

LA BIELA ^{#010}

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0

**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA
ANTE LA INVERSIÓN, EL EMPLEO, EL
CRECIMIENTO ECONÓMICO Y LA
INCERTIDUMBRE 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 10.
EDICIÓN DIGITAL, 38 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 DICIEMBRE
2025**

11

**INVERSIÓN, EMPLEO, SALARIO
MÍNIMO, T-MEC Y PRONÓSTICOS
DE LA ECONOMÍA MEXICANA
PARA 2026**

18

**EL CORREDOR CENTRO-ESTE DEL
TMEC Y LA CARRETERA 57**

25

**LA REDUCCIÓN DE LA
JORNADA LABORAL EN
MÉXICO. EL CASO DE LA
INDUSTRIA AUTOMOTRIZ**

31

**LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ
EN LOS MEDIOS**



PRESENTACIÓN

BIELA No. 10



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 10 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA) correspondiente al mes de diciembre de 2025, que recupera la información más relevante sobre la evolución de la economía mexicana y la Industria Automotriz en México (IAM) del mes de noviembre.

Llega diciembre y con él llegan diversos cierres y momento de realizar balances necesarios en el desarrollo de la industria automotriz, lo laboral, sindical y la economía nacional.

En este número presentamos dos interesantes artículos, el primero de ellos aborda un análisis sobre los principales temas de la economía mexicana a finales de año, como lo son el incremento al salario mínimo, la evolución del empleo y la inversión, así como los pronósticos del 2026. El segundo artículo, a cargo de Luis Fernando Mora Reyes, nos presenta un artículo titulado “El corredor centro-este del TMEC y la Carretera 57” en donde aborda la relevancia de los corredores comerciales en la industria automotriz dentro del TMEC, destacando el corredor centro-este articulado por la Carretera 57 y vías férreas que conectan estados clave. México opera como plataforma de exportación para EE.UU. y Canadá, apoyado por infraestructura, tratados y parques industriales. El tercer artículo a cargo de Michelle Maldonado Alonso quien analiza la implicación de la reducción de la jornada laboral en la industria automotriz en México y por último, presentamos las notas más destacadas de la industria automotriz en los medios impresos y electrónicos en donde se da cuenta del año complejo que se vivió en la industria a raíz de la presión arancelaria.

Este número 10 representa la conclusión de 3 etapas muy importantes:

- El primero sobre LA BIELA que cumple un año de existencia y cuyo propósito surge a raíz de presentar información oportuna y con el ánimo de discutir los sucesos desde una perspectiva de y para los trabajadores. Agradecemos a todos los colaboradores, en especial a Luis Mora Reyes quien con su pluma brillante entendió y acompañó este esfuerzo.
- El segundo porque culmina un ciclo de colaboración de cerca de 8 años con el CILAS, por lo cual, agradezco el espacio y confío en que las diferencias encuentren espacio propicio para debatirse y sobre todo que en el futuro nos encontremos con un intercambio de ideas que contribuya al fortalecimiento de la clase trabajadora y el sindicalismo independiente.
- Finalmente, el tercer cierre es el final de un proceso de acompañamiento con el SINTTIA, deseando que esta organización madure, se institucionalice y se convierta en un referente del sindicalismo, en donde el debate franco y honesto, así como la pluralidad de ideas fortalezca a la organización gremial.

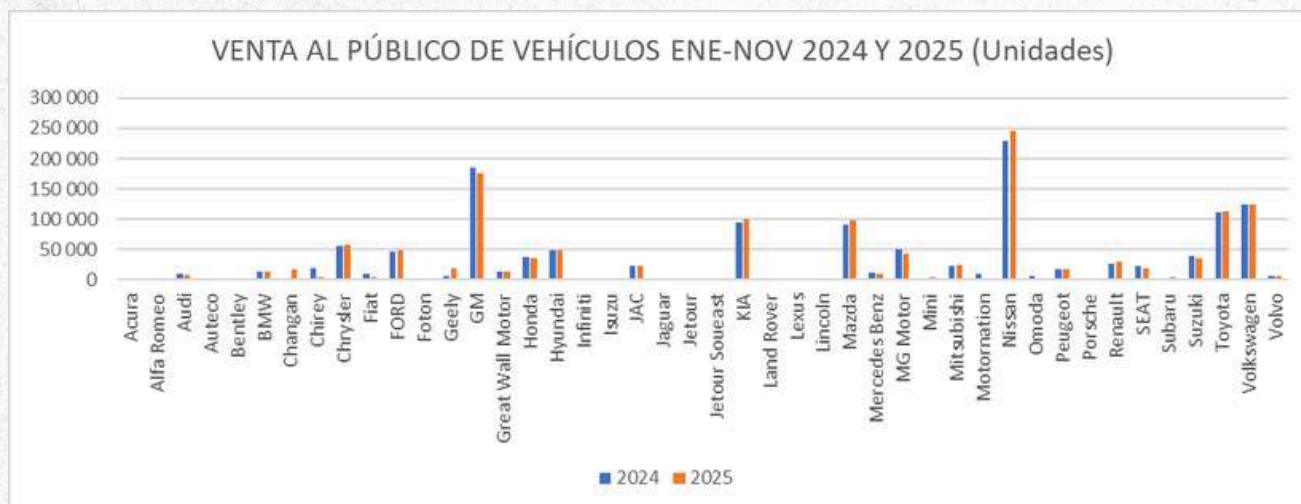


Así pues, LA BIELA no. 10 culmina una gran etapa de trabajo y éxitos, con el firme deseo de que estos se multipliquen en el futuro, por lo cual, es preciso recordar que ...y sin embargo cada auto se mueve gracias a su trabajo.

ESTADÍSTICAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA

DICIEMBRE 2025

Durante el periodo de enero a noviembre de 2025 la IAM mantuvo la tendencia a la baja en diversos indicadores, situación que no sucedía desde la pandemia, este periodo estuvo caracterizado por la cautela e incertidumbre comercial sobre todo en el plano internacional, lo cual se magnifica en una industria tan vinculada al mercado exterior.



En el mes de noviembre se comercializaron 148,359 unidades, 505 unidades menos que en noviembre de 2024, lo que represento una caída del 0.3% tomando como referencia solo este mes. Si analizamos el periodo enero a noviembre las ventas totales alcanzaron el 1 millón 370 mil 186 unidades, lo que representa un crecimiento modesto del 1% en comparación con el mismo periodo de 2024, sin embargo, esto es un crecimiento importante en medio del complejo panorama.

En los once 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 18.89, 12.89, 9.03, 8.3, 7.35 y 7.16 por ciento respectivamente, lo que en su conjunto los lleva a concentrar el 63.62% de las ventas totales.

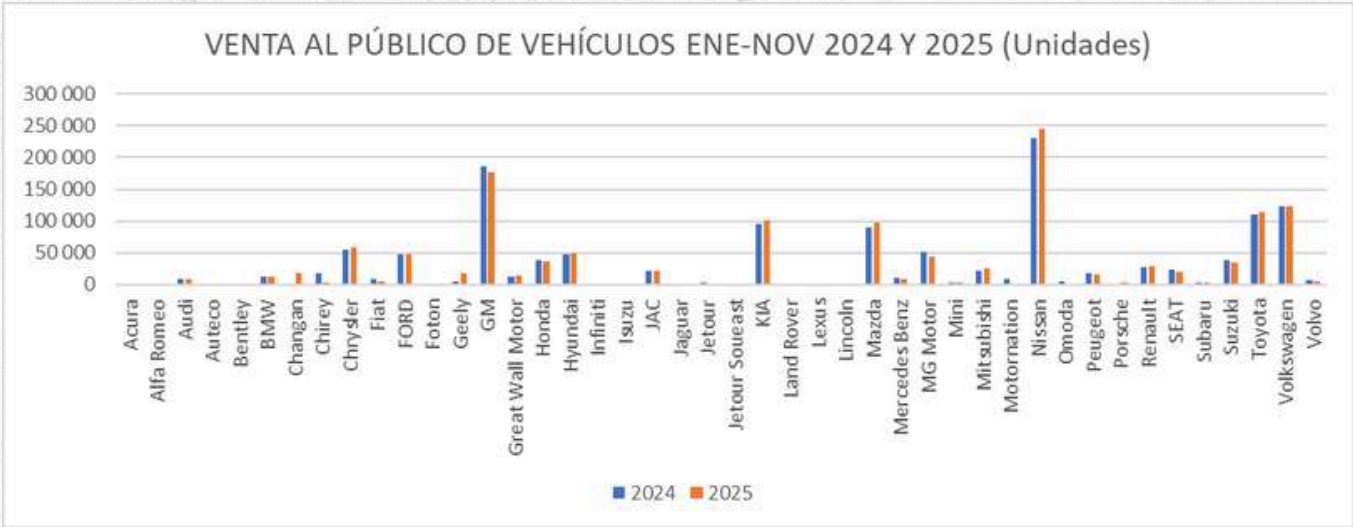
Por su parte las empresas chinas que comercializan autos en México con 9 marcas (MG, Chirey, Motornation, GWM, JAC, Jetour, Omoda, Geely y Changan) detentan una cuota de mercado de 9.2%. Por su parte las empresas origen de capital estadounidense (incluyendo Chrysler) tienen casi la mitad del mercado con un 49.8%, mientras que las empresas de origen de capital alemán detentan un (VW, Mercedes Benz, BMW y Audi) 15.4%. En este rubro es importante destacar que las empresas asiáticas (Japón y Corea del Sur) detentan un 46.2 por ciento del mercado.

VENTA AL PÚBLICO POR MARCA ENE - NOV 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	930	656	-29.5	0	158	n.c.	930	498	-46.5	.0	24.1
Alfa Romeo	420	299	-28.8	0	0	n.c.	420	299	-28.8	.0	.0
Audi	9 190	8 242	-10.3	1 946	1 630	-16.2	7 244	6 612	-8.7	21.2	19.8
Auteco	7	34	385.7	0	0	n.c.	7	34	385.7	.0	.0
Bentley	12	14	16.7	0	0	n.c.	12	14	16.7	.0	.0
BMW	12 853	13 620	6.0	0	0	n.c.	12 853	13 620	6.0	.0	.0
Changan	0	17 535	n.c.	0	0	n.c.	0	17 535	n.c.	.0	.0
Chirey	18 942	3 642	-80.8	0	0	n.c.	18 942	3 642	-80.8	.0	.0
Chrysler	55 952	58 747	5.0	12 638	16 703	32.2	43 314	42 044	-2.9	22.6	28.4
Fiat	9 772	4 934	-49.5	0	0	n.c.	9 772	4 934	-49.5	.0	.0
FORD	46 938	48 607	3.6	4 758	4 778	.4	42 180	43 829	3.9	10.1	9.8
Foton	2 319	2 173	-6.3	0	0	n.c.	2 319	2 173	-6.3	.0	.0
GM	5 737	18 723	226.4	0	0	n.c.	5 737	18 723	226.4	.0	.0
Great Wall Mot	185 709	176 645	-4.9	26 522	20 294	-23.5	159 187	156 351	-1.8	14.3	11.5
Honda	13 202	13 957	5.7	0	0	n.c.	13 202	13 957	5.7	.0	.0
Hyundai	38 418	36 676	-4.5	8 443	9 227	9.3	29 975	27 449	-8.4	22.0	25.2
Infiniti	47 927	48 845	1.9	0	0	n.c.	47 927	48 845	1.9	.0	.0
Isuzu	1 001	1 097	9.6	300	462	54.0	701	635	-9.4	30.0	42.1
JAC	2 210	2 174	-1.6	0	0	n.c.	2 210	2 174	-1.6	.0	.0
Jaguar	22 301	22 240	-.3	22 301	22 240	-.3	0	0	n.c.	100.0	100.0
Jetour	67	5	-92.5	0	0	n.c.	67	5	-92.5	.0	.0
KIA	2 982	195	-93.5	0	0	n.c.	2 982	195	-93.5	.0	.0
Land Rover	0	2 088	n.c.	0	0	n.c.	0	2 088	n.c.	.0	.0
Lexus	94 883	100 779	6.2	59 240	64 931	9.6	35 643	35 848	.6	62.4	64.4
Lincoln	1 609	1 850	15.0	0	0	n.c.	1 609	1 850	15.0	.0	.0
Mazda	2 439	2 532	3.8	0	0	n.c.	2 439	2 532	3.8	.0	.0
Mercedes Benz	1 623	1 864	14.8	0	0	n.c.	1 623	1 864	14.8	.0	.0
MG Motor	91 120	98 161	7.7	63 729	72 909	14.4	27 391	25 252	-7.8	69.9	74.3
Mini	11 678	9 708	-16.9	596	464	-22.1	11 082	9 244	-16.6	5.1	4.8
Mitsubishi	51 244	43 708	-14.7	0	0	n.c.	51 244	43 708	-14.7	.0	.0
Motornation	2 895	3 566	23.2	0	0	n.c.	2 895	3 566	-487.2	.0	.0
Nissan	22 546	25 666	13.8	0	0	n.c.	22 546	25 666	13.8	.0	.0

VENTA AL PÚBLICO POR MARCA ENE - NOV 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.
Omoda	9 600	2 618	-72.7	13	0	-100.0	9 587	2 618	-72.7	.1	.0
Peugeot	229 883	245 182	6.7	205 273	204 296	-.5	24 610	40 886	66.1	89.3	83.3
Porsche	5 900	1 917	-67.5	0	0	n.c.	5 900	1 917	-67.5	.0	.0
Renault	17 442	16 476	-5.5	0	0	n.c.	17 442	16 476	-5.5	.0	.0
SEAT	2 343	2 904	23.9	0	0	n.c.	2 343	2 904	23.9	.0	.0
Subaru	27 149	30 131	11.0	0	0	n.c.	27 149	30 131	11.0	.0	.0
Suzuki	23 701	19 679	-17.0	0	0	n.c.	23 701	19 679	-17.0	.0	.0
Toyota	2 991	3 923	31.2	0	0	n.c.	2 991	3 923	31.2	.0	.0
Volkswagen	39 327	35 298	-10.2	0	0	n.c.	39 327	35 298	-10.2	.0	.0
Volvo	111 362	113 774	2.2	6 408	9 543	48.9	104 954	104 231	-.7	5.8	8.4
TOTAL	123 970	123 842	-.1	48 193	55 264	14.7	75 777	68 578	-9.5	38.9	44.6

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

En este año se mostró un incremento sostenido del consumo de los productos nacionales al pasar de un 38.9 por ciento en 2024 a un 44.6 por ciento en los primeros 11 meses del año, ya que el mercado mexicano consumió 55 mil 264 vehículos producidos en México por 75 mil 777 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. Este aspecto será uno de los temas a seguir en la reconfiguración de las estrategias productivas y comerciales de las empresas automotrices.



Las empresas que presentan problemáticas en el mercado podemos señalar a General Motors que a pesar de ocupar el segundo lugar en ventas totales tuvo una caída del 4.9% con respecto del año anterior. Por su parte Audi perdió 10.3% 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 17.1, 10.2 y 4.5 por ciento respectivamente con respecto al año anterior. Volkswagen por su parte que en los meses anteriores reflejaba una pérdida de ventas considerable, presentó una recuperación y se coloca con tan solo un 0.1% de pérdida en sus ventas con respecto al año anterior.

Solamente en el mes de noviembre la producción automotriz se ubicó en 322 mil 205 vehículos en noviembre, un 8.3% menos que en noviembre del año pasado, de acuerdo con cifras del Inegi. Este porcentaje representa la fabricación de 29 mil 381 vehículos menos que en noviembre de 2024. En noviembre, las armadoras que redujeron su volumen de producción fueron: Honda con 76% menos; JAC, 54%; Mazda, 33%; Nissan, 17.6%; General Motors, 13%; Toyota, 2.5%; y BMW, 1.6%.

En el periodo comprendido entre enero y noviembre de 2025 se ensamblaron 3 millones 709 mil 533 unidades, lo que representa un ligero retroceso del 1.5% respecto al mismo periodo de 2024. Por otra parte, en el caso de las exportaciones encontramos un ligero retroceso del 1.6% con respecto al año anterior, ya que se enviaron al extranjero poco más de 3 millones 160 mil 741 unidades, cifra inferior a los 2 millones 213 mil 132 unidades de 2024

En el ámbito productivo se mantiene la tendencia de concentración productiva en 6 marcas de las 15 que manufacturan en territorio nacional, ya que tres cuartas partes de la producción nacional y estas empresas son GM, Nissan, Ford, Chrysler, Volkswagen y Toyota quienes detentan el 22.05, 16.79, 10.31, 9.78, 8.56 y 7.78 por ciento de la producción total respectivamente, lo que suma un 75.27% del total.



Las empresas que lideran en el rubro de la exportación son las de capital estadounidense, empezando por GM quien exportó 94.8% de su producción al exportar más de 775 mil vehículos, teniendo un ligero crecimiento de 1.6% respecto a 2024, en segundo y tercer lugar, se encuentra Ford y Nissan con una exportación de 390 mil 790 unidades y 382 mil 700 unidades respectivamente, lo que representa la exportación de 66.2% de la producción de Nissan y más del 100 por ciento de Ford, permitiendo vaciar sus inventarios de los meses anteriores, en cuarto y quinto lugar se encuentran Chrysler Toyota que exportaron 306 mil 712 y 292 mil 250 unidades, lo que representa una exportación del 84.5 y 101.2 por ciento de su producción total.

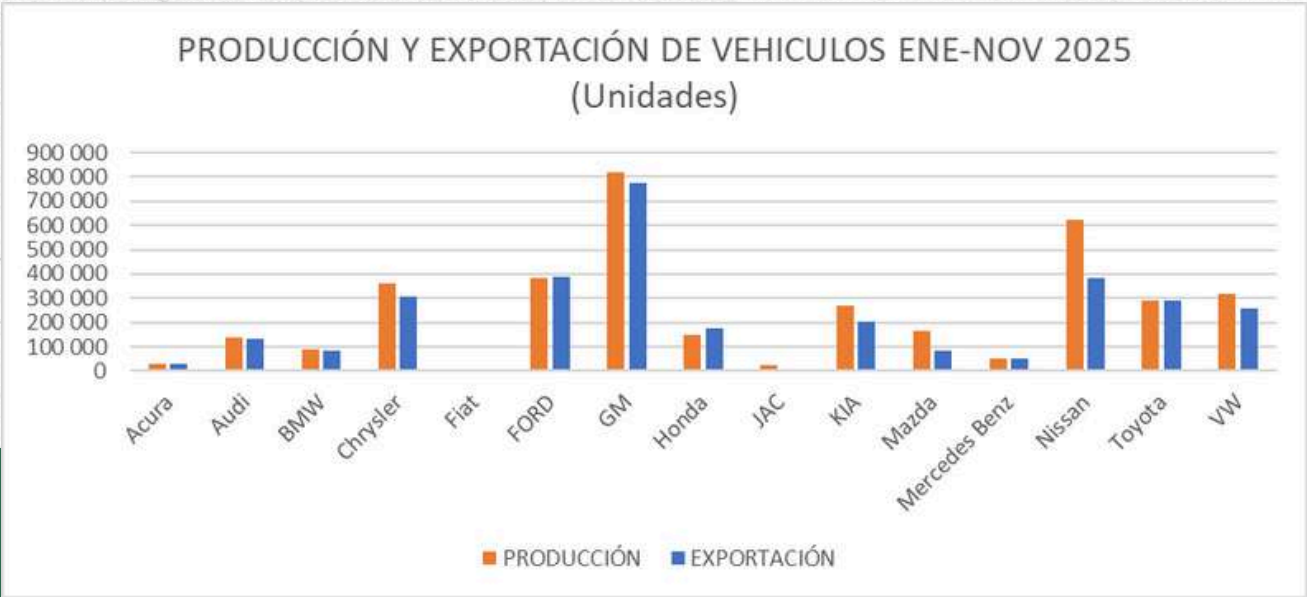
A pesar del buen desempeño en producción, las exportaciones de vehículos ligeros de enero a noviembre de 2025 sumaron 3 millones 160 mil 741 unidades, lo que implica una ligera caída del 1.6% en comparación con el mismo periodo del año anterior. Entre las empresas que tuvieron afectaciones más graves en el periodo comparado con 2024, se encuentra Volkswagen que perdió 14% de su producción y una caída del 17.2% de la exportación, manteniendo una pérdida constante en el año derivado de la incertidumbre arancelaria con el principal destino de exportación. Entre las empresas que más han perdido producción están Honda con un -19.3 %, seguida de Mazda con un 15.7%, Chrysler con un 7.7%, y las alemanas Mercedes Benz, BMW y Audi con una pérdida del 5, 4, 3.7 y 0.2 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 27.5%%, JAC con un 2.1%, 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. En el caso de las exportaciones el crecimiento de Toyota, Ford, y Kia es sobresaliente pues estas crecieron 30.1, 11.7 y 6.4 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	30 692	n.c.	0	30 015	n.c.	.0	97.8
Audi	137 507	137 759	.2	134 495	130 165	-3.2	97.8	94.5
BMW	95 151	91 609	-3.7	90 151	85 239	-5.4	94.7	93.0
Chrysler	393 322	362 869	-7.7	326 233	306 712	-6.0	82.9	84.5
Fiat	0	0	n.c.	0	0	n.c.	.0	.0
FORD	364 401	382 469	5.0	349 848	390 790	11.7	96.0	102.2
GM	832 795	817 927	-1.8	763 126	775 317	1.6	91.6	94.8
Honda	184 011	148 537	-19.3	213 673	174 529	-18.3	116.1	117.5
JAC	23 085	23 565	2.1	.0	.0	.0	.0	.0
KIA	250 800	266 930	6.4	190 873	202 009	5.8	76.1	75.7
Mazda	195 657	164 918	-15.7	131 241	85 785	-34.6	67.1	52.0
Mercedes Benz	55 700	52 930	-5.0	58 643	49 403	-15.8	105.3	93.3
Nissan	636 145	622 980	-2.1	421 407	382 700	-9.2	66.2	61.4
Toyota	226 506	288 710	27.5	224 591	292 250	30.1	99.2	101.2
Volkswagen	369 460	317 638	-14.0	308 851	255 827	-17.2	83.6	80.5
TOTAL	3 764 540	3 709 533	-1.5	3 213 132	3 160 741	-1.6	85.4	85.2

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





INVERSIÓN, EMPLEO, SALARIO MÍNIMO, T-MEC Y PRONÓSTICOS DE LA ECONOMÍA MEXICANA PARA 2026

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa [1]

*This is the CENTRAL SCRUTINIZER
Joe has just worked himself into
an imaginary frenzy during the fade-out of
his imaginary song
He begins to feel depressed now. He knows
the end is near. He has realized
at last that imaginary guitar notes and
imaginary vocals exist only in the mind
of the imager.
And ultimately, who gives a fuck anyway?[2]*

INTRODUCCIÓN.

El desempeño reciente de la economía mexicana confirma la persistencia de un patrón de bajo crecimiento estructural. Más allá de las variaciones coyunturales de corto plazo, los indicadores de inversión, productividad, informalidad laboral y finanzas públicas apuntan a restricciones profundas que limitan la capacidad de expansión del producto y del bienestar.

Este artículo analiza dichas restricciones desde una perspectiva académica, incorporando evidencia empírica reciente y evaluando el papel del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) como marco condicionante del desempeño económico hacia 2026.



CRECIMIENTO ECONÓMICO Y EXPECTATIVAS

Las estimaciones de crecimiento para el cierre de 2025 y el inicio de 2026 muestran diferencias marginales entre escenarios optimistas y pesimistas. Aun suponiendo una recuperación moderada en los últimos meses del año, el crecimiento promedio anual difícilmente superará el 0.4%. En un escenario de estancamiento, el crecimiento se ubicaría alrededor de 0.3%. Estas cifras son consistentes con los pronósticos de diversas instituciones financieras y con el consenso de mercado, que anticipa tasas cercanas a 1.1–1.4% para 2026, apenas por encima del crecimiento poblacional.

Desde una perspectiva macroeconómica, este desempeño implica una expansión prácticamente nula del PIB per cápita, lo que refuerza la idea de que la economía mexicana enfrenta una trampa de bajo crecimiento. La desaceleración global amplifica este problema, pero no lo explica por completo. Factores internos —como la debilidad persistente de la inversión privada, la incertidumbre regulatoria en sectores estratégicos, el estrechamiento del espacio fiscal y las controversias comerciales en el marco del T-MEC— desempeñan un papel central.

La evidencia histórica muestra que la inversión es el principal cuello de botella del crecimiento mexicano. Entre 2000 y 2025, la formación bruta de capital fijo creció en promedio apenas 1.7% anual. Este resultado esconde una divergencia relevante: mientras la inversión privada avanzó alrededor de 2.0% anual, la inversión pública registró una contracción promedio de -0.2%. En términos de teoría del crecimiento, esta trayectoria limita la acumulación de capital físico y reduce los efectos de arrastre (crowding-in) que la inversión pública suele generar sobre la privada.



En 2025, la inversión total equivale aproximadamente a 22.6% del PIB, por debajo del umbral de 24–25% que diversos estudios consideran necesario para sostener tasas de crecimiento superiores al 3% anual en economías emergentes. Dentro de este agregado, la inversión pública representa apenas 2.2% del PIB, uno de los niveles más bajos observados en décadas y claramente insuficiente para cerrar brechas de infraestructura.

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA Y NEARSHORING

La inversión extranjera directa (IED) ha mostrado un desempeño relativamente favorable. Entre enero y septiembre de 2025, los flujos acumulados rondaron los 41 mil millones de dólares, lo que representa un incremento cercano al 15% respecto al mismo periodo del año previo y un máximo histórico. Este dinamismo está asociado, en buena medida, al proceso de reconfiguración de las cadenas globales de valor y al fenómeno de nearshoring.



La composición de la IED revela patrones consistentes con esta narrativa. Estados Unidos continúa siendo el principal país de origen, con alrededor del 30% de los flujos, seguido por España, Países Bajos, Japón y Canadá. Sectorialmente, la manufactura concentra cerca de 37% de los recursos —destacando la industria automotriz y de autopartes—, mientras que los servicios financieros absorben aproximadamente una cuarta parte y la construcción se vincula a parques industriales y proyectos energéticos.

Un elemento particularmente relevante es el crecimiento de las llamadas “nuevas inversiones”, que aumentaron más de 200% anual y superaron los 4500 millones de dólares. Este dato sugiere que no se trata únicamente de reinversión de utilidades, sino de capital fresco. No obstante, conviene subrayar que la IED representa solo alrededor del 13% de la inversión total; por sí sola, no puede compensar la debilidad de la inversión pública ni resolver las limitaciones estructurales del crecimiento.

MERCADO LABORAL E INFORMALIDAD

El mercado laboral mexicano presenta una paradoja aparente: tasas de desocupación históricamente bajas coexistiendo con niveles persistentemente elevados de informalidad. En el tercer trimestre de 2025, aproximadamente 55.4% de la población ocupada —alrededor de 33 millones de personas— trabajaba en condiciones informales, sin acceso a seguridad social ni protección laboral.

Desde un enfoque microeconómico, la informalidad puede interpretarse como una respuesta racional a un entorno caracterizado por bajos ingresos, limitada escolaridad y elevados costos de formalización. Sin embargo, sus efectos agregados son profundamente negativos. La coexistencia de unidades productivas de muy baja productividad con empresas formales distorsiona la asignación de recursos y reduce la productividad total de los factores.

Entre 2017 y 2025, la productividad laboral agregada del país cayó 6.6%. Estudios de la OCDE documentan que la productividad de un trabajador informal puede ser hasta 70% menor que la de uno formal, reflejando menores niveles de capital, tecnología y capacitación. Esta brecha explica, en buena medida, por qué el crecimiento del empleo no se traduce en un crecimiento proporcional del ingreso. Es por lo anterior que la excelente noticia del incremento de los salarios mínimos en 2026, no tendrá efectos positivos en la mayor parte de la población ocupada, y este será un lastre para el incremento de los salarios contractuales.



Esta elevada informalidad también tiene consecuencias fiscales significativas. Con una base tributaria reducida, México recauda alrededor de 17.7% del PIB, la proporción más baja entre los países de la OCDE. Este nivel limita severamente la capacidad del Estado para financiar infraestructura, educación y salud, reforzando un círculo vicioso de bajo crecimiento, baja productividad y limitada recaudación.



La clave para México no radica en reaccionar al ruido político, sino en articular una estrategia técnica que permita aprovechar la integración regional como palanca de desarrollo.

EL PRINCIPAL FACTOR DE INCERTIDUMBRE: EL T-MEC Y LA REVISIÓN DE 2026

En el ámbito externo, el T-MEC constituye un ancla institucional fundamental. El propio tratado establece una vigencia de 16 años a partir de su entrada en vigor, con una revisión conjunta en el sexto aniversario. Aun en ausencia de una ratificación explícita por parte de Estados Unidos, el acuerdo permanecería vigente hasta 2036, salvo que alguna de las partes lo denuncie formalmente. La posibilidad de una salida unilateral existe en términos legales, pero sus costos económicos y políticos serían elevados. Más de siete millones de empleos en Estados Unidos dependen directa o indirectamente del comercio con México, y las exportaciones estadounidenses hacia este país superan los 330 mil millones de dólares anuales. Desde una perspectiva de economía política, estos vínculos reducen la probabilidad de una ruptura abrupta.



No obstante, la revisión de 2026 ocurrirá en un contexto distinto al que dio origen al tratado. La política comercial estadounidense ha incorporado explícitamente consideraciones de seguridad nacional, redefiniendo el comercio internacional como un instrumento geopolítico. Para México, esto implica que el nearshoring deja de ser solo una oportunidad económica y se convierte en un componente estratégico de la integración norteamericana.

La economía mexicana enfrenta, de cara a 2026, un conjunto de restricciones estructurales que trascienden la coyuntura. El bajo crecimiento no es resultado del azar, sino de una combinación de inversión insuficiente — especialmente pública—, elevada informalidad, baja productividad y un espacio fiscal limitado. La IED y el nearshoring ofrecen oportunidades relevantes, pero insuficientes si no se acompañan de una estrategia integral que fortalezca la inversión pública, reduzca los costos de la formalidad y eleve la productividad.



En este contexto, el T-MEC seguirá siendo un marco central, aunque sujeto a tensiones crecientes. La clave para México no radica en reaccionar al ruido político, sino en articular una estrategia técnica que permita aprovechar la integración regional como palanca de desarrollo. Sin una transformación profunda del mercado laboral y del patrón de inversión, el país corre el riesgo de prolongar indefinidamente su trayectoria de crecimiento mediocre.

NOTAS:

[1] Profesor de la Facultad de Economía de la UNAM y Profesor de la división de Ciencias Sociales y Humanidades de la UAM – XOCHIMILCO.

[2] Fragmento de “Watermelon in Easter Hay” de Frank Zappa.

REFERENCIAS:

- Banco de México. (2024). Informe trimestral, cuarto trimestre de 2024. Banco de México.
- Citi Research. (2025). Encuesta de expectativas económicas. Citigroup.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2025). Indicadores de productividad laboral. INEGI.
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2025). Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE), tercer trimestre de 2025. INEGI.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2023). Economic surveys: Mexico 2023. OECD Publishing.
- Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2024). Revenue statistics 2024: Mexico. OECD Publishing.
- Secretaría de Economía. (2025). Flujos de inversión extranjera directa, enero-septiembre de 2025. Gobierno de México.
- United States–Mexico–Canada Agreement (USMCA/T-MEC). (2020). Texto del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá. Gobierno de los Estados Unidos.
- White House. (2024). National Security Strategy of the United States. Executive Office of the President.



EL CORREDOR CENTRO-ESTE DEL T-MEC Y LA CARRETERA 57



Luis Fernando Mora Reyes [3]

A propósito de la industria automotriz y de la revisión del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (TMEC), vale la pena analizar qué son los corredores comerciales y cuál ha sido su relevancia tanto para este sector industrial como para la conformación de la Región Económica de América del Norte (REAN).

Resulta fundamental comentar que los corredores comerciales de la REAN se fueron construyendo paulatinamente a través del establecimiento tanto de las empresas como de la infraestructura pertinente en ciertas localidades que integran los tres países del TMEC. Parte de esta infraestructura se ha compuesto de redes de carreteras y ferroviarias. Debe remarcarse que, si no se conoce el territorio, no es posible hacer propuestas políticas que beneficien a los trabajadores y a las trabajadoras. Es decir, el territorio, cual espacio con importantes y valiosos recursos naturales y humanos, es un elemento en disputa (Mora, 2022).

En lo que atañe a este texto, se reconocieron cuatro corredores comerciales: el corredor del Pacífico, del centro-oeste, del Atlántico y del centro-este. De estos cuatro corredores, se coloca especial atención sobre el corredor centro-este del antes Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), mismo que puede observarse de manera paralela a partir de la Carretera 57 y de las vías férreas a cargo de la empresa fusionada Canadian Pacific Kansas City (CPKC) que atraviesan los estados de Nuevo León, Coahuila, San Luis Potosí, Guanajuato, Querétaro y el Estado de México (véase figura uno), es decir, la carretera y las vías férreas atraviesan una parte importante del corredor de la Industria Automotriz en México (Maldonado, 2009; Gasca, 2020; Mora, 2022; Canadian Pacific Kansas City, 2025).



En lo que atañe al caso mexicano, es posible mencionar que la política en materia automotriz ha sido guiada, desde al menos una década antes de la firma del TLCAN, por los designios del capital extranjero, prioritariamente estadounidense. Cabe destacar que 80 por ciento o más de las unidades y de las autopartes que se fabrican en el país han tenido como destino el mercado estadounidense y el canadiense (Mora, 2022), por lo que se le ha ubicado como una plataforma de exportación de bajo costo (Dicken, 2011). Es decir, México ha contado con una ventaja geográfica al compartir la frontera con los Estados Unidos. No obstante, como expresa Romero (2011), este tipo de ventajas sin una política encaminada a la capitalización y a la mejora de la infraestructura de las localidades, resulta cortoplacista. Por ello, idealmente, además de los tratados comerciales, deben generarse políticas federales, estatales y hasta municipales que favorezcan a las ciudades que aglomeran las empresas, los mercados de trabajo y que intercomunican industrialmente a la REAN (Bao & Blanco, 2014).

Figura 1. Reorganización Económica Espacial del TLCAN: ramas, ciudades y corredores principales*



Fuente: tomado de Gasca, 2020, 51. *Nótese que José Gasca resalta el Corredor del TLCAN (57) y cuya producción es prioritariamente automotriz.

Aunque la producción automotriz es guiada por el capital extranjero en el país, pueden encontrarse políticas estatales, respecto a la Industria Automotriz en México (IAM), que han sido fundamentales para la conformación de los corredores comerciales, particularmente del centro-este del ahora TMEC: a) ha firmado múltiples convenios comerciales con decenas de países, lo que ha asegurado el acceso a diferentes mercados, sin dejar de lado su atractiva política arancelaria; b) debido a su papel como plataforma de exportación, ha logrado establecer en el país a proveedores de la IAM de primeros niveles (tier 0.5 y 1), la gran mayoría de procedencia extranjera; c) ofertaba importantes programas de posgrado (900 hasta el 2012), ingenierías y carreras técnicas relacionadas con la IAM; d) hasta 2015, contaba con infraestructura de comunicación con 76 aeropuertos, 378 mil kilómetros de carreteras, 27 mil de vías férreas, siete puertos marítimos con dos salidas al mar, y e) frontera contigua con Estados Unidos y contaba con importantes parques industriales en el norte del país y en la zona del Bajío, donde se concentra la Carretera 57 (Romero, 2011; Barrera & Pulido, 2016; Mora 2022). Estos importantes factores han permitido, mediante la logística, el encadenamiento productivo en la REAN, así como la consolidación del corredor comercial centro-este.

LA CARRETERA 57

Para facilitar el análisis del corredor centro-este y de la importancia de la Carretera 57, se ocupa el caso de la Industria Automotriz en San Luis Potosí (IASLP). El estado de San Luis Potosí, México desde que arribaron los españoles en 1529 ha fungido como un lugar estratégico. Primero porque, durante el Virreinato de Nueva España, este era atravesado por el Camino Real de Tierra Adentro hacia el norte del país hasta lo que ahora es Estados Unidos y hacia el sur del mismo con la ciudad de Querétaro y la Ciudad de México. El estado de San Luis Potosí, previo a la Independencia de México, desempeñaba una ubicación estratégica por su industria minera, por la importante producción agrícola con sus ranchos y haciendas y por el flujo de mercancías que lo atravesaban (H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P., 2015; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S. L. P., 2016; Mora, 2022).



Ya durante la época independiente, y previo a la Revolución Mexicana, en 1888 se construyó la línea del ferrocarril México-Laredo; en 1960, tras el proceso revolucionario, comenzó a conformarse la Zona Industrial de San Luis Potosí (con una expansión en el 2009), desde 1981 la Zona Industrial del Potosí, y desde 1994 comenzó la construcción de los parques industriales privados. La primera empresa relacionada con la IASLP arribó en la década de los cincuenta, mas fue en la década de los noventa que se asentaron empresas de autopartes y de proveeduría en la capital del estado. En el 2009 se fundó el Parque Industrial Logistik, mismo que albergó, años después, importantes empresas de autopartes y las fabricantes General Motors y BMW (H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P., 2015; Neri Guzmán & otros, 2015; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S. L. P., 2016; Moreno, 2017; Mora, 2022).

El legado minero, agrícola y automotriz han permitido que la entidad potosina cuente con infraestructura de comunicación como la Carretera 57, la 70 (Tamaulipas-Jalisco), la 49 (San Luis Potosí-Zacatecas); con las estaciones de tren administradas bajo la CPKC que han conectado al estado con diferentes zonas industriales del noreste y del centro de México, con los puertos de Lázaro Cárdenas, Tampico y Veracruz e interconexión con Estados Unidos mediante Nuevo Laredo y Matamoros en el estado de Tamaulipas: esto es el corredor centro-este del antes TLCAN. Esto sin dejar de lado el Aeropuerto de San Luis Potosí con su aduana, sus líneas aéreas de cargo, pozos de agua, sistema eléctrico y abastecimiento de distribución de gas natural y derivados del petróleo. Asimismo, debido a toda su herencia manufacturera, ha contado con importantes instituciones educativas (H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P., 2015; H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S. L. P., 2016; Moreno, 2017; SEDECO SLP, 2020; Mora, 2022).



Por todos estos elementos, el estado de San Luis Potosí, particularmente los municipios de Villa de Reyes, San Luis Potosí y Soledad de Graciano Sánchez, se han integrado al corredor centro-este que atraviesa la Carretera 57 y que inicia del centro de México hasta el lugar donde comienza su afluencia en Piedras Negras, Coahuila y se desagrega hacia Nuevo Laredo, Tamaulipas (véase figura uno). A partir de Nuevo Laredo, Tamaulipas, el corredor centro-este inicia su recorrido por algunas de las ciudades más importantes de Estados Unidos como Houston, Texas y Detroit, Míchigan hasta llegar a Toronto y Montreal en Canadá. Este corredor centro-este, además de ser atravesado por la Carretera 57 en México y por la Coalición de Carreteras I-69 Continente Medio, la Supercarretera del TLCAN y el Corredor Comercial Central en Estados Unidos, también es atravesado paralelamente por las vías férreas a cargo de la CPKC (Neri, & otros, 2015; Gasca, 2020; Gómez & Morán, 2020; Mora 2022; Canadian Pacific Kansas City, 2025).

CONCLUSIONES

Como pudo apreciarse en este escrito, el corredor centro-este del TLCAN, ahora TMEC, fue conformándose paulatinamente. Para lograr su constitución, tuvieron que pasar varias décadas, un tratado comercial y, finalmente, el asentamiento de infraestructura, de proveedoras y de fabricantes en la REAN.

Se enfatiza en el estudio del territorio, ya que solo así es factible conocer por qué se establecen las empresas en un lugar en particular. La industria automotriz es una industria de industrias que conecta ciudades, países, regiones y el mundo en su totalidad.



NOTAS:

[3] 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:

- Bao Cruz, S., & Blanco Silva, F. (2014). Modelos de formación de clústers industriales: revisión de las ideas que los sustentan. *Revista Galega de Economía*, 23(2), 179-198.
- Barrera Franco, A., & Pulido Morán, A. (2016). *La industria automotriz mexicana: situación actual, retos y oportunidades*. México: ProMéxico.
- Canadian Pacific Kansas City. (2025). Conectando a Norteamérica. Recuperado el 29 de octubre de 2025, de Canadian Pacific Kansas City: <https://www.cpkcr.com/es/nuestras-ventajas/conectamos-a-un-continente>
- Dicken, P. (2011). Transnational Corporations: The Primary ‘Movers and Shapers’ of the Global Economy. En P. Dicken, *Global Shift. Mapping the changing contours of the world economy* (109-168). Estados Unidos de América: The Guilford Press.
- Gasca Zamora, J. (2005). Configuración territorial y ejes emergentes del desarrollo regional de México. Una evaluación a diez años del Tratado de Libre Comercio de América del Norte. *Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina* (5982-5994). São Paulo: Universidade de São Paulo. Recuperado el 16 de enero de 2021, de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal10/Geografiasocioeconomica/Geografiaregional/14.pdf>
- Gasca Zamora, J. (2020). Reconfiguración económica del territorio mexicano en la era del TLCAN. *Comercio Exterior-Bancomext*, (22), 48-51. Recuperado el 11 de enero de 2022, de <http://let.iiec.unam.mx/node/3412>
- Gómez Martínez, B. M., & Morán Escamilla, J. D. (2020). *Metamorfosis del espacio en San Luis Potosí ante la llegada de la industria automotriz*. México: El Colegio de San Luis, A.C.
- H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S. L. P. (2016). *Plan Municipal de Desarrollo 2015-2018*. Obtenido de Plan de San Luis. Periódico oficial del Gobierno del Estado.
- H. Ayuntamiento de Villa de Reyes, S.L.P. (2015). *Plan Municipal de desarrollo Urbano de Villa de Reyes 2015-2035*. Recuperado el 10 de agosto de 2021, de Periódico Oficial del Estado Libre y Soberano de San Luis Potosí: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/viewer.html?pdfurl=http%3A%2F%2F201.144.107.246%2FInfPubEstatal2%2F_SECRETAR%25C3%258DA%2520DE%2520DESARROLLO%2520URBANO%2C%2520VIVIENDA%2520Y%2520OBRAS%2520P%25C3%259ABLICAS%2FArt%25C3%25ADculo%252022.%
- Maldonado Aguirre, S. (mayo 2009). La rama automovilística y los corredores comerciales del TLCAN. *Comercio Exterior*, 59(5), 370-378.

REFERENCIAS:

- Moreno Mata, A. (2017). Localización, deslocalización y efectos territoriales de la globalización. El caso del cluster automotriz en Villa de Reyes, San Luis Potosí, México. Thirteenth International Conference on Environmental, Cultural, Economic & Social Sustainability 2017 Special Focus: Pathways to Sustainability—Challenges and Opportunities for State and Society (1-23). Río de Janeiro, Brasil: Biomass and Water Management Research Center, Fluminense Federal University Niterói, Greater Rio de Janeiro, Brazil.
- Neri Guzmán, J. C., & otros (2015). La industria automotriz en San Luis Potosí: Evidencias de su desempeño 2007-2014. En J. C. Neri Guzmán, Prácticas exitosas en la implementación de políticas de innovación y competitividad local: "Redes de conocimiento y cooperación empresa-gobierno-universidades-centros de investigación" (87-118). México: Universidad Politécnica de San Luis Potosí. Colección Triple Hélice, Número 2. Editorial Plaza y Valdés.
- Romero, I. (2011). Impacto asimétrico de la crisis global sobre la industria automotriz: Canadá y México comparados. Perspectivas para el futuro. Serie Estudios y Perspectivas-CEPAL,(130), 69 p. Recuperado el 20 de octubre de 2025, de <https://hdl.handle.net/11362/4917>
- SEDECO SLP. (2020). Perfiles Industriales del Estado de San Luis Potosí. Recuperado el 27 de julio de 2021, de SEDECO SLP: <http://www.sedecosl原因.gob.mx/wp-content/uploads/2021/07/Perfiles-Industriales-2020.pdf>

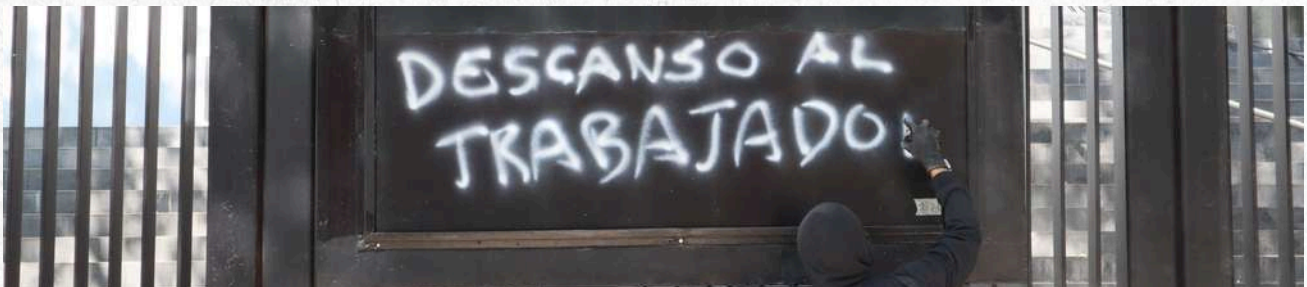


LA REDUCCIÓN DE LA JORNADA LABORAL EN MÉXICO. EL CASO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ



Michelle Maldonado Alonso [4]

El debate en torno a la disminución de la jornada de trabajo en México ha adquirido especial importancia en los recientes años, pese a que el tema no tiene nada de nuevo ni sorprendente, en nuestro país la iniciativa de la exdiputada Susana Prieto en el invierno de 2022, fue igual a un balde de agua fría sobre las cabezas de los empresarios y los aristócratas más reaccionarios del oficialismo. A la fecha se acumulan más de 17 iniciativas presentadas por distintas fracciones parlamentarias en la Cámara de diputados, de las cuales ninguna ha consumado el proceso legislativo o avanzando más allá de la etapa de puntos constitucionales.



Las resistencias a la reforma laboral que pretende distribuir el bienestar y la justicia a más de 28 millones de trabajadores mexicanos (ENOE, 2025) han provenido principalmente de cámaras empresariales como la COPARMEX, Consejo Coordinador Empresarial, CANACINTRA, CONCAMIN, CONCANACO. El rechazo por parte de los representantes de las micro, pequeñas y medianas empresas, aludiendo los costos a absorber dada su reducido margen de adaptación en lo inmediato, por último, la clase política también ha impuesto un bloqueo sistemático a la democratización de la reforma, impidiendo un debate horizontal efectivo que vele por los verdaderos intereses y demandas de la clase trabajadora mexicana.



Sobra decir que a nivel internacional México es uno de los países que más horas trabaja actualmente. Según datos de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), en su estudio de horas trabajadas bajo el promedio social de empleo del año 2024(OCDE, 2024), México trabajó 2193 horas al año, es decir 541 horas más que el promedio de los 38 países miembros de la comunidad. Este indicador demuestra que, aun siendo una economía dinámica, esta se encuentra fundamentada sobre la base de la explotación laboral y los salarios bajos

En México una política de este calibre beneficiaría en más de un sentido la vida de los asalariados, la disminución de la jornada de 48 a 40 horas, sin perjuicio del salario incrementaría el bienestar físico, emocional y el rendimiento en los centros de trabajo, abriendo la puerta a medidas de reorganización productiva que permita repartir más contrataciones y disminuir las cargas de trabajo intensas y desgastantes. El impacto positivo también se reflejaría en los hogares, equilibrando las tareas de crianza y cuidados históricamente relegados a las mujeres trabajadoras.

Amplios estudios demuestran que todas las medidas tendientes a reducir el tiempo de trabajo implican una acción combinada entre patrones y trabajadores, siendo que para los primeros resultaría en cambios en el nivel general de producción, partiendo de la menor cantidad de horas efectivas de los empleados, surgiría la necesidad de repartir en más fracciones de turnos las tareas pendientes, favoreciendo la rapidez del trabajo a la duración de este de manera automática (Jáuregui, 1998).



Fuentes: Frente x las 40 horas, en
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=122268628094202319&set=pb.61556069581488.-2207520000&type=3>

Mientras que para los trabajadores los límites legales a 40 horas semanales mejorarían su entusiasmo y eficiencia en la consecución de sus metas diarias, redundando en menores accidentes por riesgos laborales, aumento de la calidad de los productos debido a la utilización integral de la energía obrera y por último todos los factores anteriormente mencionados se traducirían en menores costes por unidad productiva.

Así lo ha patentado la historia y los múltiples casos fabriles alrededor del mundo, las empresas y los países han sorteado recesiones económicas con fórmulas centradas en la reorganización productiva, medidas como esta han servido para paliar el desempleo y reactivar el consumo incluso en crisis mundiales como la gran depresión de 1929, sindicatos como la AFL (American Federation of Labor) el más grande sindicato de Estados Unidos hasta hoy, impulsaron la implantación de jornadas de 30 horas para salvar empleos y ganancias. En la actualidad con los avances de la ciencia y la tecnología en todos los rubros de la producción y de la vida diaria, la sostenibilidad del tiempo libre, no solo es importante, sino más necesaria que nunca.

EXPECTATIVAS PARA LA IAAM

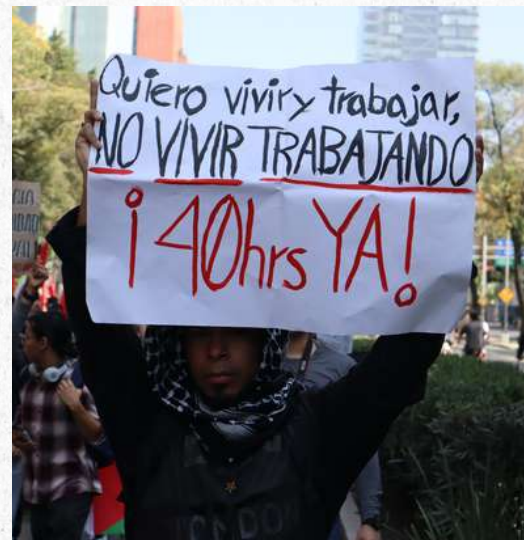
Durante los meses de julio a noviembre la Secretaria de Trabajo y Previsión Social (STPS) encabezó foros y mesas de trabajo con los representantes empresariales, patronales, sindicales, académicos en 6 sedes estatales definidas según su valor productivo para las distintas regiones económicas del país. Sin embargo, en esta incesante búsqueda institucional de consensos, los portavoces de los trabajadores y sindicatos independientes de la industria automotriz fueron continuamente desplazados de la discusión. Naturalmente los resultados se decantaron hacia la gradualidad en la implementación, con amplios márgenes de adaptación a los ritmos operativos y de rentabilidad que ostentan los industriales en el país.



Para la industria automotriz y de autopartes de México (IAAM) la coyuntura propiciada por la revisión comercial en 2026 les ha impedido fijar una postura erigida en la certeza y la estabilidad compartida con los socios norteamericanos. Han manifestado que no se modifique la jornada laboral hasta después de la revisión, al igual que se les concedan a las empresas flexibilidad y estímulos que les ayuden a sopesar los impactos en términos de costos laborales y lotes de abastecimiento rigurosos (González, 2025). Para la industria manufacturera más importante de la economía, el presente tema ha generado perspectivas aún desconocidas en suelo mexicano. El modelo productivo industrial automotriz en México no solo depende de los bajos costos productivos derivados de los salarios sumamente baratos, sino que también le es inherente un esquema de alta eficiencia sumamente condicionada por los flujos ininterrumpidos de la línea de ensamble y producción en general. El componente humano se encuentra intrínsecamente subordinado a amplios niveles de exigencia y explotación laboral. Los trabajadores de las plantas ensambladoras de carros como Volkswagen, General Motors, Ford, entre otros, cumplen con turnos continuos de 8 horas o más de lunes a domingo, con variaciones de rotación del personal en función de los segmentos operativos. Si a ello le sumamos los tiempos de traslado entre el hogar y el trabajo, de 1 o 2 horas dependiendo las distancias y los factores ambientales, caemos en cuenta jornadas diarias que rayan en la pobreza de tiempo y agotamiento físico extremo.

“

en el sector casi 4 de cada 10 trabajadores automotrices laboran 48 horas y 3 de cada 10 superan ese límite, aumentando la vulnerabilidad y los riesgos de trabajo, exponiendo las capacidades físicas y mentales a estrictos niveles de rendimiento.

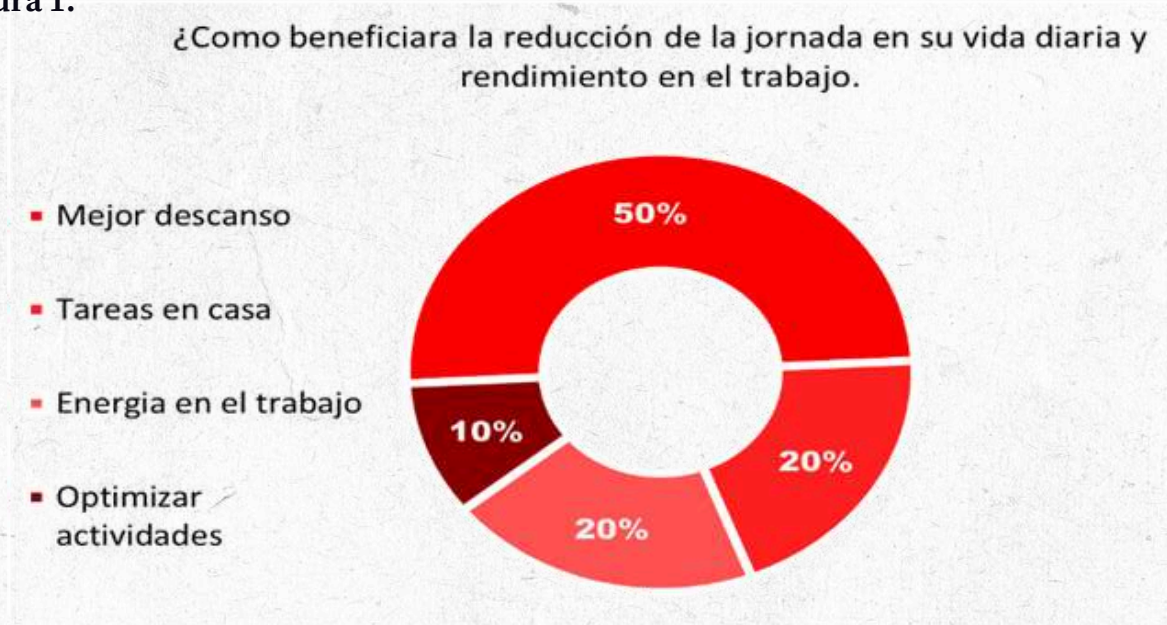


De acuerdo con un estudio reciente de Kelly, la externalizadora de reclutamiento reveló que en el sector casi 4 de cada 10 trabajadores automotrices laboran 48 horas y 3 de cada 10 superan ese límite, aumentando la vulnerabilidad y los riesgos de trabajo, exponiendo las capacidades físicas y mentales a estrictos niveles de rendimiento. Por su parte, la mayoría está convencido de que una jornada reducida mejoraría su calidad de vida, les permitiría pasar más tiempo con su familia y contribuiría a equilibrar su vida personal y laboral.

A continuación, se muestran los resultados recabados a partir de encuestas y entrevistas sobre el tema de las 40 horas, realizadas a 10 trabajadores de la planta Volkswagen en Puebla, dentro de los que se encuentran colaboradores directos de planta de ensamblaje y trabajadores en empresas proveedoras y logística, partiendo de la creciente interdependencia entre el subsector con la planta terminal.

Las respuestas a la pregunta principal sobre los beneficios de la jornada de 40 horas en la vida diaria y las implicaciones en los centros laborales fueron congruentes y apuntaron un 50% al mejor descanso, seguido de las tareas en casa con 20%, el otro 20% están de acuerdo con que proporcional al mejor descanso, la energía en el trabajo se multiplicaría, finalmente el 10% señalo que se optimizarían las actividades.

Figura 1.

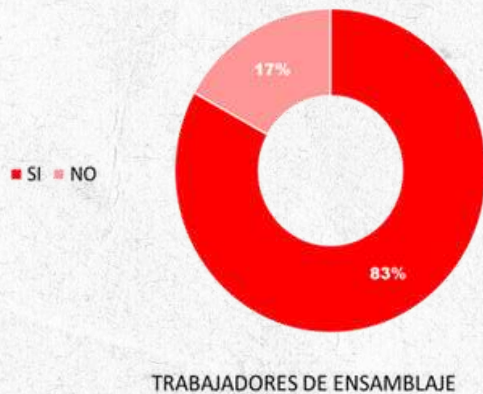


Fuentes: Datos recabados en campo.

En lo que respecta a las diferencias entre trabajadores de la planta de montaje y los trabajadores de empresas proveedoras como DHL y Continental acerca de los potenciales escenarios laborales de reestructuración y contrataciones por parte de la empresa, los trabajadores de DHL y Continental aludieron con seguridad que la semana de 40 horas promete nuevas vacantes dentro de planta y anexas, frente a la opinión de los trabajadores directos que no obstante un 17% aseguro lo contrario.

Figura 2.

La reducción de la jornada abra nuevas oportunidades laborales en VW



Fuentes: Datos recabados en campo.

Figura 3.

La reducción de la jornada abra nuevas oportunidades laborales en VW



Fuentes: Datos recabados en campo.

PRODUCCION Y EXPORTACIÓN DE CARROS EN MÉXICO



Fuente: Venta, producción y exportación de vehículos ligeros INEGI

Lo anterior sugiere diferencias significativas en cuanto a los beneficios y privilegios de los agremiados al sindicato independiente, que les otorga más estabilidad con relación a su fuente de empleo y derechos laborales en contraste con los trabajadores que no lo están. Ello sin duda representa un punto de inflexión para los candidatos a emplearse para la armadora y gozar de mejores salarios y protección social.

LA VENTAJA COMPARATIVA EN JUEGO

Tal como se plantea líneas arriba, el paquidermo automotriz asentado en México se ha consolidado como la industria exportadora más importante del país, solo después del sector energético, posicionándose como el séptimo fabricante de autos a nivel mundial y el cuarto exportador global de carros, solo después de Estados Unidos, Alemania y Japón. En los últimos 10 años de cooperación en América del Norte, la desaceleración económica provocada por la pandemia y la crisis de semiconductores paralizó el comportamiento ascendente de la producción y exportación de carros a sus principales socios como Estados Unidos y Europa, sin embargo, la integración y encadenamiento comercial en la región ha reivindicado la participación como se muestra en el gráfico 1.

Es notable que la idiosincrasia propia de las relaciones industriales de la IAAM se ha diseñado para flexibilizar las condiciones laborales como condición sinequanon del escalamiento en términos de competitividad y resiliencia en el medio, del cual los trabajadores no reciben más del 10% del valor total de las exportaciones por una parte (Castellanos, 2014) mientras que México no aporta valor agregado a la cadena de valor automotriz, resultado de las tareas de carácter manufacturero por encima de la especialización científica y tecnológica.

El análisis recogido a partir de esta compleja ecuación da muy poco margen a dudas sobre las ventajas comparativas de las corporaciones que usufructúan el trabajo a base de patrones de explotación incuestionables. Es hora de dignificar el esfuerzo y calificación de los miles de fabricantes de carros. La reducción de la jornada es el piso mínimo de toda una serie de cambios y políticas redistributivas para la clase trabajadora, una ventana que nos permitirá vislumbrar más derechos humanos y sociales.

NOTAS:

[4] Integrante del Frente Nacional por las 40 horas

REFERENCIAS:

- INEGI. (noviembre 2025). ENCUESTA NACIONAL DE OCUPACIÓN Y EMPLEO (ENOE) INDICADORES DE OCUPACIÓN Y EMPLEO. INEGI. Recuperado de: chrome-extension://efaidnbnmnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/iooe/IOE2025_11.pdf
- OCDE. (2024). Average annual hours actually worked per worker. Recuperado de: [https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&pg=0&snb=1&vw=tb&df\[ds\]=dsDisseminateFinalDMZ&df\[id\]=DSD_HW%40DF_AVG_ANN_HRS_WKD&df\[ag\]=OECD.ELS.SAE&df\[vs\]=&pd=2010%2C&dq=AUS%2BAUT%2BBEL%2BCAN%2BCHL%2BCOL%2BCRI%2BCZE%2BDNK%2BEST%2BFIN%2BFRA%2BDEU%2BGRC%2BHUN%2BISL%2BIRL%2BISR%2BITA%2BJPN%2BKOR%2BLVA%2BLTU%2BLUX%2BMEX%2BNLD%2BNZL%2BNOR%2BPOL%2BPRT%2BSVK%2BSVN%2BESP%2BSWE%2BCHE%2BTUR%2BGBR%2BUSA%2BOECD.....T....&ly\[rw\]=REF_AR&ly\[cl\]=TIME_PERIOD&to\[TIME_PERIOD\]=false](https://data-explorer.oecd.org/vis?lc=en&pg=0&snb=1&vw=tb&df[ds]=dsDisseminateFinalDMZ&df[id]=DSD_HW%40DF_AVG_ANN_HRS_WKD&df[ag]=OECD.ELS.SAE&df[vs]=&pd=2010%2C&dq=AUS%2BAUT%2BBEL%2BCAN%2BCHL%2BCOL%2BCRI%2BCZE%2BDNK%2BEST%2BFIN%2BFRA%2BDEU%2BGRC%2BHUN%2BISL%2BIRL%2BISR%2BITA%2BJPN%2BKOR%2BLVA%2BLTU%2BLUX%2BMEX%2BNLD%2BNZL%2BNOR%2BPOL%2BPRT%2BSVK%2BSVN%2BESP%2BSWE%2BCHE%2BTUR%2BGBR%2BUSA%2BOECD.....T....&ly[rw]=REF_AR&ly[cl]=TIME_PERIOD&to[TIME_PERIOD]=false)
- Jáuregui, R. (1998). Historia de la jornada laboral, una epopeya social. En Jáuregui, R., Egea, F., De la Puerta, J. (Ed.). El tiempo que vivimos y el reparto del trabajo. (179-183). Paidós.
- González, L. (7 de julio 2025). Industria automotriz pide reducción de jornada laboral hasta después de revisión del T-MEC. El economista. Recuperado de: <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/industria-automotriz-pide-reduccion-jornada-laboral-revision-t-mec-20250707-767114.html>
- Kelly. (2025). Tendencias del Entorno Laboral en la Industria Automotriz de México. Recuperado de: <file:///C:/Users/HP/Documents/Por%20mi%20raza,%20hablara%20el%20espíritu/Laboral.IAM.2025-kelly.pdf>
- Venta, producción y exportación de vehículos ligeros. Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros (RAIAVL). INEGI. Recuperado de: https://www.inegi.org.mx/app/tabulados/default.html?nc=100100090_a
- Castellanos, J. (2014). Industria automotriz y TLCAN: Las empresas estadounidenses. La Ola financiera. UNAM.



LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



EL FINANCIERO

EBRARD RESPONDE A CHINA TRAS 'QUEJAS' DE ARANCELES: 'SI QUIERES VENDER EN MÉXICO, PRODUCE AQUÍ'

Marcelo Ebrard destacó que el objetivo de los aranceles a países asiáticos es beneficiar a México.

MILENIO

ADVIERTEN IMPACTO INMEDIATO POR ARANCELES A ASIA; SECTORES TEXTIL, CALZADO Y AUTOMOTRIZ EN RIESGO

Aumentos de hasta 50% en más de mil 400 fracciones arancelarias, amenazan con desarticular cadenas de valor y complicar la sustitución de importaciones



EXPANSIÓN

EL 'FACTOR TRUMP' DETONA LA SEGUNDA CAÍDA DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOPARTES EN MÉXICO EN TRES DÉCADAS

La dependencia de Estados Unidos y la incertidumbre arancelaria golpean la producción de autopartes, que cae 4.35% este año y rompe la estabilidad que el sector mantuvo desde el TLCAN.



LA SILLA ROTA

AJUSTE ARANCELARIO DE MÉXICO PEGARÍA DIRECTO AL SECTOR AUTOMOTRIZ DE INDIA

El alza de aranceles de entre el 5% y el 50% aplicada por México dejaría al sector automotriz de India entre los mayores perjudicados

EL UNIVERSAL

DIVISIÓN AUTOMOTRIZ DE CONTINENTAL TRASLADA OPERACIONES DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DE QUERÉTARO A JALISCO

"Es un movimiento estratégico para garantizar nuestra competitividad futura y seguir confiando en México como un centro clave para la innovación", afirma



CLÚSTER INDUSTRIAL

MÉXICO APLICA ARANCELES DE 5% A 50% A VEHÍCULOS Y BIENES ASIÁTICOS DESDE 2026

México aprobó aranceles de 5% a 50% para 1,463 fracciones de autos, autopartes y bienes industriales provenientes de Asia sin tratado de libre comercio, vigentes en 2026.

EXPANSIÓN

PRODUCCIÓN DE AUTOS EN MÉXICO PERFILA SU PRIMER AÑO DE RETROCESO DESDE LA PANDEMIA

La incertidumbre generada por los aranceles de EU, tras el regreso de Donald Trump, activó un "freno de mano" sobre la tendencia positiva en producción, exportaciones e inversiones que se había mantenido desde 2020



LA JORNADA

SIN T-MEC, LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ DE NORTEAMÉRICA NO PODRÁ COMPETIR: AMIA

El T-MEC continuará porque es la única forma que la región pueda competir con Asia o Europa en la producción de vehículos ligeros, señaló Rogelio Garza, presidente ejecutivo de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA).



LA SILLA ROTA

TRUMP CONFIRMA REGRESO DE LA PRODUCCIÓN DE AUTOS PEQUEÑOS A PLANTAS ESTADOUNIDENSES

La medida, de concretarse, podría transformar el panorama automotriz y abrir oportunidades para modelos urbanos más accesibles y eficientes.

INFOBAE

GUERRA ENTRE PICK-UPS: LAS 3 GRANDES MARCAS SE PELEAN EL MERCADO Y YA HAY UN MODELO QUE VALE MÁS DE \$100 MILLONES

Toyota y Ford decidieron no aumentar los precios. Volkswagen hizo lo contrario y lanzó fuertes descuentos. Aún así, el modelo más caro tiene un precio de nueve cifras



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.

EL FINANCIERO

MÉXICO ACELERA SU PASO A LA ELECTROMOVILIDAD, PERO LE FALTAN MINERALES

México podría concentrar hasta 67 % del mercado latinoamericano de autos eléctricos en 2030, pero para lograrlo debe asegurar la extracción y transformación de minerales estratégicos.



CLÚSTER INDUSTRIAL

LAS 10 INVERSIONES AUTOMOTRICES MÁS IMPORTANTES DEL 3T 2025 EN MÉXICO

El 3T 2025 registró \$672.49 MDD en inversión automotriz, destacando proyectos de LG, Mubea, UTAS-NOVA y Kyungshin.



REFORMA

ENFRENTA SECTOR AUTOMOTRIZ ROTACIÓN DE HASTA 40%

La rotación de personal logístico para algunas industrias como la automotriz es un desafío crítico, pues reporta una rotación de hasta 40 por ciento,.

VANGUARDIA

EL 44.2% DEL VALOR AGREGADO DE LAS MANUFACTURAS FUE NACIONAL; INDUSTRIA AUTOMOTRIZ LA QUE MÁS APORTÓ

Estas actividades alcanzaron 2 millones 310 unidades de puestos remunerados, lo que fue menor a diferencia del año 2023



LOGISTIC WORLD

EE.UU. CAPTA 74% DE LA INVERSIÓN AUTOMOTRIZ DESDE LA FIRMA DEL T-MEC

Desde el año 2019, los fabricantes de automóviles han anunciado más de 245 mil millones de dólares en nuevas inversiones en América del Norte, siendo Estados Unidos la nación favorita de las armadoras japonesas, coreanas, europeas y estadounidenses.

EXPANSIÓN

NEUMÁTICOS CHINOS GANAN VOLUMEN Y PRESIONAN A MICHELIN, BRIDGESTONE Y PIRELLI

El dominio de las llantas chinas ya supera la mitad del mercado mexicano, impulsado por precios hasta 40% menores. Las marcas occidentales refuerzan producción local e innovación para contener la caída.





EL ECONOMISTA

LA IED AUTOMOTRIZ A MÉXICO CAYÓ 20% AL 3er TRIMESTRE DEL 2025

Durante los tres primeros trimestres del 2025 el flujo de recursos a los subsectores de fabricación de automóviles y de autopartes sumó 7,869 mdd; exportaciones automotrices acumulan caída de 4.9% a octubre

LA JORNADA EDOMEX

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EDOMEX RESISTE PRESIÓN DE ARANCELES Y MANTIENE ESTABILIDAD LABORAL

Así lo aseguró el líder estatal de la Confederación de Trabajadores de México (CTM), Janitzio Soto Elguera, quien destacó que, a pesar de la incertidumbre que persiste entre los empresarios, las plantas automotrices han logrado conservar sus fuentes de empleo.



LÍDER EMPRESARIAL

SAN LUIS POTOSÍ ANUNCIA NUEVA INVERSIÓN AUTOMOTRIZ POR 20 MIL MDP Y 4 MIL VACANTES

San Luis Potosí se prepara para recibir una nueva inversión automotriz mil millonaria de una empresa dedicada al ramo, según informó el gobernador Ricardo Gallardo Cardona.

EL HERALDO DE LEÓN

SE CONSOLIDA EL BAJÍO COMO POLO AUTOMOTRIZ

La empresa Tongling, reconocida como proveedor Tier 1 en interiores automotrices, colocó la primera piedra de su nueva planta en el Parque Industrial Marabis, proyecto que contempla una inversión de 90 millones de dólares y la generación de más de 460 empleos directos.





EL FINANCIERO

GUANAJUATO FORTALECE SU POSICIÓN INDUSTRIAL CON \$262.12 MDD EN INVERSIONES AUTOMOTRICES AL 3T 2025

Guanajuato acumuló \$262.12 MDD en inversión automotriz al 3T 2025, con 33 proyectos, 3,031 empleos y 323,495 m² en construcción. Destacan Cheersson, Hella, Mubea y ampliaciones clave en metalmecánica, electrónica y manufactura avanzada.

NEWSWEEK

INVERSIONES CANADIENSES EN SECTOR AUTOMOTRIZ DE AGUASCALIENTES

En la visita de trabajo por Canadá, la gobernadora Tere Jiménez abrió posibilidades de atraer a Aguascalientes nuevas inversiones en la fabricación de autopartes, por su posición en la industria automotriz en México y líder en innovación, competitividad y consolidación de cadenas de valor



EL ECONOMISTA

IAM APORTÓ 4.5% AL PIB DE MÉXICO EN EL 3T DEL 2025

La industria automotriz es uno de los pilares más importantes del sector manufacturero y de la economía nacional. Aporta casi 5 de cada 100 pesos al PIB de México

LA BIELA

BOLETÍN INFORMATIVO,
ESTADÍSTICO Y LABORAL
AUTOMOTRIZ / AÑO 0

DIRECTORIO (Directiva CILAS)

Héctor de la Cueva Díaz y Luis Bueno Rodríguez

EDITOR:

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

DISEÑO:

Fernanda Justo

CONTACTO:

Tel. 55 5207 4147

Versalles #61, col. Juárez
Alcaldía Cuauhtémoc, C.P. 06600
CDMX.

