

7. La industria automotriz mexicana frente a las medidas comerciales de la segunda administración de Trump



ANNEYS NUBIA OÑA FERNÁNDEZ-VALLÍN*

MARÍA ISABEL GARCÍA MORALES**

EMADEA SIERRA PEÑA***

DOI: <https://doi.org/10.52501/cc.397.07>

Resumen

Este capítulo analiza el impacto de las políticas proteccionistas de la segunda administración del presidente estadounidense Donald Trump y las disposiciones del Tratado México-Estados Unidos-Canadá [T-MEC], sobre la producción, ventas y exportaciones de la industria automotriz mexicana, centrándose en vehículos ligeros y pesados. La investigación se realizó mediante un análisis estadístico descriptivo. La información estadística se tomó básicamente del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), y de la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), de reportes técnicos y documentos especializados. Los resultados muestran que, en el segmento de vehículos ligeros, la producción, ventas y exportaciones se mantuvieron prácticamente estables; todo lo contrario pasó en el segmento de vehículos pesados, en el que se presentó una contracción significativa al destinar la mayor parte de su producción al mercado estadounidense. El estudio concluye que el impacto de las medidas proteccionistas es heterogéneo entre segmentos, debido a que está en función de diversos factores como el grado de diversificación de mercados, la flexibilidad productiva y

* Maestra en Administración de Empresas. Maestrante en Ciencias Económicas en el Instituto Politécnico Nacional, México. ORCID: <https://orcid.org/0009-0005-8166-6764> ; correo electrónico: aonaf2400@alumno.ipn.mx

** Doctora en Estudios Latinoamericanos. Profesora investigadora en el Instituto Politécnico Nacional, México. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3980-8501>

*** Maestra en Ciencias. Profesora investigadora del Instituto Politécnico Nacional, México. ORCID: <https://orcid.org/0009-0004-0037-7059>

la integración en cadenas globales de valor. Se recomienda que el subsector de vehículos pesados diversifique los destinos de exportación y promueva la venta en el mercado interno para mitigar la vulnerabilidad ante cambios en políticas comerciales internacionales.

Palabras clave: *políticas proteccionistas, producción, vehículos ligeros, vehículos pesados, administración Donald Trump.*

Clasificación JEL: F13, F14, F19, H32, L52

Introducción

La industria automotriz constituye uno de los pilares estratégicos para el sector manufacturero en México y para la economía nacional, representa una fuente clave de generación de empleo, inversión extranjera directa (IED) y exportaciones (Rosales, 2025). Su aporte al Producto interno bruto (PIB) nacional es del 4.7 %, y actualmente se posiciona como el primer generador de divisas para la economía nacional, superando en 30 % a las remesas y al sector turístico. Además, tiene una balanza comercial superavitaria de 107 965 millones de dólares, de acuerdo con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA, 2025).

Después de la firma del Tratado de Libre Comercio con América del Norte (TLCAN), ahora denominado T-MEC, México reforzó los lazos comerciales con Estados Unidos y Canadá. Este tratado permitió que las importaciones y exportaciones de mercancías originarias de cada uno de estos países tuvieran condiciones preferenciales favoreciendo el comercio exterior en la zona de Norte América (Suárez y Flores, 2025).

Con este tratado el sector automotriz en México experimentó una integración profunda en la cadena de suministro con Estados Unidos, actualmente, ocupa el lugar número seis en la exportación mundial de vehículos ligeros y, es el primer proveedor de vehículos y autopartes del mercado estadounidense (AMIA, 2025).

En la actualidad casi 80 % de la producción automotriz mexicana se destina al mercado internacional, específicamente a Estados Unidos. Duran-

te el año 2024 se exportaron un total de 3 479 086 unidades de vehículos ligeros y 159 466 unidades de vehículos pesados, de ese total se enviaron al mercado estadounidense 79.7 y 95.5 %, respectivamente. Estos datos reflejan una estrecha relación comercial con Estados Unidos para el crecimiento y desarrollo de la industria mexicana automotriz (González, 2025).

Con la llegada de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos, en su segunda administración, se han dictado una serie de medidas proteccionistas a través de órdenes ejecutivas que han generado una profunda incertidumbre a nivel mundial, pero sobre todo para México. Estas medidas se traducen en amenazas de imposición de aranceles de 25 % a productos automotrices no fabricados en territorio estadounidense y exigencias más estrictas en reglas de origen.

Las reglas de origen establecen si un producto es considerado originario de una región (Norteamérica en el caso del T-MEC) o país y, por lo tanto, elegible para beneficios arancelarios bajo tratado (Mase, 2025). Existen dos formas principales de cumplir con estas reglas: salto arancelario y contenido regional.

En el *salto arancelario* el producto final que se exporta debe tener una clasificación arancelaria distinta a la de los productos importados para su elaboración y en el *contenido regional* el producto debe cumplir con una cierta condición de transformación o valor agregado en la región T-MEC (México, Estados Unidos o Canadá).

El valor de contenido regional para autopartes y automóviles durante los primeros 6 meses de la segunda administración del mandato de Donald Trump se ha incrementado de 62.5 a 75 % para ser considerados originarios de México. Además, se ha añadido para esta industria el “valor de contenido laboral”. Esto significa que parte de la fabricación de un vehículo debe realizarse en territorios donde los salarios mínimos sean de al menos 16 dólares por hora, lo que implica un incremento significativo en los costos de producción para las compañías (Mase, 2025).

Todas estas medidas y anuncios de la administración Trump, han provocado grandes tensiones e incertidumbre en las cadenas de suministro, generando caídas significativas en las ventas, producción y exportaciones mexicanas de vehículos en el primer semestre del 2025.

Desde este contexto el presente trabajo analiza, desde una perspectiva comercial y principalmente económica, el comportamiento de las exportaciones, ventas y producción automotriz en México antes y después de la segunda administración de Donald Trump.

La limitación que tiene este estudio es que al ser de coyuntura tiene dificultades con la disposición de información sistematizada. Las líneas de trabajo que se abren son darle seguimiento a las medidas comerciales que se sigan anunciado por parte del Presidente Trump, el carácter de las negociaciones que se están generando entre los gobiernos de México y Estados Unidos, con la finalidad de analizar su repercusión en la industria automotriz.

Agradecemos al Instituto Politécnico Nacional el apoyo brindado para la elaboración y publicación de este trabajo de investigación científica que se deriva de la tesis de maestría titulada “Impacto de las regulaciones ambientales no arancelarias de Estados Unidos en la Industria Automotriz Mexicana”.

Marco teórico

El análisis se apoya fundamentalmente en tres enfoques económicos los cuales se relacionan estrechamente con teorías del comercio internacional que permiten explicar la dinámica de la industria automotriz. Estas perspectivas son: las ventajas comparativas de David Ricardo, el modelo de comercio intraindustrial de Krugman y las Cadenas Globales de Valor (CGV). Los enfoques tratan de cómo la especialización en la producción y las integraciones entre fronteras generan una fuerte interrelación entre naciones.

La teoría de las ventajas comparativas propuestas por David Ricardo, retomada por Steinberg, mostró que, aun cuando un país posee una ventaja absoluta en la producción de dos bienes (es decir, puede producirlos a un costo menor que otro país), le resultará más beneficioso especializarse en el bien donde tenga una eficiencia relativa mayor y, al mismo tiempo, importar el bien en el que sea relativamente menos eficiente (Steinberg, 2004).

Steinberg (2004) refiere que Ricardo sostuvo que incluso si un país carece de ventaja absoluta en la producción de cualquier bien, puede benefi-

ciarse del comercio al especializarse en bienes donde su desventaja fuera menor, lo que se conoce como ventaja comparativa. Esta teoría, fundamental en la economía clásica, sigue siendo clave para entender el comercio moderno al demostrar que los países pueden ganar mediante la especialización y la eficiencia relativa.

En el caso de México, la industria automotriz ha desarrollado ventaja competitiva con respecto a los costos laborales relativamente bajos y a la cercanía geográfica con el mercado estadounidense que lo posicionan como el socio comercial más importante y estratégico de Estados Unidos.

Bajo esta perspectiva, la integración comercial del sector automotriz mexicano dentro del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) puede entenderse como el efecto de la eficiencia en la asignación de recursos a nivel internacional. En otras palabras, esto quiere decir que cada país se especializa en el proceso de producción que le genere menor costo.

México se especializa en actividades intensivas en mano de obra y ensamblaje mientras que Estados Unidos mantiene fases de tecnología, ingeniería, diseño y comercialización donde posee mayor ventaja.

Con la llegada de Donald Trump al poder y las políticas proteccionistas de su gobierno, como las amenazas de imposición de aranceles a autos ensamblados en México e incentivos a la relocalización han puesto entre dicho la estabilidad del modelo. Estas medidas han venido a demostrar que la especialización basada únicamente en ventajas de costos y salarios bajos, son susceptibles a cambios políticos y estratégicos en el país socio. Se demuestra que este tipo de esquema de integración no se sustenta en la diversificación, innovación, desarrollo tecnológico, sino en una total vulnerabilidad de condiciones externas.

El modelo de comercio intraindustrial, explica porque países semejantes en cuanto a estructura económica y niveles de desarrollo, comercian intensamente entre sí productos similares o de la misma industria. Este modelo representa un pilar en la nueva teoría del comercio internacional y se enfoca fundamentalmente en la existencia de economías de escala y las preferencias del consumidor por la variedad (Jiménez y Lahúra, 1998).

Los países diseñan sus políticas comerciales, al entender que no sólo la producción eficiente es importante para el comercio, sino que también hay

que considerar la estructura del mercado y las preferencias del consumidor (Jiménez y Lahúra, 1998).

Es importante destacar que entre México y Estados Unidos el comercio automotriz es predominantemente intraindustrial. Se importan y exportan autopartes y vehículos con elevado grado de especialización y fragmentación en procesos productivos. Esto significa que una misma empresa puede fabricar diferentes piezas y partes en México, ensamblar los vehículos en Estados Unidos y luego exportarlos nuevamente a México.

Sin embargo, las políticas impuestas por el gobierno estadounidense interrumpen esa dinámica. Dichas medidas elevan costos de transporte y producción, transforman las decisiones de inversión extranjera directa, y crean incertidumbre en las cadenas de suministro, las cuales se vinculan fuertemente con el flujo comercial.

Cuando la producción está tan integrada, una decisión política unilateral puede afectar considerablemente la inversión, el empleo y la estabilidad de la industria, en un modelo tan fragmentado.

Es importante comprender los procesos productivos, el comercio internacional y las de cadenas globales de valor, este último concepto, hace referencia a la segmentación de los procesos productivos de manera internacional. Esto quiere decir que la confección, comercialización y venta de un producto se realiza en diferentes países de acuerdo con sus ventajas comparativas, costos y niveles de especialización (Chiquiar y Tobal, 2019).

Estas cadenas no sólo están conformadas por flujos físicos de servicios y bienes, sino también por transferencias de capital humano, conocimiento y tecnologías, lo que fija la calidad de integración y competitividad de las economías participantes (Chiquiar y Tobal, 2019).

La industria automotriz mexicana forma parte de cadenas de valor regionalizadas en el marco de las relaciones comerciales entre América del Norte a través del T-MEC, donde el diseño, desarrollo de nuevos modelos, la ingeniería avanzada, la manufactura y el ensamblaje se dividen entre diferentes países aprovechando las ventajas competitivas de cada uno (Santos, 2022).

Es importante destacar que México se ha especializado en eslabones finales del proceso, como la manufactura y ensamble de vehículos y autopartes, mientras que las fases de diseño, ingeniería avanzada y desarrollo

de nuevos modelos se concentran en países con mayor capacidad tecnológica, como Estados Unidos.

Esta configuración ha permitido que México se integre en redes productivas regionales, lo que ha generado importantes beneficios económicos como la atracción de IED y el desarrollo de clústeres automotrices (Santos, 2022).

Sin embargo, esta configuración responde a un modelo de gobernanza dirigida, donde las decisiones estratégicas son tomadas fuera del país. Las estructuras de las cadenas globales de valor responden a subordinaciones tecnológicas y comerciales que frenan la capacidad de México para dejar de ser un país ensamblador y trascender a actividades con mayor valor agregado.

Como bien se menciona anteriormente, la industria automotriz tiene una marcada orientación exportadora al mercado estadounidense. De acuerdo con Prébisch (1949), cuando un país basa su crecimiento en la exportación hacia un solo mercado dominante, se va a generar una fuerte subordinación económica que puede eliminar su capacidad para desarrollar políticas propias.

En tal sentido, México depende no sólo de Estados Unidos como principal destino de las exportaciones del sector automotriz, sino también de las reglas comerciales, regulaciones técnicas y decisiones de inversión. En este escenario existe una fuerte asimetría, debido a que el desempeño del sector automotriz mexicano está condicionado por factores externos que escapan del control de las autoridades gubernamentales.

Estado del arte

La importancia de la industria automotriz a nivel internacional como motor impulsor de la economía y promotor para el crecimiento y desarrollo de otros sectores con alto valor agregado, ha llevado a fortalecer este sector.

Con la integración de México al TLCAN y luego al T-MEC, el aparato productivo se enfrentó a grandes desafíos caracterizados por factores como la productividad, la innovación y las cadenas globales de valor (Secretaría de Economía SE, 2014). Actualmente el sector se ha convertido en objeto de

interés de importantes estudios académicos y técnicos por su susceptibilidad a cambios en la política comercial de Estados Unidos.

Diversos estudios, investigaciones y reportes divulgados entre los años 2024 y 2025 como los publicados por Morales (2025); la AMIA (2025); la Secretaría de Economía (2025); la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (2020), la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT, 2025), abordan a la industria automotriz mexicana como un caso único de integración regional.

México es una pieza clave en la producción, venta y exportación de vehículos y autopartes hacia el mercado estadounidense. Durante el año 2024, se ensamblaron 3 989 403 unidades de vehículos ligeros y 213 241 de unidades de vehículos pesados, de los cuales 79.7 y 95.5 % se destinó al mercado estadounidense (INEGI, 2025a).

Las evidencias más recientes tanto de investigaciones como de reportes técnicos muestran que el sector automotriz se ha desarrollado en un entorno marcado por cambios regulatorios y tensiones comerciales que han afectado su dinámica exportadora durante el primer semestre del 2025. Estos cambios se han dado principalmente a través de las transformaciones realizadas por el T-MEC, así como por el resurgimiento de medidas proteccionistas (Quiroz, 2025).

Los informes de la U.S. International Trade Commission (USITC) y Neme et al. (2020), afirman que las nuevas reglas de origen del T-MEC que endurecen los requisitos de contenido regional para vehículos ligeros ensamblados en México de 62.5 a 75 % han elevado los costos de cumplimiento para las empresas ensambladoras mexicanas.

Desde un análisis económico, estas disposiciones han provocado que las exportaciones se reduzcan, ya que algunas empresas les resulta difícil cumplir con los objetivos de contenido regional; elevados costos de producción, especialmente para los fabricantes que compran insumos en terceros países e incremento de los precios en el mercado estadounidense, debido a la sustitución de insumos más baratos por componentes de mayor costo y origen regional.

En el primer trimestre de 2025, la administración de Estados Unidos anunció la posibilidad de imponer un arancel de 25 % a las importaciones de autos y autopartes procedentes de México, medida que incluso se pro-

puso ampliar posteriormente. Aunque no todas las amenazas se concretaron, la sola expectativa generó incertidumbre en el sector, lo que trajo consigo una reducción temporal de pedidos y reprogramación de líneas de producción, movimientos estratégicos de relocalización parcial por parte de fabricantes de equipo original, ajustes en inventarios y logística, y caídas mensuales en exportaciones mexicanas según datos de Sardaña (2025), Valderamar (2025) e INEGI (2025a).

Estos hallazgos empíricos mostrados anteriormente, permiten observar que la industria automotriz mexicana es altamente sensible no solo a los cambios regulatorios formales (como el T-MEC), sino también a la fluctuación comercial y política, que puede perturbar decisiones estratégicas de inversión, producción, empleo y logística en el corto plazo.

Metodología

El presente trabajo adopta un enfoque analítico, realiza una descripción estadística de las ventas, producción, exportación de vehículos ligeros y pesados de la industria automotriz en México. Se retoman series estadísticas con el propósito de evidenciar la situación de las exportaciones, ventas y producción de la industria automotriz mexicana de los vehículos mencionados.

Con la información obtenida se permitió conocer el comportamiento de la producción, las ventas, así como registros de exportaciones automotrices. Se utilizó información generada por los actores clave como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones.

La información se proporciona del 2020 al 2024, abarcando etapas de implementación del T-MEC, la evolución de reglas de origen y los programas y medidas arancelarias recientes dictadas por la Administración Trump. Geográficamente, se localiza en el comercio bilateral entre México y Estados Unidos.

En cuanto al diseño de análisis se construyeron series de tiempo con datos anuales y mensuales de ventas, exportaciones y producción y se observaron variaciones de un año con respecto a otros y variaciones en tendencias asociadas a cambios regulatorios y políticos.

El capítulo se limita a investigar las exportaciones, producción y ventas del sector automotriz hacia el mercado estadounidense, sin incluir otras industrias manufactureras.

Los criterios de selección de datos de 2020 al 2024 tienen la intención de observar cómo se venía desarrollando el sector automotriz, para darle más sustento a este trabajo de coyuntura, dadas las declaraciones y acciones de la segunda administración del presidente Donald Trump a partir del 2025.

Existe el interés por conocer directamente los efectos de las declaraciones del presidente estadounidense sobre la industria automotriz, por ello se consideró el desarrollo de entrevistas a actores clave, se acudió a ejecutivos de empresas automotrices que pertenecen a la AMIA. Es importante mencionar que no fue fácil que se otorgaran las entrevistas, se recurrió a contactos en la industria automotriz de la Mtra. Emadea Sierra Peña, codirectora de la tesis de maestría.

Materiales

Se emplearon como fuentes de información bases de datos estadísticas proporcionadas por el INEGI y la Secretaría de Economía para obtener información de la producción, las ventas, así como registros de exportaciones automotrices. Se utilizaron informes sectoriales y consultoras especializadas publicados por actores de la industria como la AMIA y ANPACT.

La información del primer semestre de 2025 no se encontraba completamente disponible ni sistematizada por las instituciones oficiales (trabajo escrito en julio de 2025); para completar la información de este periodo, se retomaron datos de las entrevistas realizadas a ejecutivos de empresas de la industria automotriz, como parte del trabajo de investigación para la realización de la tesis de maestría arriba señalada.

El enfoque es documental y cualitativo fundamentalmente con base en reportes oficiales, literatura académica y entrevistas a actores clave del sector.

Resultados y discusión

A continuación, se realiza un análisis estadístico de la venta, producción y exportación de la industria automotriz tanto para vehículos ligeros como para vehículos pesados durante los años 2020-2024, con la finalidad de conocer cómo se venía desarrollando la industria automotriz antes de las declaraciones del presidente Trump.

Entre las variables que se utilizaron están la producción total de vehículos ligeros y pesados (unidades anuales y mensuales), las exportaciones totales y por destino (principalmente Estados Unidos), las ventas internas en el mercado mexicano y la proporción de exportaciones hacia Estados Unidos sobre el total exportado.

En México, el sector automotriz sigue siendo el motor impulsor de la economía. Al observar los resultados de producción y exportación de vehículos ligeros se confirma una sólida expansión con cifras históricas alcanzadas durante el periodo 2020-2024. Aunque la producción creció de manera sostenida pegándose a la cifra de 4 millones de unidades, esta se quedó ligeramente por debajo de lo establecido, sin embargo, se muestra la evolución significativa que ha tenido la industria en los últimos 5 años.

Los vehículos ligeros son una parte fundamental del sector del transporte y la movilidad urbana en la actualidad. Su versatilidad y variedad de usos los hacen imprescindibles en la vida diaria moderna. Se caracterizan fundamentalmente por su tamaño y peso. Por lo general, su peso no supera los 3500 kg y están diseñados para transportar pasajeros y carga. Se destacan por ser eficientes en el consumo de combustible, convirtiéndolos en una opción popular tanto para uso personal como comercial.

Los vehículos ligeros abarcan una amplia gama de tipos, cada uno con sus usos propios y características específicas. A continuación, se muestran los tipos y características de este tipo de unidades.

Automóviles: estos son los más comunes, su diseño compacto y eficiente es ideal para desplazamientos individuales o familiares.

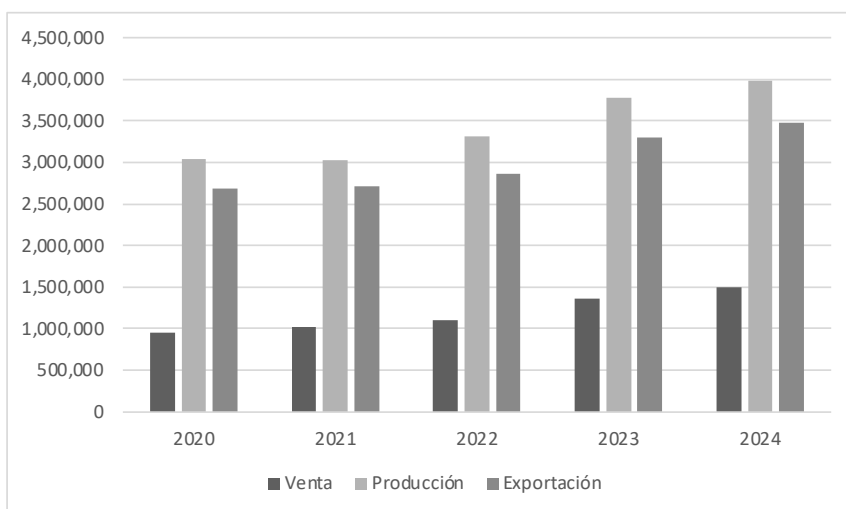
Furgonetas: son versátiles, ideales para el transporte de carga ligera o para actividades comerciales que requieren movilidad constante.

suv: los Sport Utility Vehicles mezclan el espacio interior de un automóvil familiar con la capacidad de circular por terrenos más difíciles.

Pick-ups: son conocidas por su capacidad de carga. Son utilizadas en entornos rurales, comerciales y recreativos.

En la gráfica 7.1, se observa de manera estadística el crecimiento de las ventas, exportaciones y producción de vehículos ligeros de la industria automotriz durante los años 2020-2024.

Gráfica 7.1. Ventas, producción y exportación de vehículos ligeros en unidades de México, 2020-2024



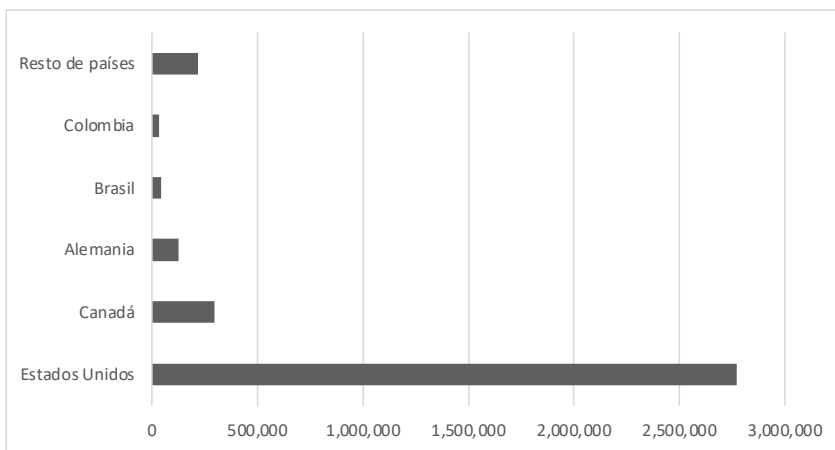
Fuente: elaboración propia con datos del INEGI (2025a).

Como bien se demuestra, anteriormente la producción y exportación de vehículos ligeros durante el quinquenio 2020-2024 ha experimentado un crecimiento notable. En general, la producción ha mostrado un comportamiento fluctuante, específicamente en el año 2021, producto de la recuperación de la pandemia, con incrementos y descensos en diferentes periodos. Sin embargo, las ventas y las exportaciones han reflejado una recuperación constante de 2020 a 2024.

Estados Unidos fue el principal destino de las exportaciones de vehículos ligeros, con 79.7%. A continuación, la gráfica 7.2 muestra esta estadística.

Es importante señalar que estos datos pueden tender a modificarse durante el primer semestre de 2025, dados los últimos decretos del presidente Trump que han generado incertidumbre en los inversionistas, han encarecido los costos de producción y reestructuración en cadenas de suministros creando un ambiente de riesgo y modificaciones en las ventas, producción y exportaciones.

Gráfica 7.2. Participación porcentual de las exportaciones de vehículos ligeros de México, enero-diciembre de 2024



Fuente: elaboración propia a partir de datos del INEGI (2025a).

Como se muestra en la gráfica 7.2, Estados Unidos sigue siendo el mercado más importante y socio comercial de las exportaciones mexicanas de la industria automotriz.

México cuenta con 22 plantas de ensambles de vehículos ligeros distribuidas por todo el país. Entre las principales marcas líderes de ventas y exportación en el mercado de ensamble de vehículos ligeros se encuentran:

General Motors: es una empresa con plantas en Guanajuato, Coahuila y San Luis Potosí. En sus plantas se ensamblan modelos como los pinchos Silverado y Sierra, así como el SUV Equinox, que se producen tanto en su variante a gasolina como 100 % eléctrica (AMIA, 2024).

Nissan: firma japonesa que tiene plantas en Aguascalientes y Morelos. No sólo se ha consolidado como exportador importante, es un proveedor

importante en el mercado interno con modelos como Versa, NP300 y March (AMIA, 2024).

Stellantis: tiene plantas en Coahuila y el Estado de México, se especializa en la producción y exportación de pickups y vanes. En 2024 destacó en la producción de modelos eléctricos en la planta de Toluca con el lanzamiento del modelo Jeep Wagoneer S. (AMIA, 2024).

Ford: esta compañía de origen estadounidense opera en Sonora y el Estado de México, donde fabrica modelos como el Bronco Sport, la pickup Maverick y el Mustang Mach-E, considerado como su primer vehículo eléctrico a gran escala (AMIA, 2024).

Volkswagen: la firma alemana mantiene su peso en el sector con la producción de modelos como el Jetta, Taos y la nueva generación del Tiguan (AMIA, 2024).

Durante el año 2024 el mayor volumen de ensamblaje fue liderado por las marcas: General Motors con 889 072 mil unidades, superando en 24.5 % con respecto al 2023 y Nissan con 669 941 unidades con más de 8.8 % con respecto al 2023, concentrando entre ambas 39.1 % de la producción total de 2024.

En contraste, se registró una disminución con respecto del 2023 en la producción de las tres marcas alemanas de mayor renombre: Mercedes Benz con menos de 15.3 % con respecto al año anterior, Audi con menos de 17.6 % y BMW con menos de 19 %.

Los vehículos pesados son aquellos que tienen un peso máximo autorizado que excede los 3 500 kilogramos. Están diseñados para trabajar con grandes volúmenes de cargas o un número grande de pasajeros, lo que los convierte en un importante elemento para la infraestructura de transporte tanto a nivel nacional como a nivel internacional.

Estos vehículos pesados se clasifican de acuerdo a su función y diseño, respondiendo a las necesidades específicas de cada sector. Entre los principales tipos destacan:

Camiones refrigerados: utilizados para movilizar alimentos y otros productos perecederos, garantizan de forma efectiva la conservación durante el traslado.

Camiones de plataforma: son esenciales para trasladar carga de gran tamaño, como vehículos o equipos de construcción y maquinarias de gran tamaño. Facilitan las maniobras de carga y descarga.

Autovolquetes: son esenciales en actividades como la construcción y minería, pues cuentan con una caja posterior para descargar materiales.

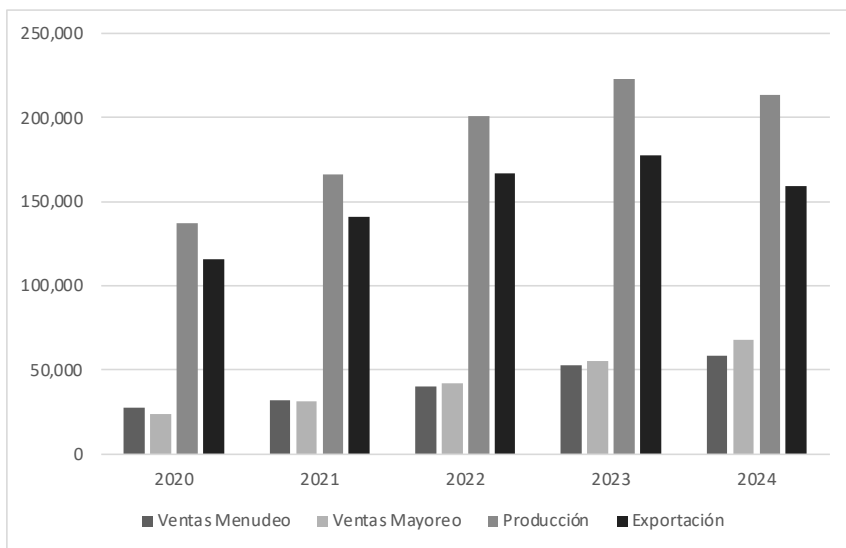
Furgonetas de carga: se encuentran situadas en el límite entre los vehículos ligeros y pesados, son una opción para distribuciones en áreas urbanas y regionales.

Furgonetas Luton: frecuentemente utilizadas en mudanzas, poseen una caja sobre la cabina que incrementa la capacidad de carga.

Vehículos ADR: diseñados para movilizar mercancías peligrosas, cumplen con normativas de seguridad muy estrictas a nivel internacional.

A continuación, se muestra la trayectoria de las ventas, producción y exportación de vehículos pesados de la industria automotriz durante los años 2020-2024, con el propósito de analizar la evolución.

Gráfico 7.3. Ventas, producción y exportación de vehículos pesados de la industria automotriz mexicana, 2020-2024



Fuente: elaboración propia con datos de INEGI (2025b).

En general, la industria automotriz de vehículos pesados en México ha tenido fluctuaciones en cuanto a las ventas, producción y exportación durante el periodo 2020-2024. La producción ha disminuido y las exportaciones han fluctuado, al tener picos de recuperación. Las ventas al me-

nudeo han mostrado un crecimiento ligero, pero han presentado una disminución con respecto a la tasa de crecimiento.

El 95.5% de las exportaciones de vehículos pesados tuvieron como destino principal Estados Unidos, lo cual se consolida como el mercado más importante para ese segmento. Sólo tres fabricantes participaron en el proceso de exportación durante el año 2024. Estos corresponden a las tres marcas principales o líderes del mercado tanto para la exportación como para la producción.

Con respecto a la estadística de lo que va del año 2025 (julio), según datos del Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros, durante el semestre de enero-julio 2025 se produjeron 2 316 173 unidades, lo que significó una variación de 0.7%, con respecto al mismo lapso del año 2024. Se exportaron 1 955 782 unidades, lo que representó una variación de -1.4%, respecto al mismo periodo de 2024. Estados Unidos se mantuvo como principal destino de las exportaciones de vehículos ligeros, concentrando 79.3% del total (véase gráfica 7.1).

Se comienza a observar una posible recuperación derivada de las medidas no arancelarias anunciadas por Trump, debido a que estas prácticas han empezado a generar incertidumbre en los inversionistas de la industria y en los flujos comerciales. Aunque la caída de -1.4% aún no representa un derrumbe significativo, sí revela un primer síntoma de debilitamiento en la demanda del mercado estadounidense, el cual absorbe gran porcentaje de la producción mexicana.

Tabla 7.1. Ventas, producción y exportación en números de unidades de vehículos ligeros de enero a julio de 2024 y 2025

<i>Tiempo</i>	<i>Ventas</i>	<i>Producción</i>	<i>Exportación</i>
Primer semestre 2024	836 378	2 299 656	1 983 091
Primer semestre 2025	833 826	2 316 173	1 955 782

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INEGI (2025). Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.

Entre los meses de enero a julio de 2025 se fabricaron 91 119 vehículos pesados, cifra que reflejó una disminución con respecto al mismo periodo de tiempo de 2024. En ese mismo lapso de tiempo se exportaron 76 015 unidades, lo que significó una variación de 20.1% respecto al año anterior.

Tabla 7.2. *Ventas, producción y exportación en números de unidades de vehículos pesados de enero a julio de 2024 y 2025*

<i>Tiempo</i>	<i>Ventas menudeo</i>	<i>Ventas mayoreo</i>	<i>Producción</i>	<i>Exportación</i>
Primer semestre 2024	31 733	33 225	123 467	95 147
Primer semestre 2025	23 926	16 708	91 119	76 015

Fuente: elaboración propia a partir de datos del INEGI, (2025). Registro Administrativo de la Industria Automotriz de Vehículos Ligeros.

Estados Unidos concentró la mayor parte de esas exportaciones con 94.9 % del total, lo cual se consolida como el principal destino.

Toda la estadística anterior muestra la importancia e interrelación que tiene el sector automotriz en las ventas, producción y fundamentalmente exportaciones automotrices hacia el mercado norteamericano. Estados Unidos fue el principal destino de las exportaciones.

El análisis descriptivo del 2020 al 2024 nos muestra una evolución favorable del sector automotriz. No obstante, los resultados estadísticos obtenidos muestran un escenario que difiere con las proyecciones iniciales realizadas por organismos industriales y académicos a finales del primer semestre 2025.

En una entrevista realizada el 6 de noviembre de 2024 a un ejecutivo de una empresa automotriz (Caballero, 2024), este manifestó que durante el periodo 2020-2024 la empresa tuvo un desempeño favorable con una repercusión sostenida pese a las dificultades comerciales y retos.

Bajo las premisas comerciales de la administración Trump basadas en amenazas arancelarias, el endurecimiento de las reglas de origen y la imposición de requisitos salariales, se preveía un escenario de fuertes contracciones en la producción, ventas y exportaciones del sector automotriz tanto para vehículos ligeros como para vehículos pesados, con un impacto directo sobre el empleo y las cadenas de suministro binacionales.

Sin embargo, la evidencia empírica derivada a partir de los registros del INEGI, sugiere que la magnitud del impacto ha sido, por ahora, estable con una tendencia ligera al alza y un descenso moderado en el segmento de vehículos ligeros y mucho más severa en el segmento de vehículos pesados. Sin embargo, aún no podemos señalar con claridad los efectos dada la falta de disponibilidad de información consolidada y el contexto coyuntural que se analiza.

En el caso de los vehículos ligeros, durante el primer semestre de 2025, con los datos disponibles (INEGI, 2025a) el volumen producido mostró una variación mínima positiva de aproximadamente 0.72 % respecto al mismo periodo de 2024, lo que muestra que las ensambladoras lograron mantener la productividad pese a la presión arancelaria. Las exportaciones mostraron un descenso moderado de 1.38 %, muy por debajo de lo que se esperaba. Las ventas en el mercado interno también tuvieron una pequeña disminución de 0.31 %.

Estos patrones manifiestan, hasta ahora, la resiliencia del sector de vehículos ligeros ante choques externos, aplicable a factores como aranceles efectivos menores a lo anunciado, ajustes rápidos en logística y suministro, demanda instalada, y el mercado interno que amortigua el impacto.

En entrevista realizada a ejecutivo de empresa automotriz (López, 2025), este expresó que los vehículos pesados han mostrado una reducción severa y sostenida, procedente principalmente de su elevada subordinación de las exportaciones al mercado estadounidense y la incertidumbre arancelaria.

Según datos de la AMIA, las exportaciones presentaron una reducción de 20.11 %, lo que demuestra que el subsector no pudo compensar la caída en demanda estadounidense ya que 95 % de su producción se destina a ese mercado. Es importante destacar que este subsector no ha logrado posicionarse en otros destinos internacionales como lo ha hecho el subsector de vehículos ligeros, además existe escasa demanda en el mercado interno (INEGI, 2025b).

La producción se redujo en 26.20 % en el primer semestre de 2025 comparado con 2024, esto indica la dificultad para mantener niveles de producción ante la incertidumbre comercial (INEGI, 2025b).

Las ventas internas tanto al menudeo como al mayoreo disminuyeron en 25 y 50 %, respectivamente, lo que señala un importante retroceso en la demanda nacional de este tipo de vehículos (INEGI, 2025b).

Al efectuar un estudio desde el punto de vista del comercio internacional, los resultados anteriores evidencian que el impacto de las medidas proteccionistas no es uniforme dentro de un mismo sector, sino que está determinado por varios factores como la estructura productiva, el grado de diversificación de mercados y la elasticidad de la demanda.

En el subsector de vehículos ligeros, la teoría de las ventajas comparativas dinámicas se confirma de manera parcial: la capacidad instalada, la integración en cadenas de valor norteamericanas y la flexibilidad logística lograron mantener la competitividad aún bajo nuevas restricciones y barreras.

En el segmento de vehículos pesados, al exportar a un solo mercado se mostró vulnerable por su falta de diversificación comercial: las pocas alternativas de exportación, amplificaron el impacto de cualquier medida restrictiva impuesta por el socio principal.

Asimismo, la adaptación en vehículos ligeros puede interpretarse bajo el marco de la teoría de la sustitución de mercados, la demanda interna se considera un mercado alternativo frente a cualquier desplome en las exportaciones. En cambio, en vehículos pesados esta sustitución no aplica debido al reducido tamaño del mercado nacional y a una menor capacidad de absorción de la producción excedente.

Conclusiones

La industria automotriz mexicana tiene una fuerte dependencia del mercado estadounidense, actualmente absorbe más de 75 % de las exportaciones de vehículos. Estos datos demuestran la vulnerabilidad a cambios en las políticas comerciales y proteccionistas, implantadas por el gobierno de Trump.

Los datos muestran que los vehículos ligeros han tenido una variación moderada, mientras que los vehículos pesados han presentado caídas más profundas; lo que demuestra que las repercusiones de las políticas no son homogéneas y afectan de manera diferente a cada segmento de mercado. En tal sentido, aunque la magnitud del impacto, por ahora, no es alarmante, las fuentes especializadas y los registros estadísticos oficiales señalan que las medidas arancelarias y las restricciones al comercio suelen tener efectos retardados, los cuales pueden repercutir en mayor medida en las inversiones, el empleo y las cadenas de suministro en el mediano plazo. Estas políticas también repercuten en los principios de integración y libre comercio establecidos en el TMEC, debilitando los argumentos que tenían los firmantes del tratado en el sentido que favorecía la expansión de la industria.

Es importante que la Industria Automotriz Mexicana busque y diversifique nuevos mercados, incremente el contenido regional e invierta en innovación tecnológica que le permita dejar de ser una industria maquiladora para que con ello pueda disminuir o eliminar la subordinación comercial al mercado estadounidense. De manera que las amenazas arancelarias del presidente de ese país no pongan a la industria en incertidumbre económica.

De manera complementaria, se recomienda que el gobierno de México adopte medidas en pro de las tecnologías, la innovación y políticas industriales a largo plazo, con el propósito de fortalecer vínculos entre centros de investigación, universidades y empresas del sector automotriz. Fomentar incentivos financieros al desarrollo de ciencia, tecnología e innovación en el sector y promover estrategias que amplíen la presencia de México en otros mercados con alto potencial.

Estas acciones permitirían robustecer la resiliencia estructural de la industria automotriz mexicana, mantener su competitividad frente a cambios de política comercial y consolidar una integración más justa y sostenible dentro de las cadenas globales de valor.

Referencias

- Asociación Mexicana de la Industria Automotriz [AMIA]. (2025). *Empresas asociadas*. AMIA. <https://www.amia.com.mx/>
- Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones [ANPACT]. (2025). *Ventas al mayoreo de vehículos pesados rebasan récord histórico en 2024*. ANPACT. <https://www.anpact.com.mx/index.php/modern-right-sidebar-2/ventas-al-mayoreo-de-vehiculos-pesados-rebasan-record-historico-en-2024>
- Caballero, J. (2024). Entrevista realizada el 6 de noviembre de 2024 a ejecutivo de empresa automotriz. No se da más información por razones de confidencialidad, la investigación está en proceso.
- Chiquial, D. y Tobal, M. (2019). Cadenas globales de valor: una perspectiva histórica. Banxico. <https://www.banxico.org.mx/publicaciones-y-prensa/documentos-de-investigacion-del-banco-de-mexico/%7BC926A6CB-4297-1280-EA41-43C81AEB9D-C5%7D.pdf>
- González, L. (2025, 9 de enero). Producción y exportación de autos de México anotó récord histórico en 2024. *El Economista*. <https://www.economista.com.mx/empresas/produccion-exportacion-autos-mexico-anoto-record-historico-20250109-741259.html>

- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Información [INEGI]. (2025a). *Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos ligeros (RAIAVL)*. INEGI. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/rm_raiavl/rm_raiavl2025_01.pdf
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Información [INEGI]. (2025b). *Registro administrativo de la industria automotriz de vehículos pesados (RAIAVP)*. INEGI. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2025/rm_raiavp/rm_riavp2025_01.pdf
- Jiménez, F. y Lahúra, E. (1998). *La nueva teoría del comercio internacional*. Pontificia Universidad Católica del Perú. <http://files.pucp.edu.pe/departamento/economia/DDD149.pdf>
- López, G. (2025). Entrevista realizada el 7 de agosto de 2025 a ejecutivo de empresa automotriz. No se da más información por razones de confidencialidad, la investigación está en proceso.
- Mase, L. (2025). Aranceles con Estados Unidos: lo que debes considerar frente a la incertidumbre. ConaLog. <https://conalog.org.mx/noticias/aranceles-con-estados-unidos-lo-que-debes-considerar-frente-a-la-incertidumbre/>.
- Morales, R. (2025, 30 de abril). Donald Trump endurece unilateralmente regla automotriz del T-MEC. *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/donald-trump-endurece-unilateralmente-regla-automotriz-t-mec-20250429-756983.html>
- Prebisch, R. y Cabañas, G. M. (1949). El desarrollo económico de la América latina y algunos de sus principales problemas. *El Trimestre Económico*, 16(63(3)), 347-431. <http://www.jstor.org/stable/20855070>
- Quiroz Zamora, J. (2025, 1 de agosto). Revisión del T-MEC, ¿está preparado México? *El Economista*. <https://www.eleconomista.com.mx/opinion/revision-t-mec-preparado-mexico-20250801-770865.html>.
- Rosales, J. (2025). *Industria automotriz mexicana en números*. Fractal. <https://www.fractal.com/es/blog/industria-automotriz-mexico>
- Saldaña, I. (2025, 20 de mayo). EU aplica descuentos arancelarios a México en autos y autopartes: Ebrard; reducción es de entre 40% y 50%. *El Universal*. <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/eu-aplica-descuentos-arancelarios-a-mexico-en-autos-y-autopartes-ebrard-reduccion-es-de-entre-40-y-50/>
- Santos, G. (2022). *Estructuración de las Cadenas Globales de Valor y desempeño del cluster automotriz en Guanajuato 2008-2013* (Tesis Doctoral. Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo A. C. Hermosillo, Sonora). <https://ciad.repositorioinstitucional.mx/jspui/bitstream/1006/1281/1/Gabriel%20Santos%20Navarro.pdf>.
- Secretaría de Economía [SE]. (2014). *Industria Automotriz*. Gobierno de México. https://economia.gob.mx/files/comunidad_negocios/industria_comercio/informacionSectorial/monografia_industria_automotriz_14_03_2014.pdf
- Secretaría de Economía [SE]. (2025). *Comercio exterior, países con tratados y acuerdos firmados con México*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/comercio-exterior-paises-con-tratados-y-acuerdos-firmados-con-mexico>.
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales [SEMARNAT]. (2020). *La política*

- ambiental de la Cuarta Transformación*. Gobierno de México. <https://www.gob.mx/semarnat/articulos/la-politica-ambiental-de-la-cuarta-transformacion?idiom=es>
- Steimberg, F. (2004). La nueva teoría del comercio internacional y la política comercial. EUMED. <https://www.eumed.net/cursecon/libreria/2004/fs/48.pdf>.
- Suarez, K. y Flores, P. (2024, 14 de diciembre). El TMEC en cinco gráficos: más exportaciones, más inversión extranjera pero débil crecimiento económico. *El País*. <https://elpais.com/mexico/economia/2024-12-15/el-tmec-en-cinco-graficos-mas-exportaciones-mas-inversion-extranjera-pero-debil-crecimiento-economico.html>
- Valderamar, J. (2025, 27 de marzo). Impone Trump aranceles de 25% a autos y componentes. *El Financiero*. <https://www.elfinanciero.com.mx/economia/2025/03/27/impone-trump-aranceles-de-25-a-autos-y-componentes/>