL PAÍS

MÉXICO TERMINA LAS CONSULTAS PÚBLICAS SOBRE EL TMEC

Estados Unidos pospone su audiencia sobre el tratado comercial hasta diciembre.



FUSERNEWS

ECONOMISTA ALEMÁN PRONOSTICA EL FIN DE VOLKSWAGEN, BMW Y MERCEDES-BENZ

El economista Moritz Schularick, presidente del Instituto de Kiel para la Economía Mundial, anticipó el colapso de los tres gigantes automotrices de Alemania.

MILENIO

CANADÁ COMPRA A MÉXICO MÁS AUTOPARTES QUE A EU

Industriales buscan no depender de Estados Unidos en el sector automotor, por lo que es crucial consolidar la integración regional, indican especialistas.



AS

¿QUÉ MARCAS DE AUTOS SE VENDEN MÁS EN MÉXICO EN EL CIERRE DE 2025?

El mercado mexicano muestra un crecimiento casi nulo en el acumulado de 2025, pero la batalla por la preferencia del consumidor es más feroz que nunca. Exploramos quién domina las ventas y por qué esto es crucial para la próxima decisión de compra.

CLÚSTER INDUSTRIAL

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

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



CRÓNICA

ATRAE TRUMP INVERSIONES POR 50 MMDD EN SECTOR AUTOMOTRIZ

Desde la llegada de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos en 2017, la industria automotriz global ha reconfigurado sus flujos de inversión.



EL UNIVERSAL

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PIDE RESPETAR EL T-MEC Y REFORZAR MECANISMO LABORAL DE RESPUESTA RÁPIDA

Dice que EU no ha cumplido con las cartas paralelas relativas al sector automotriz, las cuales especifican que México debe ser excluido de cualquier arancel.



EL ECONOMISTA

MIENTRAS LOS AUTOS DE GASOLINA SE REEMPLAZAN CADA 12 AÑOS Y LOS ELÉCTRICOS CADA 4 AÑOS, LOS HÍBRIDOS DURAN 8 AÑOS

El análisis destaca que los ciclos de sustitución no son solo cuestión de precio; son la consecuencia directa del ritmo de la innovación y de la confianza del consumidor.

EL FINANCIERO

LOS NUEVOS CAMPEONES DE LA EXPORTACIÓN

México esquiva la tormenta arancelaria: Pese a las tensiones con EU, las exportaciones manufactureras crecen 15.7%, impulsadas por maquinaria, electrónica y dispositivos médicos.



EL ECONOMISTA

PAROS TÉCNICOS SE EXTIENDEN POR TODO MÉXICO ANTE INCERTIDUMBRE ECONÓMICA Y PRESIONES LABORALES

Méjico atraviesa una etapa de paros técnicos generalizados en distintas industrias derivado de la incertidumbre económica, la disminución en las exportaciones y las tensiones que genera la revisión del T-MEC.

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.

