LA BIELA

#000

BOLETÍN INFORMATIVO, ESTADÍSTICO Y LABORAL AUTOMOTRIZ / AÑO 0



Herramienta indispensable que recoge y sistematiza información del sector automotriz, para clarificar los procesos y tendencias que surgen y se reconfiguran rápidamente, con el fin de que los TRABAJADORES puedan reaccionar oportunamente

cil@s

Centro de Investigación Laboral y Asesoría Sindical

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 0.
EDICIÓN DIGITAL, 22 PÁGINAS.
CILAS – CALIS, CDMX.

DIRECTORIO CILAS.

DIRECTIVA CILAS	Héctor de la Cueva Díaz y Luis Bueno Rodríguez
EDITOR	Dr. Willebaldo Gómez Zuppa
DISEÑO	Jorge Borrego y Fernanda Justo

*REGISTRO ISBN EN TRÁMITE

ÍNDICE

03

PRESENTACIÓN

05

ESTADÍSTICAS 2024

10

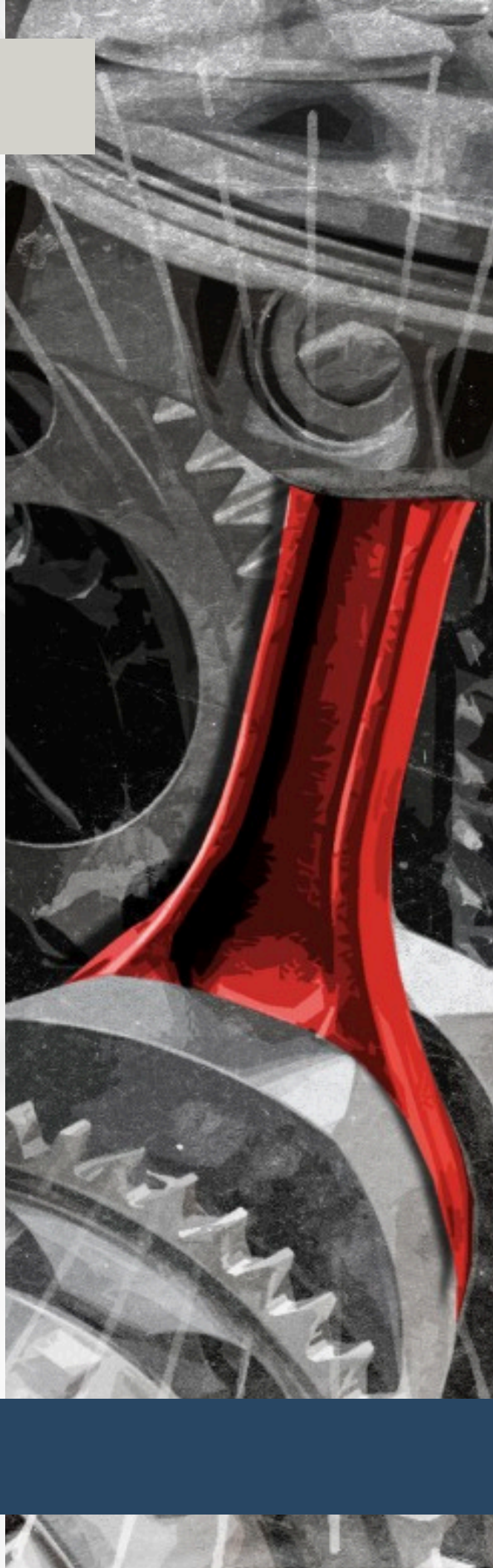
ESTADÍSTICAS ENERO 2025

15

DONALD TRUMP, ARANCELES Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

19

LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LOS MEDIOS



PRESENTACIÓN

BIELA No. 0



Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

Presentamos el número 0 del Boletín de Información Estadística y Laboral Automotriz (BIELA), que tiene como propósito proporcionar información oportuna y un análisis sistemático sobre los principales acontecimientos de la Industria Automotriz en México (IAM) y en el mundo. Así como la biela es una pieza fundamental para la movilidad ya que conecta la fuerza de la explosión realizada en el pistón hacia el cigüeñal, con lo que permite que el motor. De manera análoga, BIELA tiene como objetivo conectar la información, ideas, estadísticas, sucesos, avances y tendencias del sector, para transformarlas en acciones que impulsan el actuar de todos los agentes sociolaborales en nuestro país. Con esta metáfora BIELA pretende ser un conector clave en la industria, facilitando el flujo de conocimiento y dinamismo que mantiene en marcha a la movilidad en México.

BIELA surge en un momento de cambios trascendentales, transformaciones repentinas e incertidumbre en el mundo, lo que repercute inmediatamente en la industria automotriz, la cual, podemos decir grandes rasgos que tiene una evolución rápida y un cambio constante en términos tecnológicos y en procesos; donde llegan nuevos productos a un mercado muy competido y agresivo, bajo presiones de costos y normativas cada vez más estrictas. La IAM está en un punto crítico, ya que en el futuro será relevante el desarrollo de vehículos autónomos; existen varios escenarios antes de llegar a ese objetivo, pero es evidente un crecimiento exponencial en inversión, derivado de la búsqueda del auto autónomo a nivel mundial. A pesar de los distintos escenarios que pueden existir respecto a quién transportará a los usuarios, o bien cómo lograrán tener los cientos de terabytes que los vehículos producirán en su recorrido día a día, los cambios en el mundo del trabajo tendrán repercusiones importantes en la estabilidad y volumen del empleo.

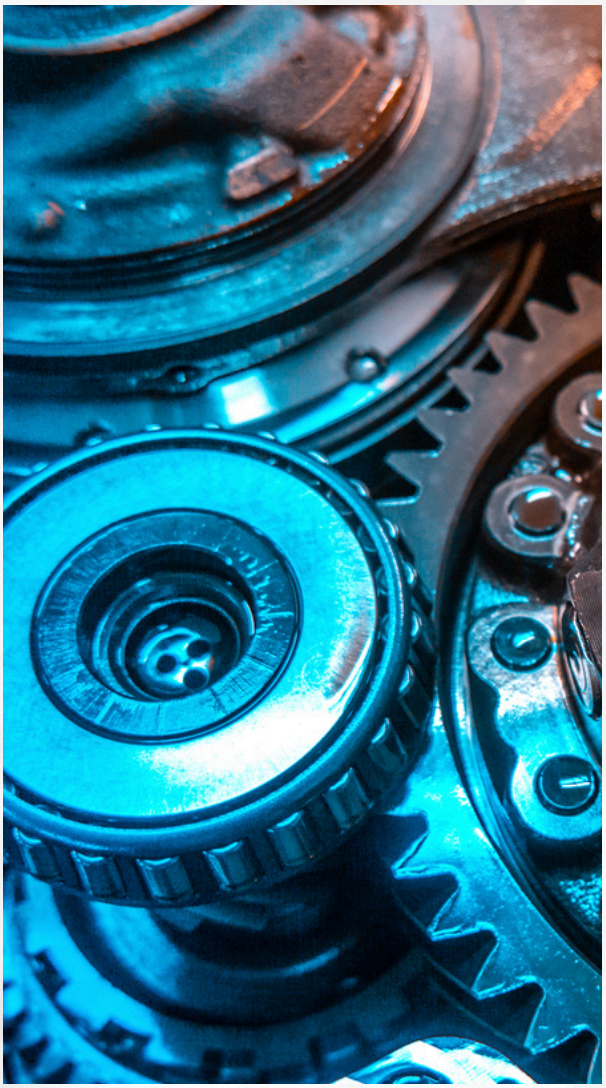
El desarrollo de la IAM ha permitido al país situarse dentro de los 10 principales productores en el mundo y líder entre los fabricantes del sector en América Latina, e incluso superando a países miembros de la Unión Europea y muy cerca de ubicarse en el cuarto lugar a nivel mundial. La IAM genera empleo para alrededor de un millón de personas, tanto de las plantas armadoras como las miles de proveedoras. Asimismo, ha permitido a la cadena de suministro cambiar el mercado interno al proveerle de plataformas y autopartes de última generación. Las armadoras mexicanas producen autos principalmente para la exportación con destino a más de 100 países siendo Estados Unidos y Canadá los mercados principales (alrededor de 80%). El éxito de la IAM se basa, principalmente en cuatro factores: 1) Acceso a recursos naturales tales como suelo, agua, sal, entre otros; 2) La atracción de inversión extranjera mediante una política de incentivos fiscales y obras de infraestructura; 3) La negociación de tratados con diversos países para favorecer tanto la exportación de vehículos producidos en territorio mexicano como la importación de vehículos e insumos que no se producen en el país; y 4) Una fuerza de trabajo muy calificada y con un desarrollo histórico, ya que, en 2025 la IAM cumplirá 100 años de tener operaciones en nuestro país.

Por tanto, consideramos fundamental brindar una herramienta que recoja y sistematice la información sectorial, para clarificar los procesos y tendencias que surgen y se reconfiguran rápidamente, con el fin de que los actores laborales reaccionar oportunamente.



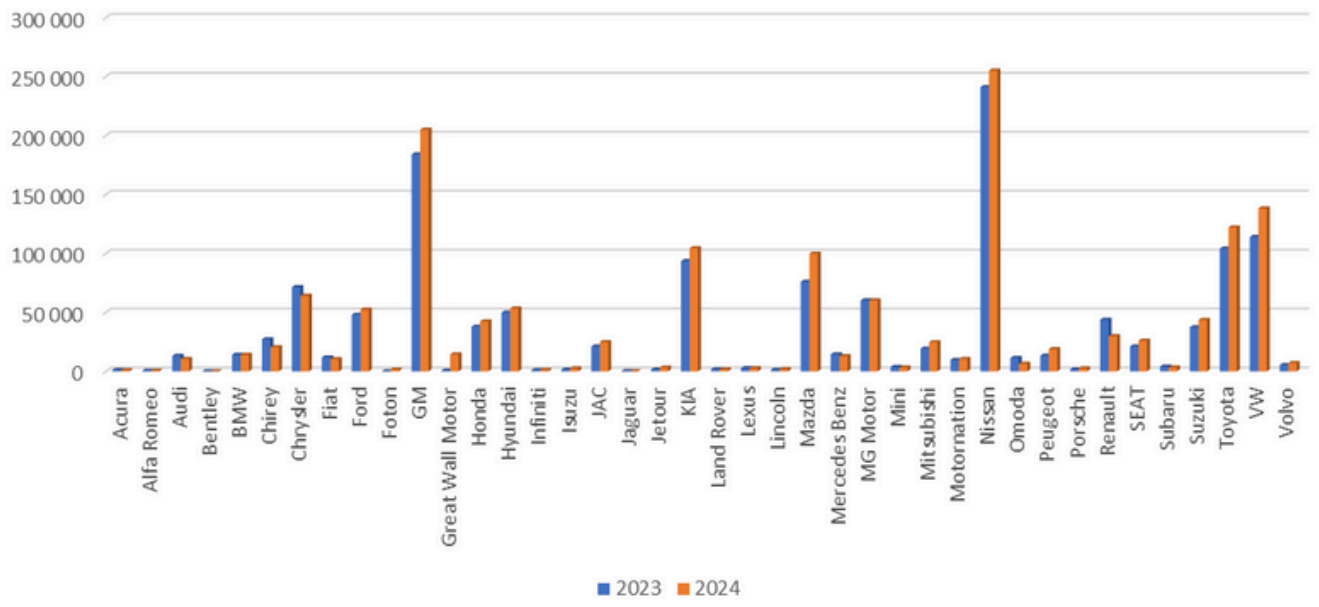
ESTADÍSTICAS IAM 2024

La industria automotriz en México tuvo un comportamiento muy positivo en el año 2024, en el plano de las ventas el conjunto de las marcas culminó con la venta de 1 millón 496 mil 797 unidades en 2024, la cual supera en un 9.8 por ciento el 1 millón 363 mil 714 unidades vendidas en 2023. Esta cifra representa la tercera más alta en la historia de la industria automotriz en México. Al igual que el año anterior la marca que lidero las ventas en el mercado interno fue la japonesa Nissan con 255 mil 116 unidades, seguida de la norteamericana GM con 205 mil 43 unidades, la alemana Volkswagen con 138 mil 181 unidades y la japonesa Toyota con 121 mil968 unidades, lo que representa el 17.8%, 13.8%, 12.1% y 8.3% respectivamente, es decir entre estas 4 marcas se concentra el 52% del total de las ventas de las 40 marcas que operan en México.



Una tendencia que se mantiene en las ventas totales es que a pesar de que la IAM esta dentro de los 10 principales países productores de automóviles, el consumo del mercado interno tan sólo demanda poco más del 35% de la producción, mientras que el restante 65% es abastecido por unidades importadas, lo que refuerza la tendencia de un sector automotriz exportador. Por otra parte es de resaltar que en los últimos años las automotrices chinas han aparecido en el mercado interno, sin embargo, su participación en ningún caso supera el 4% de las ventas totales, en 224 la empresa que más vendió fue MG Motors con 60 mil 168 unidades, lo que representa alrededor de 3.6%.

GRÁFICA No. 1: VENTAS TOTALES 2023 Y 2024

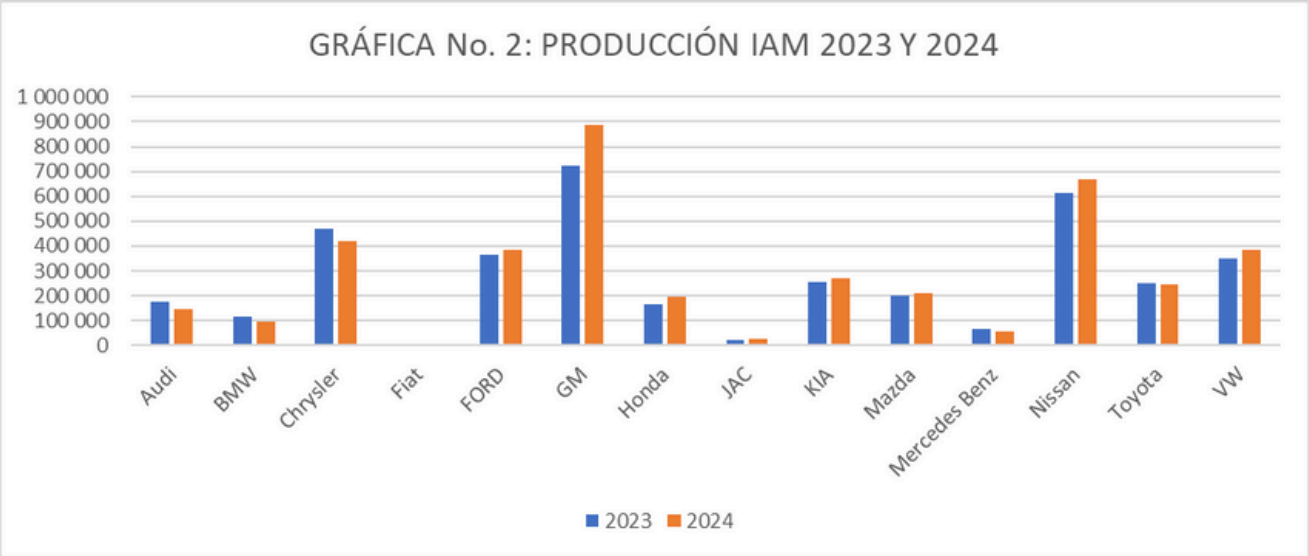


Cuadro No. 1: VENTA AL PUBLICO 2023 Y 2024 (Unidades)									
Marca	Total al Mercado Interno			De Fabricación Nacional			De Importación		
	2023	2024	dif. %	2023	2024	dif. %	2023	2024	dif. %
Acura	1 120	1 001	-10.6	0	0	n.c.	1 120	1 001	-10.6
Alfa Romeo	371	448	20.8	0	0	n.c.	371	448	20.8
Audi	13 109	10 499	-19.9	2 926	2 156	-26.3	10 183	8 343	-18.1
Bentley	20	13	-35.0	0	0	n.c.	20	13	-35.0
BMW	13 991	14 072	.6	22	0	- 100	13 969	14 072	.7
Chirey	27 155	20 442	-24.7	0	0	n.c.	27 155	20 442	-24.7
Chrysler	71 376	64 123	-10.2	18 025	15 762	-12.6	53 351	48 361	-9.4
Fiat	11 815	10 383	-12.1	0	0	n.c.	11 815	10 383	-12.1
Ford	47 968	52 359	9.2	5 740	5 216	-9.1	42 228	47 143	11.6
Foton	0	1 534	n.c.	0	0	n.c.	0	1 534	n.c.
GM	184 051	205 043	11.4	20 877	29 821	42.8	163 174	175 222	7.4
Great Wall Motor	660	14 455	2,090	0	0	n.c.	660	14 455	2,090
Honda	37 791	42 336	12.0	9 061	9 366	3.4	28 730	32 970	14.8
Hyundai	49 757	53 305	7.1	0	0	n.c.	49 757	53 305	7.1
Infiniti	988	1 111	12.4	297	334	12.5	691	777	12.4
Isuzu	1 468	2 466	68.0	0	0	n.c.	1 468	2 466	68.0
JAC	21 067	24 826	17.8	21 067	24 826	17.8	0	0	n.c.
Jaguar	86	68	-20.9	0	0	n.c.	86	68	-20.9
Jetour	1 626	3 148	93.6	0	0	n.c.	1 626	3 148	93.6
KIA	93 490	104 384	11.7	59 348	65 086	9.7	34 142	39 298	15.1
Land Rover	1 763	1 810	2.7	0	0	n.c.	1 763	1 810	2.7
Lexus	2 681	2 717	1.3	0	0	n.c.	2 681	2 717	1.3
Lincoln	1 274	1 850	45.2	0	0	n.c.	1 274	1 850	45.2
Mazda	76 017	99 797	31.3	52 465	70 146	33.7	23 552	29 651	25.9
Mercedes Benz	14 386	12 905	-10.3	543	650	19.7	13 843	12 255	-11.5
MG Motor	60 128	60 168	.1	0	0	n.c.	60 128	60 168	.1
Mini	3 707	3 263	-12.0	0	0	n.c.	3 707	3 263	-12.0
Mitsubishi	19 183	24 706	28.8	0	0	n.c.	19 183	24 706	28.8
Motornation	9 650	10 497	8.8	7	13	85.7	9 643	10 484	8.7
Nissan	241 056	255 116	5.8	215 703	227 608	5.5	25 353	27 508	8.5
Omoda	11 329	6 401	-43.5	0	0	n.c.	11 329	6 401	-43.5
Peugeot	13 233	18 855	42.5	0	0	n.c.	13 233	18 855	42.5
Porsche	1 673	2 545	52.1	0	0	n.c.	1 673	2 545	52.1
Renault	43 779	29 892	-31.7	0	0	n.c.	43 779	29 892	-31.7
SEAT	21 159	26 023	23.0	0	0	n.c.	21 159	26 023	23.0
Subaru	4 001	3 321	-17.0	0	0	n.c.	4 001	3 321	-17.0
Suzuki	37 372	43 661	16.8	0	0	n.c.	37 372	43 661	16.8
Toyota	104 113	121 968	17.1	3 624	6 998	93.1	100 489	114 970	14.4
VW	113 975	138 181	21.2	47 794	53 697	12.4	66 181	84 484	27.7
Volvo	5 326	7 105	33.4	0	0	n.c.	5 326	7 105	33.4
TOTAL	1´363,714	1´496,797	9.8	457 499	511 679	11.8	906 215	985 118	8.7

n.c. No calculable.

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

En cuanto a la producción es importante destacar tal y como muestra el Gráfico no. 2 y el cuadro no. 2 que de los 14 corporativos con actividades productivas solo FIAT continuo sin relanzar su producción por lo cual se mantuvo sin operaciones, el resto de los corporativos contabilizaron 3 millones 989 403 unidades, lo que significó un crecimiento de 5.56% con respeto a 2023 cuando se produjeron 3 millones 779 mil 151 unidades.

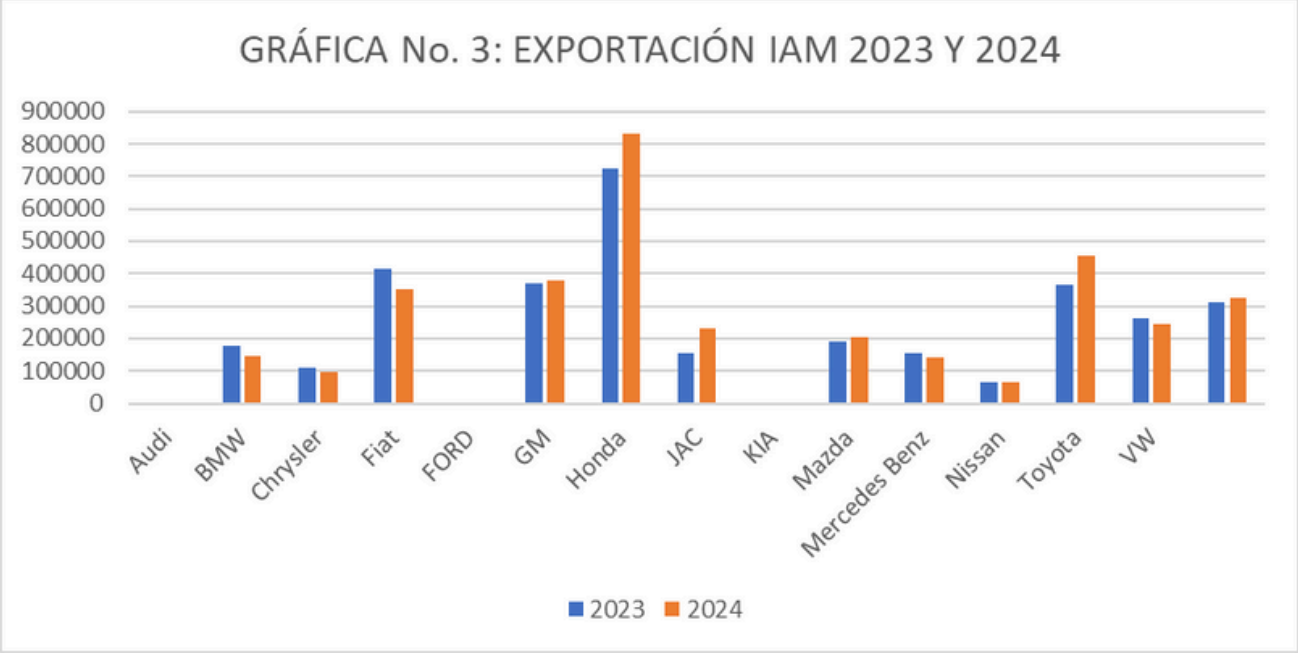


Los corporativos que destacan en el ámbito productivo son en primer lugar, General Motors con 889 mil 072 unidades producidas, lo cual significó un crecimiento de 23% con respecto a 2023. En segundo lugar, Nissan con 669 mil 941 unidades producidas y un crecimiento de 8.8% con respecto a 2023. En tercer lugar, esta Chrysler con 419 mil 426 lo que representa un retroceso del 10.3% con respecto a 2023, mientras que en el cuarto y quinto puesto se sitúan Ford y Volkswagen con 386 mil 776 y 382 mil 312 unidades producidas lo que significa un incremento del 5.9% y 9.5% respectivamente. Entre las armadoras que pierden terreno con respecto al 2023 destacan aparte de Chrysler, las alemanas AUDI, BMW y Mercedes Benz con un retroceso de 17.6, 19 y 15.6 por ciento respectivamente, cerrando la lista con las asiática Toyota con un retroceso de 2% con respecto a 2023.

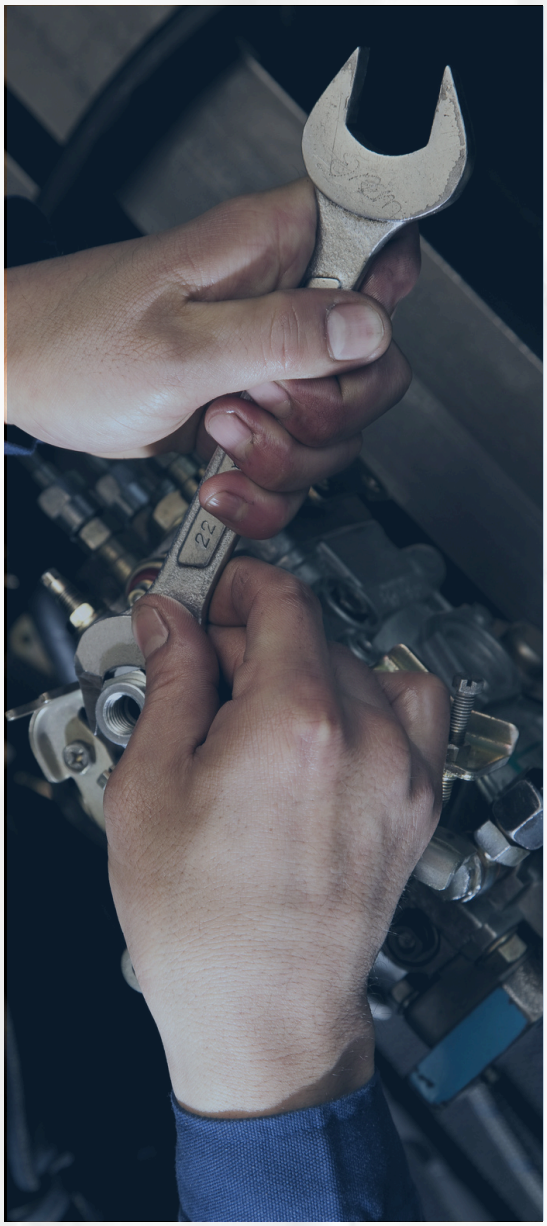
En cuanto a la exportación, una tendencia que se mantiene y refuerza en la IAM es que gran parte de la producción de automóviles 87.21% fue exportada, destacando en este rubro en primer lugar el corporativo estadounidense General Motors que exporto 830 mil 820 unidades lo que significó un 15.1% más que el año anterior, seguido del corporativo japones Nissan que exporto 456 mil 866 unidades que representa un 24.5% más que el año anterior, mientras que en tercer lugar aparece Ford que exporto 379 mil 849 unidades representando poco más del 2% con respecto a 2023, seguido de Chrysler y VW que exportaron 353 mil 307 y 325 mil 217 unidades respectivamente, lo que significó un -14.4 y 4.6 por ciento con respecto al año anterior, tal y como podemos ver en la gráfica No. 3.

CUADRO No. 2: PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN IAM ENE- DIC 2024							
EMPRESA	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN			% EXP DE LA PRODUC 2024
	2023	2024	dif. %	2023	2024	dif. %	
Audi	175 121	144 223	-17.6	178 387	143 783	-19.4	99.69
BMW	117 462	95 151	-19.0	111 266	98 712	-11.3	103.74
Chrysler	467 459	419 426	-10.3	412 892	353 307	-14.4	84.24
Fiat	0	0	n.c.	0	0	n.c.	0.00
FORD	365 365	386 776	5.9	371 087	379 849	2.4	98.21
GM	722 631	889 072	23.0	721 886	830 820	15.1	93.45
Honda	167 249	194 612	16.4	154 255	232 433	50.7	119.43
JAC	22 519	25 391	12.8	0	0	.0	0.00
KIA	256 000	270 700	5.7	190 440	206 246	8.3	76.19
Mazda	202 506	209 303	3.4	152 739	141 933	-7.1	67.81
Mercedes Benz	67 846	57 487	-15.3	66 809	63 799	-4.5	110.98
Nissan	615 751	669 941	8.8	367 014	456 866	24.5	68.19
Toyota	250 015	245 009	-2.0	262 225	245 121	-6.5	100.05
VW	349 227	382 312	9.5	311 876	326 217	4.6	85.33
TOTAL	**3 779 151**	**3 989 403**	**5.56**	**3 300 876**	**3 479 086**	**5.4**	**87.21**

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



ESTADÍSTICAS IAM
ENERO 2025



El año 2024 fue un muy buen año para la IAM, tendencia que se mantuvo para el arranque de 2025 teniendo un mes positivo si lo comparamos con el desempeño que tuvo el segmento de ventas el año anterior. En México se vendieron 119,811 autos nuevos, lo que representó un aumento del 5.9% respecto al mismo mes de 2024 cuando se vendieron 113 097 unidades.

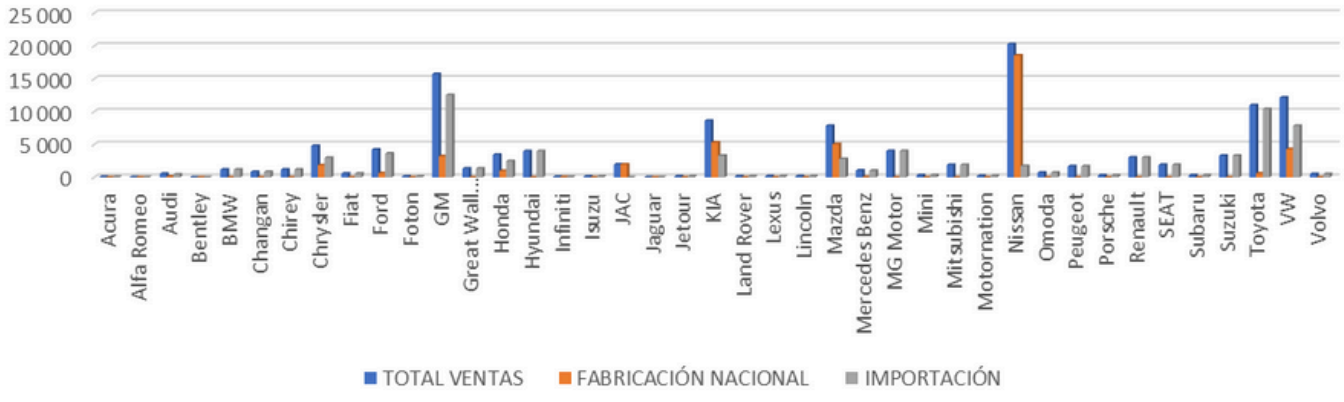
Entre las marcas que más vendieron destacan nuevamente entre los tres primeros lugares la japonesa Nissan, la estadounidense General Motors y la alemana Volkswagen con 20 mil 279, 15 mil 724 y 12 mil 144 unidades respectivamente, lo que les represento un crecimiento porcentual de 1.5, 1.7 y 13.5 por ciento respectivamente con respecto a enero de 2024. En cuarto lugar, se encuentra la marca coreana Kia con 8 mil 605 unidades vendidas y en quinto lugar la japonesa Mazda con 7 mil 832 unidades, lo que represento un incremento de ventas del 4.9 23.6 por ciento respectivamente con respecto a las ventas de enero de 2023.



La suma de estas 5 marcas representa mas de la mitad de las ventas en territorio nacional, contabilizando un 53.9%.

Cabe destacar que la mayor parte de las ventas en territorio nacional son unidades de importación 64.4%, en el caso de las marcas líderes en solamente Nissan mantiene una base productiva que abastece el mercado interno con un 91.5% de las ventas totales producido en México, mientras que en el resto de marcas la mayor parte de unidades vendidas son de importación, lo que remarca la tendencia de la IAM de producir para la exportación y consumir productos importados, haciendo evidente una desconexión entre la base productiva y la demanda de vehículos.

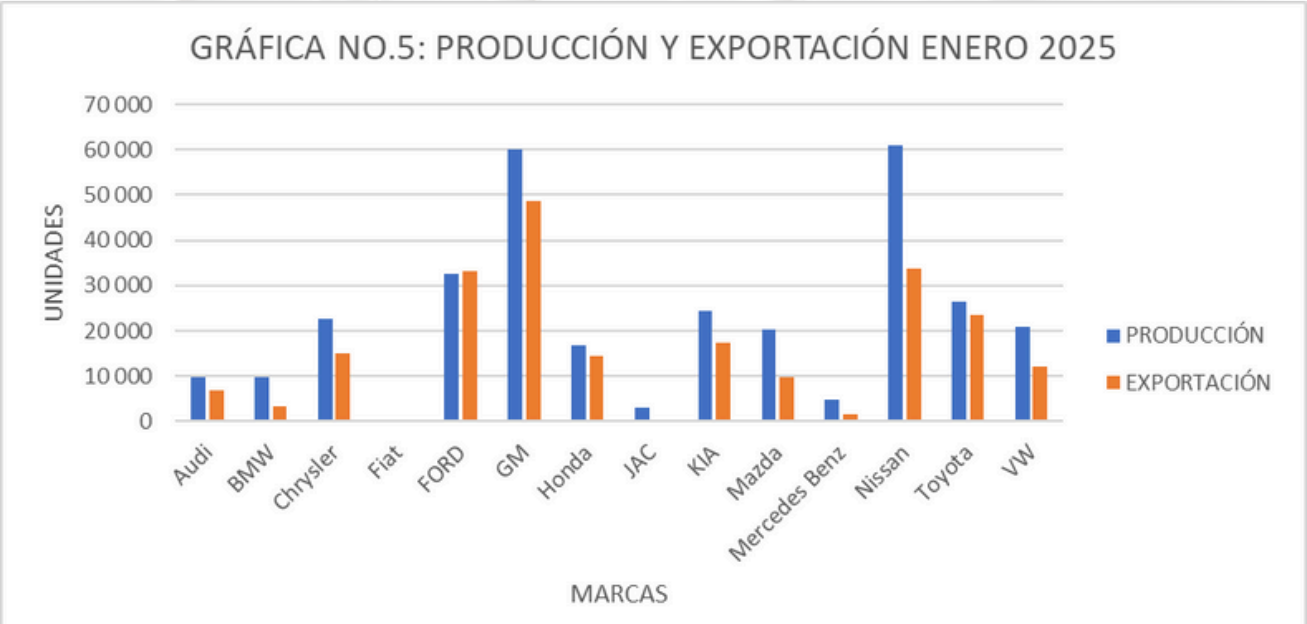
GRÁFICA No. 4: VENTAS TOTALES, DE FABRICACIÓN NACIONAL E IMPORTADOS
ENE 2025



CUADRO No. 3: VENTA AL PUBLICO ENERO 2025 (Unidades)									
Marca	Total al Mercado Interno			De Fabricación Nacional			De Importación		
	2024	2025	dif.%	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %
Acura	77	66	-14.3	0	0	n.c.	77	66	-14.3
Alfa Romeo	54	22	-59.3	0	0	n.c.	54	22	-59.3
Audi	872	536	-38.5	135	104	-23.0	737	432	-41.4
Bentley	0	0	n.c.	0	0	n.c.	0	0	n.c.
BMW	984	1 174	19.3	0	0	n.c.	984	1 174	19.3
Changan	0	826	n.c.	0	0	n.c.	0	826	n.c.
Chirey	1 933	1 179	-39.0	0	0	n.c.	1 933	1 179	-39.0
Chrysler	4 523	4 796	6.0	770	1 836	138.4	3 753	2 960	-21.1
Fiat	1 115	563	-49.5	0	0	n.c.	1 115	563	-49.5
Ford	4 340	4 236	-2.4	590	624	5.8	3 750	3 612	-3.7
Foton	0	137	n.c.	0	0	n.c.	0	137	n.c.
GM	15 459	15 724	1.7	1 668	3 194	91.5	13 791	12 530	-9.1
Great Wall Motor	745	1 333	78.9	0	0	n.c.	745	1 333	78.9
Honda	3 460	3 436	-.7	772	972	25.9	2 688	2 464	-8.3
Hyundai	3 765	3 979	5.7	0	0	n.c.	3 765	3 979	5.7
Infiniti	101	88	-12.9	24	33	37.5	77	55	-28.6
Isuzu	90	138	53.3	0	0	n.c.	90	138	53.3
JAC	1 701	1 946	14.4	1 701	1 946	14.4	0	0	n.c.
Jaguar	11	1	-90.9	0	0	n.c.	11	1	-90.9
Jetour	249	142	-43.0	0	0	n.c.	249	142	-43.0
KIA	8 204	8 605	4.9	5 277	5 302	.5	2 927	3 303	12.8
Land Rover	122	161	32.0	0	0	n.c.	122	161	32.0
Lexus	229	169	-26.2	0	0	n.c.	229	169	-26.2
Lincoln	116	169	45.7	0	0	n.c.	116	169	45.7
Mazda	6 335	7 832	23.6	4 189	5 043	20.4	2 146	2 789	30.0
Mercedes Benz	883	1 044	18.2	31	33	6.5	852	1 011	18.7
MG Motor	4 008	4 000	-.2	0	0	n.c.	4 008	4 000	-.2
Mini	256	305	19.1	0	0	n.c.	256	305	19.1
Mitsubishi	1 535	1 885	22.8	0	0	n.c.	1 535	1 885	22.8
Motornation	820	219	-73.3	13	0	-100.0	807	219	-72.9
Nissan	19 970	20 279	1.5	17 861	18 559	3.9	2 109	1 720	-18.4
Omoda	667	704	5.5	0	0	n.c.	667	704	5.5
Peugeot	1 262	1 681	33.2	0	0	n.c.	1 262	1 681	33.2
Porsche	189	290	53.4	0	0	n.c.	189	290	53.4
Renault	3 301	3 013	-8.7	0	0	n.c.	3 301	3 013	-8.7
SEAT	1 859	1 893	1.8	0	0	n.c.	1 859	1 893	1.8
Subaru	322	303	-5.9	0	0	n.c.	322	303	-5.9
Suzuki	3 275	3 305	.9	0	0	n.c.	3 275	3 305	.9
Toyota	9 264	10 976	18.5	4	588	14,600	9 260	10 388	12.2
VW	10 695	12 144	13.5	3 562	4 295	20.6	7 133	7 849	10.0
Volvo	306	512	67.3	0	0	n.c.	306	512	67.3
TOTAL	113,097	119,811	5.9	36,597	42,529	16.2	76,500	77,282	1.0

n.c. No calculable

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



En cuanto a la producción, enero de 2025 represento un incremento mínimo de tan solo 1.68 por ciento, contabilizando 312 mil 275 unidades vendidas, entre las marcas que más destacan son Nissan con 61 mil 085 unidades producidas para tener un incremento de caso el 8%, mientras que General Motors produjo 60 mil 113 unidades lo que representó una disminución del 10.7% con respecto a enero de 2023, siendo el mismo caso de Ford y Chrysler que produjeron 32 mil 591 y 22 613 unidades, lo que significó una reducción del 5.15 y 39.92 por ciento con respecto a enero de 2024. En contraparte se encuentra la japonesa Toyota y la coreana Kia que tuvieron un primer mes de 2025 muy productivo al contabilizar 26 mil 509 y 24 mil 300 unidades que les representó un incremento de más del 243 y 53.8% por ciento con respecto a enero de 2024 cuando solamente produjeron 7 mil 727 y 15 mil 800 unidades.

En cuanto a la exportación, derivado de la incertidumbre y la presión de los aranceles no fue tan favorable ya que se tuvo una perdida del 13.7 por ciento en la exportación de toda la IAM. Las marcas más afectadas fueron Chrysler y GM que dejaron de exportar más de 20 mil y 15 mil unidades, lo que represento una pérdida de 57.6 y 23.8 por ciento si comparamos con enero de 2024, mientras que Nissan dejo de exportar alrededor de 10 mil unidades para tener una perdida de casi el 23%.

En contraparte las empresas que aumentaron sus niveles de exportación fue Toyota que exporto más de 18 mil unidades teniendo un incremento del 324.5 por ciento, seguido de Kia y Audi quienes incrementaron su exportación en 23.1 y 103.8 por ciento respectivamente frente a las exportaciones de enero de 2024. Es importante destacar que Audi en ese mes tuvo una huelga que paralizo las actividades productivas y comerciales.

CUADRO No. 4: PRODUCCIÓN Y EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS ENERO 2025 (UNIDADES)

Empresa	PRODUCCIÓN			EXPORTACIÓN		
	2024	2025	dif. %	2024	2025	dif. %
Audi	4 109	9 610	133.88	3 371	6 870	103.8
BMW	9 223	9 716	5.35	5 797	3 340	-42.4
Chrysler	37 638	22 613	-39.92	35 432	15 035	-57.6
Fiat	0	0	.00	0	0	n.c.
FORD	34 362	32 591	-5.15	31 606	33 098	4.7
GM	67 335	60 113	-10.73	64 010	48 778	-23.8
Honda	18 662	16 731	-10.35	15 705	14 362	-8.6
JAC	2 514	3 152	25.38	0	0	0
KIA	15 800	24 300	53.80	14 100	17 363	23.1
Mazda	18 518	20 254	9.37	12 729	9 606	-24.5
Mercedes Benz	5 053	4 803	-4.95	4 728	1 567	-66.9
Nissan	56 567	61 085	7.99	43 822	33 807	-22.9
Toyota	7 727	26 509	243.07	5 569	23 638	324.5
VW	29 582	20 780	-29.75	17 498	11 950	-31.7
TOTAL	307 090	312 257	1.68	254 367	219 414	-13.7

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



OPINIÓN

DONALD TRUMP, ARANCELES Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

En las primeras horas después de asumir el mandato por segunda ocasión como presidente de los Estados Unidos, Donald Trump hacia realidad lo que durante meses había sido un tema recurrente en su campaña, imponer aranceles a sus dos principales socios del Tratado México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). El 20 de enero se firmaron varios memorándums entre los cuales, destacaba uno de ellos para revisar la información comercial antes del 1 de abril y ahí tomar una determinación sobre los aranceles. Sin embargo, este simple hecho genero un sin número de interpretaciones e incertidumbre en el ámbito económico.

El 31 de enero se hacía oficial la intención de imponer un arancel general del 25% a todos los productos y servicios comercializados desde México y Canadá, por no hacer esfuerzos suficientes para contener el ingreso de migración indocumentada y el tráfico de fentanilo (EL PAÍS, 1 feb, 2025). Y aunque al día siguiente aplazo 30 días la imposición de aranceles (EL FINANCIERO, 3 Feb, 2025) el nerviosismo entre los tomadores de decisiones y especialmente en la Industria Automotriz en México ya había causado estragos.

La incertidumbre se incrementó el 7 de febrero cuando impuso un arancel del 25% a las importaciones de acero y aluminio (FORBES, 11 Feb, 2025), y aunque como bien señalo el secretario de economía Marcelo Ebrard, esta medida tiene poco impacto en la economía nacional, toda vez que somos importadores de acero y aluminio de Estados Unidos (EL PAÍS 11 Feb, 2025), la incertidumbre y nerviosismo en la economía nacional y la Industria Automotriz en México (IAM) está a todo lo que da.



> Sostenemos que un proceso que lleva poco más de 40 años es difícil desmontarse en unas semanas y con una medida de proteccionismo comercial como los aranceles.“

Por lo cual pronosticamos que estos sucesos tendrán un papel en las negociaciones salariales y contractuales a realizarse en esta primera mitad del año. Algunos directivos de importantes corporativos automotrices como Mary Barra CEO de GM (EL FINANCIERO 29 Ene, 2025) y Makoto Uchida CEO de Nissan (FORBES, 13 Feb, 2025) han manifestado la posibilidad de trasladar la producción de México a Estados Unidos de imponerse los aranceles, posición muy contraria a la del CEO de FORD Jim Farley quien cuestionó los aranceles propuestos por Trump y pronostico “muchos costos y mucho caos” de concretarse (EL ECONOMISTA, 11 Feb, 2025).

Al respecto tenemos que señalar que el proceso de integración productiva subordinada que ha tenido la IAM al mercado estadounidense es un proceso de largo aliento, cuyos primeras señales aparecen de forma definida en los años ochentas con la instalación de plantas ensambladoras en los estados fronterizos del norte (GOMEZ ZUPPA, 2016), por lo cual, sostenemos que un proceso que lleva poco más de 40 años es difícil desmontarse en unas semanas y con una medida de proteccionismo comercial como los aranceles.

Para evaluar el impacto de estas medidas tendríamos que revisar cual es la elasticidad de la demanda de los productos automotrices que México exporta al mercado estadounidense (es decir que tanto se mueve la cantidad demandada frente a las variaciones en el precio) y si existen productos sustitutos de este tipo de vehículos y que lleven a los consumidores a optar por otros modelos y/o marcas.

Recordemos que una dinámica de la mundialización del capital en el sector automotriz ha sido el desarrollo de plataformas globales de producción, por lo cual, los corporativos automotrices producen un modelo en una planta localizada en una región y se exporta a todo el mundo, lo que vuelve difícil que existan productos de este corporativo que cumpla el papel de ser sustituto perfecto para el consumidor. Por otra parte, es importante remarcar que los principales ganadores del TLCAN (1994-2020) y T-MEC (2020) son los corporativos automotrices estadounidenses, que trasladaron su producción a México que tiene una menor regulación ambiental e impositiva, bajos costos salariales e incentivos fiscales para la operación, y exportar al mercado automotriz más dinámico del mundo que son los EE. UU, teniendo altas tasas de rentabilidad. En última instancia son los consumidores estadounidenses quienes se han visto beneficiados de este libre comercio al tener productos de innovadores, de calidad y precios mucho más bajos que si se hubieran producido en su país.

De acuerdo con un estudio realizado por el banco de inversión Benchmark Co., los aranceles del 25 % aumentarán el precio medio de los vehículos en EE. UU. en $5,790 dólares, ya que sitúa el precio medio de un automóvil en EE. UU. tras los aranceles en 54.500 dólares, un 12 % más que en 2024 (EFE, 13 Feb, 2025). Esta dato es importante para no caer en proyecciones catastróficas que muchos medios y directivos han desarrollado en los últimos días, pues el proceso de integración productiva ha marcado una diferencia sustancial entre las remuneraciones en el sector automotriz, por ejemplo, en 2024 el salario mínimo negociado por UAW después de las diferentes huelgas realizadas a fines de 2023, dejaron un salario de $30 dólares la hora, mientras que en el caso mexicano el salario promedio que recibe un trabajadores de las armadoras es de $4.2 dólares la hora, una diferencia de más de 7 veces el salario promedio con respecto al salario mínimo del sector. Estos hechos hacen que la diferencia en términos de costos siga siendo aún muy atractiva la producción en el lado mexicano, sin embargo, está siendo utilizada para negociar a la baja los incrementos salariales y contractuales a realizarse en 2025. Por otro lado, las cadenas de suministro no son procesos que se puedan cambiar de un día a otro, pues ello implica la movilidad de maquinaria, personal, capacitación e instalaciones lo que tendría un costo elevado que pondría en riesgo la estabilidad de las empresas en un entorno tan competido.

Por tanto, podemos avizorar una etapa de turbulencias en el sector automotriz, pero por ahora, es difícil determinar con claridad si los riesgos en términos de empleo en EE. UU. relacionados a las importaciones automotrices que alega el gobierno de Trump, se verán resueltos con la aplicación de aranceles o si, por el contrario, podrían plantearse otros desafíos de política comercial y del sistema multilateral de comercio. En el caso de México, si bien la imposición de aranceles mantiene una amenaza comercial no sólo de autos sino del sector manufacturero que puede afectar a la economía mexicana. Por otro lado, parecería que un aspecto relevante de la discusión sobre los efectos y en su caso, riesgos de los aranceles está en torno a que Trump utiliza las armas de política comercial con un alto grado de discrecionalidad en el marco de la política nacional estadounidense enfrentando a escenarios no previstos ni probados, rompiendo el marco institucional del T-MEC, lo que pudiera llevar el desempeño de la economía de su país en una de las mejores etapas en las últimas cuatro décadas, al menos en términos de los niveles de desempleo, inflación, inversión y crecimiento a situaciones de riesgo que impacten negativamente su actual desempeño.





LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ **EN LOS MEDIOS**



EL FINANCIERO.

PLANTA DE VOLKSWAGEN EN PUEBLA, ¿EL MÁS BENEFICIADO POR LA CRISIS EN EUROPA? ESTO SABEMOS

Ante los problemas de Volkswagen en plantas de Alemania, la fábrica en Puebla aparece como una opción para el mayor fabricante de coches de Europa

MILENIO DIARIO



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

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



NEO NOTICIAS

LAS TENDENCIAS QUE MARCARÁN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN 2025

El año 2025 se perfila como un punto de transformación para la industria automotriz, impulsado por la innovación tecnológica, la digitalización de los procesos de compra y un consumidor cada vez más consciente y exigente.

EL ECONOMISTA



ESTAMOS EN UN CAMBIO DE ÉPOCA (Y NO NOS DIMOS CUENTA)

La industria automotriz vive, de la mano de los avances de la tecnología, un proceso de modificación dramático. ¿Cuál es el impacto que tiene a nivel global y local?



FRANCE 2024

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS: DEL AUGE A LA AMENAZA DE GUERRA COMERCIAL

Esta edición especial aborda uno de los hitos mundiales del 2024 en materia económica: el apogeo de los vehículos eléctricos en medio de los esfuerzos globales por transitar hacia una economía más limpia.

INFORMA BTL

ESTAS SON 7 TENDENCIAS DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ PARA 2025"

A continuación, presentamos 7 tendencias en el sector automotriz para el 2025 que ayudarán a comprender y capitalizar estas oportunidades de negocio tanto para las compañías automotrices, agencias de venta, distribuidores y conductores.





MILENIO DIARIO

BYD IRRUMPE EN EL TOP 10 DE VENTAS EN MÉXICO Y DESAFÍA A LAS GRANDES

En 2024, la marca china BYD ha logrado un hito impresionante en el mercado automotriz mexicano, posicionándose en el top 10 de ventas de autos nuevos. Este logro marca un antes y un después para las marcas chinas.

EL INFORMADOR

OLINIA: CUÁNDO SALE EL PRIMER AUTO ELÉCTRICO MEXICANO ANUNCIADO POR CLAUDIA SHEINBAUM

Se reveló nueva información sobre el vehículo eléctrico mexicano que pretende ser una alternativa más económica de movilidad en el país





LOGISTIC WORLD

TRANSFORMACIONES SIGNIFICATIVAS EN LA SUPPLY CHAIN GLOBAL Y PERSPECTIVAS PARA MÉXICO EN 2025

La cadena de suministro global ha experimentado transformaciones drásticas en los últimos años. La pandemia de COVID-19, las tensiones geopolíticas, los avances tecnológicos y el creciente enfoque en la sostenibilidad han redefinido los paradigmas tradicionales de logística y distribución.



EL CEO

AUTOS CHINOS DESPLAZAN A AUDI Y MERCEDES BENZ EN EL SEGMENTO DE LUJO DE MÉXICO

Los autos chinos de firmas como BYD, BAIC, JMC y Changan lentamente van incrementando su presencia en el mercado mexicano, y ganan terrerno frente a marcas europeas más tradicionales como Audi, BMW y Mercedes Benz dentro del segmento de lujo.

EXPRESO

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ TIENE AÑO HISTÓRICO EN MÉXICO

El acumulado anual llegó a 1 millón 496 mil 806 vehículos nuevos puestos en circulación, lo que representa una excedente de 133 mil 92 respecto al año anterior y un avance porcentual de 9.8.





INFOBAE

TRUMP CREE QUE MÉXICO ES UN CABALLO DE TROYA DEL MERCANTILISMO CHINO

La creciente presencia de empresas chinas en territorio mexicano genera preocupaciones en Washington y amenaza con reconfigurar el comercio en América del Norte

LA SILLA ROTA

¿ABRIRÁ BYD PLANTA EN MÉXICO?, BRASIL DESCUBRE QUE ESCLAVIZA A SUS TRABAJADORES

Los trabajadores contratados por la subcontratista de BYD fueron considerados "víctimas de tráfico internacional con el objetivo de explotación laboral"





DIARIO QUERÉTARO

QUERÉTARO, SEXTO EN INVERSIÓN AEROESPACIAL

La secretaría de Economía destaca en los últimos 12 años más atracción de inversión extranjera al estado.



DIARIO DE QUERÉTATO

FABRICACIÓN RÉCORD DE AUTOPARTES EN QUERÉTARO

El estado también destaca en el quinto lugar de producción de autopartes en el país

EL SOL DE LEÓN



EMÁS DE 58 EMPRESAS EN GUANAJUATO SE SUMAN A LA ELECTROMOVILIDAD

Diversas compañías instaladas en el estado se han sumado a la transformación hacia la electromovilidad, lo que representa un paso hacia el futuro de la movilidad eléctrica en la industria automotriz.



EXPANSIÓN

ARANCELES AL ACERO AFECTAN MÁS A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EU QUE EN MÉXICO

Las automotrices en EU enfrentarán mayores costos por su dependencia del acero y aluminio importado. En México, sin embargo, las empresas no anticipan un impacto inmediato.

LA JORNADA



SERÍA UN ASALTO AL SECTOR OBRERO, DICEN ESPECIALISTAS

La minuta que propone la cobranza delegada, detenida el miércoles en el Senado a solicitud de la Secretaría de Hacienda, debe desecharse definitivamente porque se trata de un asalto a los trabajadores al pretender mantenerlos como deudores cautivos para que las empresas les descuenten directamente, señalaron sindicalistas y académicos.

*REGISTRO ISBN EN TRÁMITE





BOLETÍN INFORMATIVO,
ESTADÍSTICO Y LABORAL
AUTOMOTRIZ / AÑO 0

LA BIELA

CONTACTO:
Tel. 55-5207-4147
Versalles 61, colonia Juárez,
Alcaldía Cuauhtémoc
CP. 06600, CDMX

DIRECTORIO
Directiva CILAS
Héctor de la Cueva Díaz y Luis Bueno Rodríguez

EDITOR:
Dr. Willebaldo Gómez Zuppa

DISEÑO:
Fernanda Justo