

## **El impacto de las políticas económicas de Trump en el sector automotriz mexicano\***

### The impact of Trump's economic policies on the mexican automotive sector

Regina Flores Ruiz \*\*  
Alma Delia Toledo Mazariegos \*\*\*

---

\* Ensayo jurídico postulado el 30/04/2025 y aceptado para publicación el 09/06/2025

\*\* Autora. Estudiante de Licenciatura en Derecho. Facultad de Derecho de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.  
*regina.floresr@alumno.buap.mx*, <https://orcid.org/0009-0007-1563-1090>

\*\*\* Asesora. Doctora en Derecho. Profesora Investigadora de la Facultad de Derecho de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

*alma.toledomazariegos@correo.buap.mx*, <https://orcid.org/0000-0002-2267-671X>



## RESUMEN

México es un país emergente destacado en la economía internacional debido a la contribución del sector manufacturero del país. Diferentes factores como la infraestructura industrial, la mano de obra mexicana, los recursos naturales del país y la ubicación geográfica representan las principales razones por las que México destaca en el sector automotriz internacional. Siendo un sector clave y debido a las relaciones económicas de México con otros países, le compete al país velar por generar las condiciones necesarias para mantener la seguridad política y económica en el país. En el presente artículo, se retoman los antecedentes económicos de México, estudiando el porqué de la dependencia a la inversión extranjera en la industria automotriz, para posteriormente analizar los posibles impactos económicos en la economía mexicana y el sector automotriz tras el segundo periodo presidencial de Donald Trump.

## PALABRAS CLAVES

Política económica, automotriz, aranceles.

## ABSTRACT

*Mexico is an emerging country that stands out in the international economy due to the contribution of its manufacturing sector. Various factors, such as its industrial infrastructure, Mexican labor force, natural resources, and geographic location, represent the main reasons for Mexico to stand out in the international automotive sector. Mexico's economic relations with other countries are a key factor. It is the country's responsibility to ensure that the necessary conditions are created to maintain political and economic security. This article reviews Mexico's economic history, examining the reasons for its dependence on foreign investment in the automotive industry, and then analyzes the potential economic impacts on the Mexican economy and the automotive sector following Donald Trump's second presidential term.*

## KEYWORDS

*Economic policy, automotive, tariffs.*

## SUMARIO

Resumen.

Introducción.

Políticas migratorias de los Estados Unidos de América.

Criminalización del migrante: efectos y consecuencias.

Violación de derechos humanos del migrante: Estados Unidos de América vs México.

Conclusión.

## Introducción

Desde la época del porfiriato, la economía económica se ha visto impulsada por el capital extranjero a través de inversiones y el establecimiento de operaciones de empresas internacionales. Con la liberación comercial, México aumentó sus relaciones comerciales a la par que se intensificaba la dependencia económica del país con los mercados internacionales.

Actualmente, México se ha desarrollado como una nación con capacidad económica, toda vez que, a nivel internacional, ha demostrado estabilidad en cuanto al Producto Interno Bruto Nominal, destacando en el sector automotriz: es uno de los principales países en producción de vehículos y autopartes en el mundo, así como representa una de las naciones con mayor Inversión Extranjera Directa en el sector. Si bien estos datos exponen las estadísticas de México en la industria automotriz mundial, Estados Unidos es el principal socio económico de México, considerando que, de todas las exportaciones de México, desde 1993 hasta el 2024, el 85.2% de estas fueron al país norteamericano, así como cuatro de las principales armadoras de autos en México son estadounidenses.

Estados Unidos de América representa una potencia mundial líder en la economía, por lo tanto, es de interés internacional las decisiones, políticas y ordenes decretadas por el presidente. Con el regreso de Donald Trump a la presidencia, se generó un ambiente de inseguridad económica tras las amenazas de la aplicación de ordenes ejecutivas con una naturaleza de proteccionismo económico. Debido al vínculo entre la economía mexicana y la estadounidense, resulta de especial importancia analizar el impacto económico de las políticas económicas Trump en el país, en medio de la incertidumbre económica generada por estas.

## El impacto de las políticas económicas de Trump en el sector automotriz mexicano

Desde del descubrimiento de América y la eventual independización de los territorios conquistados, cada país mostró un desarrollo diferente. Actualmente Estados Unidos no es solo con la economía más destacada del continente americano, sino que también desempeña un papel fundamental en la comunidad internacional.

Esto es resultado de diversos factores y decisiones estratégicas que comenzaron a aplicarse desde el siglo XIX, que, en conjunto, originaron el desarrollo nacional estadounidense con el aprovechamiento de sus propios recursos y posteriormente la industrialización del país. En contraste, la realidad de América Latina tras los diferentes procesos de independización de Europa se tradujo en una economía débil y dependiente de otros países.<sup>1</sup>

En el caso de México, se logra la independización en el año de 1821 pero es hasta el Porfiriato (1877-1911) cuando se presenció un importante crecimiento económico: Porfirio Díaz omitió las hostilidades hacia las inversiones extranjeras y logró brindar a la comunidad internacional un ambiente de confianza y facilidades para inversionistas, y desde entonces, se comenzaba a reflejar la importancia de Estados Unidos como socio comercial clave para México.<sup>2</sup>

Después de la revolución mexicana uno de los sectores pilares en la industrialización en

1 Romero Sotelo, María Eugenia y Jáuregui, Luis, "México 1821-1867. Población y crecimiento económico", Rvta. *Iberoamericana. A. América Latina – España – Portugal*, México, 2003, vol. 3, núm. 12, pp. 43-44.

2 Ibarra Aispuro, Fernando, "El desarrollo económico durante el Porfiriato", Rvta. *Acta Mexicana de Ciencia y Tecnología*, México, vol. III, Julio-Diciembre, 1985, pp. 51-54.

México fue el automotriz, siendo la inversión extranjera un elemento primordial para el desarrollo del área. Fueron empresas estadounidenses las primeras en establecer operaciones en el país: Ford instaló líneas de ensamble en 1925; General Motors en 1935 y en 1938 se establece Automex con el apoyo de la empresa americana Chrysler; con enfoque a la producción local y un nulo desarrollo de infraestructura.<sup>3</sup>

Después de la Segunda Guerra Mundial, México se reestructura económicamente con un enfoque al crecimiento nacional con el modelo de sustitución de importaciones.<sup>4</sup> En 1962, se publica un decreto automotriz con una perspectiva proteccionista: 20% de componentes de origen nacional en plantas de ensamble; se restringió a 40% el capital extranjero en las plantas fabricantes de autopartes y se estableció un 60% el contenido nacional mínimo para los vehículos fabricados en territorio nacional.

En 1972, el segundo decreto automotriz implementó nuevas políticas en las que se redujo el porcentaje de contenido nacional para vehículos destinados a la exportación, así como se permitió a las empresas la importación de materiales complementarios para la producción. Sin embargo, en 1975 con el panorama internacional de recesión económica, el país enfrentó una crisis en la balanza de pagos, principalmente por la falta de competitividad y productividad. En 1977 se publica un nuevo decreto enfocado a impulsar las exportaciones y se estableció un mínimo del 50% de autopartes localmente producidas. De igual manera, se modernizó la infraestructura tecnológica del sector automotriz, generando plantas productivas respecto al equipo, maquinaria y condiciones de trabajo.

En 1983 se establece el “Decreto para la racionalización de la industria automotriz”, donde el Estado se centra en la exportación de vehículos sobre las autopartes, reduciendo el contenido mínimo de integración nacional en los vehículos destinados a la exportación. En 1989, se publicó el “Decreto para la Modernización y Producción de la industria automotriz” en el que se autorizó la importación de vehículos nuevos con la condicionante de que la industria terminal mantuviera un saldo positivo en la balanza comercial.<sup>5</sup>

Para la década de los noventa y con la liberalización del comercio, México, Estados Unidos y Canadá firman el tratado comercial conocido como “Tratado de Libre Comercio de América del Norte” (TLCAN), el cual entró en vigor a partir del 1ro de enero del año 1994 y que consolidó a la zona como una de las regiones económicas más importantes. Entre los aspectos más relevantes del tratado para el sector automotriz, se encuentran los siguientes: 1) reducción de tarifas arancelarias sobre autopartes: 14% en 1993, 10% en 1994 y 3% en 1998; 2) disminución de la tarifa de importación a 10%, siendo acordado su eliminación en el año 2004; y 3) el porcentaje de contenido nacional para vehículos fabricados en México sería de la siguiente manera: 34-36% en 1993, 29% en 1998 y 0% para el 2004.<sup>6</sup>

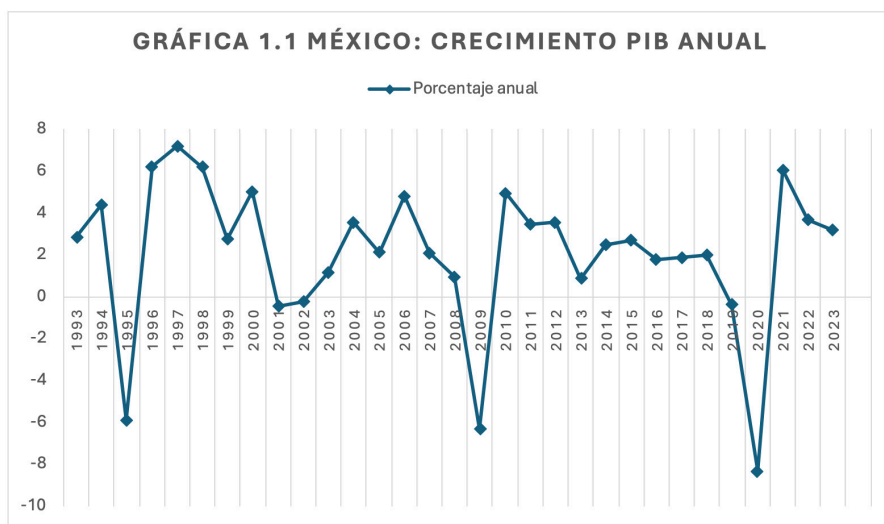
Desde la firma del TLCAN hasta el año 2024, el crecimiento económico en México ha sido de la siguiente manera:

3 Vicencio Miranda, Arturo, “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas” Rvta. Contaduría y Administración, México, núm. 221, enero-abril, 2007, p. 214.

4 Solís Sánchez, Eduardo J., *Apertura comercial de la Industria Automotriz en México: Un análisis de 1962 a 2009*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, s.a., pp. 211-213.

5 Vicencio Miranda, Arturo, *op. cit.*, pp. 217-220.

6 *ibidem*, pp. 220-222.



Gráfica elaborada con datos obtenidos del Banco Mundial<sup>7</sup>

Desde 1993 el PIB anual obtuvo, en la mayoría de los años, un crecimiento del PIB anual positivo, a excepción de los siguientes años: 1995 (crisis económica entre 1994-1995), 2001 y 2002 (desaceleración de la economía mundial), 2009 (crisis económica de 2009); 2019 y 2020 (pandemia del COVID-19). La crisis de 1995 en México se relaciona con las estrategias políticas tomadas por el presidente Carlos Salinas de Gortari. A partir de entonces y con liberación comercial, se fortalece en México la sujeción económica con los mercados mundiales, la cual se refleja en el impacto económico en el país tras la desaceleración económica y la recesión global de 2009. No obstante, Estados Unidos representa la relación económica más importante para México.<sup>8</sup>

Los acuerdos de la industria automotriz fueron un aspecto relevante para las negociaciones del TLCAN. En el caso de México, esta industria aporta a los resultados económicos del país debido a la producción, exportación, la generación de empleos, la inversión extranjera directa y en el mercado interno del país. Los datos respecto al número de exportaciones automotrices totales y las exportaciones a Estados Unidos son los siguientes:

<sup>7</sup> Crecimiento del PIB (% anual), Banco Mundial, consultado el 15 de abril de 2025 en: [https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=1994&name\\_desc=true&start=1994&view=map&year=2023](https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=1994&name_desc=true&start=1994&view=map&year=2023)

<sup>8</sup> Camberos Castro, Mario y Bracamontes Nevárez, Joaquín, "Las crisis económicas y sus efectos en el mercado de trabajo, en la desigualdad y en la pobreza de México", *Rvta. Contaduría y Administración*, México, Serie 2, vol. 60, año 2015, pp. 221-2024.



Gráfica elaborada con datos obtenidos del Banco de México.

En la gráfica 1.2 se observa que desde 1993, un año antes de la entrada en vigor del TLCAN, Estados Unidos es el país al que más exporta México en cuestión de productos automotrices, situación que hasta que comenzaron las negociaciones para la modernización del tratado en 2017. Dentro de este periodo, las exportaciones automotrices a Estados Unidos representaron 82.5% del total.

Más allá de consecuencias económicas en México debido a las fluctuaciones económicas del mercado estadounidense, existía certeza en la relación bilateral con Estados Unidos, respaldada por el tratado de libre comercio y la inversión extranjera. Sin embargo, el acceso de Donald Trump a la presidencia de Estados Unidos en 2017 conllevó una serie de modificaciones administrativas y políticas; entre estos cambios, propuso la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, con el objetivo de generar un ambiente económico competitivo en la región en el contexto actual de un mundo globalizado. Así, el nuevo tratado “Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)” se firma el 30 de noviembre de 2018 y entra en vigor casi dos años después, el 1 de julio de 2020.<sup>9</sup>

Entre las principales diferencias, encontramos la incorporación de temas relacionados a la corrupción, materia energética, tipo de cambio y política laboral. Si bien este último aspecto se justificó en la búsqueda de generar condiciones equitativas laborales, para lograr mejor poder adquisitivo de los salarios y aumentar la productividad, es importante reconocer que una de las principales razones del establecimiento de empresas extranjeras en el país fue la mano de obra mexicana, debido a la falta de competitividad del salario mínimo en el país; “Trump y de hecho Trudeau, han insistido en que México compite deslealmente con bajos salarios –medios y mínimos”.<sup>10</sup>

<sup>9</sup> Gallardo Loya, Roberto Carlos y Toledo Mazariegos, Alma Delia, *El T-MEC y la industria automotriz en México*, 1ª. Ed., Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Puebla, BUAP, México, 2024, pp. 7-12.

<sup>10</sup> Moreno-Brid, Juan Carlos et al., “Modernización del TLCAN y sus implicaciones para el desarrollo de la economía mexicana”, *Revista de Economía Mexicana*, Anuario UNAM, México, núm. 3, año 2018, p. 281.

En lo competente al sector automotriz, existe una modificación en las reglas de origen y requisitos para la mercancía automotriz, siendo regulado de la siguiente manera:

<b>Mercancía</b>	<b>Entrada en vigor</b>	<b>1 año después</b>	<b>2 años después</b>	<b>3 años después</b>
<b>Valor de Contenido Regional</b>	66%	69%	72%	75%
<b>Valor de Contenido Laboral</b>	30%	33%	36%	40%
<b>Autopartes esenciales</b>	66%	69%	72%	75%
<b>Autopartes principales</b>	62.5%	65%	67.5%	70%
<b>Autopartes complementarias</b>	62%	63%	64%	65%

Tabla elaborada con información obtenida del T-MEC, Capítulo 4: Reglas de Origen.

Tal como en las negociaciones del TLCAN, un aspecto relevante durante las rondas del T-MEC fue el sector automotriz en virtud de la contribución económica en la zona norteamericana, por lo que, con la expansión en el mercado internacional por países como China o economías emergentes como Corea del Sur, fue necesario establecer medidas que busquen fortalecer el sector automotriz regional.

Así, bajo las nuevas políticas del tratado, se incrementaron los porcentajes de contenido regional en las mercancías automotrices tal como lo indica la tabla 1.2. De igual manera, se estableció un término de tres años desde la entrada en vigor del T-MEC, imponiendo que un 40% del valor del vehículo debe producirse con un salario mayor a \$16 dólares por hora.<sup>11</sup>

Durante la primera administración de Donald Trump y en cumplimiento a su promesa de proteger a la industria estadounidense de la competencia extranjera, hubo tensiones económicas con México tras la aplicación de aranceles al acero y aluminio, los cuales son necesarios para las manufacturas de sectores estratégicos, aplicándose a México, Canadá y la Unión Europea el impuesto a partir del 1 de junio de 2018.

En respuesta, se publicó el 5 de junio del mismo año en el Diario Oficial de la Federación, una “Lista de productos a los que México aplicará aranceles cuando éstos provengan desde Estados Unidos”, los cuales varían desde un 05 a 25%, fundamentando la reacción con el Acuerdo de Salvaguardas de la OMC y el Capítulo VIII sobre Medidas de Emergencia del TLCAN.<sup>12</sup> Eventualmente y ante la reacción de México, Canadá y la Unión Europea, el 17 de mayo de 2019 se anuncia el acuerdo de eliminación de aranceles entre México y Estados. Asimismo, el periodo se caracterizó por los aranceles recíprocos entre Estados Unidos y China, no obstante, la guerra comercial se vio pausada por la emergencia sanitaria por COVID-19.<sup>13</sup>

11 Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), Capítulo 4: Reglas de Origen, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.

12 Estados Unidos impone aranceles a las importaciones de acero y aluminio provenientes de México, Canadá, y la Unión Europea: Aranceles compensatorios, Implementación de las medidas e implicaciones generales, México, Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques Análisis e Investigación, 2018, pp. 8-11.

13 La SE se congratula por la proclamación hecha por el Presidente de EEUU que elimina aranceles a importaciones

Próximo a terminar la etapa presidencial de Joe Biden, Donald Trump tuvo intención de retomar el cargo y el punto central en su campaña presidencial con relación a la política exterior fue el tema migratorio y ordenes ejecutivas de tarifas, anunciando la imposición de aranceles con un porcentaje adicional del 10% sobre importaciones, a excepción de China, país al que se aplicaría un 60% adicional y en noviembre de 2024, Trump advirtió la imposición de aranceles del 25% a México y Canadá, aplicables hasta un control al tráfico de drogas.<sup>14</sup>

En respuesta, durante la conferencia matutina “La Mañanera” del día 27 de noviembre de 2024, el Secretario de Economía Marcelo Ebrad expuso el Panorama ante la propuesta de impuesto tarifario en Estados Unidos, en donde mencionó que el impuesto afectaría al sector automotriz impactando a empresas fundamentales como General Motors, Ford y Stellantis, las cuales son estadounidenses y constituyen los establecimientos con mayores exportaciones automotrices de México a Estados Unidos. De acuerdo con el Secretario, esto genera un impacto directo en las empresas, pues involucra el duplicar el Impuesto Sobre Utilidades, gasto que puede ser absorbido forzosamente por el consumidor o la empresa.<sup>15</sup>

Tras la victoria de Trump en las elecciones del 2024 y la toma de protesta en enero de 2025 comenzó la incertidumbre respecto al cumplimiento de las promesas realizadas en campaña. Con fundamenta en la sección 232 de la Ley de Expansión Comercial de 1962, en donde se faculta al presidente imponer las medidas necesarias con el objetivo de proteger la seguridad nacional, la rígida postura de Donald Trump persistió la intención de aplicar aranceles del 25% pese a la firma del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá. Sin embargo, debido a la significativa relación económica entre Estados Unidos y México, se comenzaron negociaciones a través de mesas de diálogo, antes de iniciar algún proceso de solución de controversias ante la Organización Mundial del Comercio o actuar conforme al capítulo de Solución de Controversias del T-MEC.<sup>16</sup>

El 2 de abril de 2025, durante la celebración del “Día de Liberación” en la Casa Blanca, el presidente Trump anunció una lista de cerca de doscientos países a quienes se les aplicaría un aumento en el porcentaje de aranceles, destacando con el mayor incremento de la tarifa, países asiáticos como Vietnam (46%), Tailandia (36%), China (34%), Indonesia (32%), India (26%), Corea del Sur (25%) y Japón (24%); así como a la Unión Europea con un 20%. Como resultado de las negociaciones entre Estados Unidos, México y Canadá, los aranceles se aplicarían conforme a lo establecido en el T-MEC, estableciendo que a las importaciones no contempladas por el tratado se les impondría un arancel del 25%.<sup>17</sup>

Anteriormente, con la incerteza de la aplicación de las ordenes ejecutivas de Trump y las negociaciones, en febrero de 2025 la Subdirección de Análisis Económico de la Cámara de

---

de acero y aluminio de México, Secretaría de Economía, México, Comunicado No. 056, 2019, <https://www.gob.mx/se/articulos/la-se-se-congratula-por-la-proclamacion-hecha-por-el-presidente-de-eeuu-que-elimina-aranceles-a-importaciones-de-acero-y-aluminio-de-mexico?idiom=es#:~:text=El%20gobierno%20de%20M%C3%A9xico%20se,232%20de%20su%20Ley%20Comercial>.

14 McKibbin, Warwick et al, *The International Economic Implications of s Second Trump Presidency*, Peterson Institute for International Economics, Working Papers 24-20, Washington, D.C., United States, 2024, p. 2-10.

15 Conferencia Matutina de Claudia Sheinbaum Pardo, Presidenta de México, Palacio Nacional, México, 27 de noviembre de 2024, en: [https://www.youtube.com/watch?v=BZ\\_CrBVXHgU](https://www.youtube.com/watch?v=BZ_CrBVXHgU)

16 Ramirez Ortiz, Derzu Daniel, “Las leyes de Seguridad nacional en la política comercial estadounidense hacia sus socios norteamericanos”, *Rvta. Norteamericana*, México, año 16, número 1, enero- junio, 2021, p. 2.

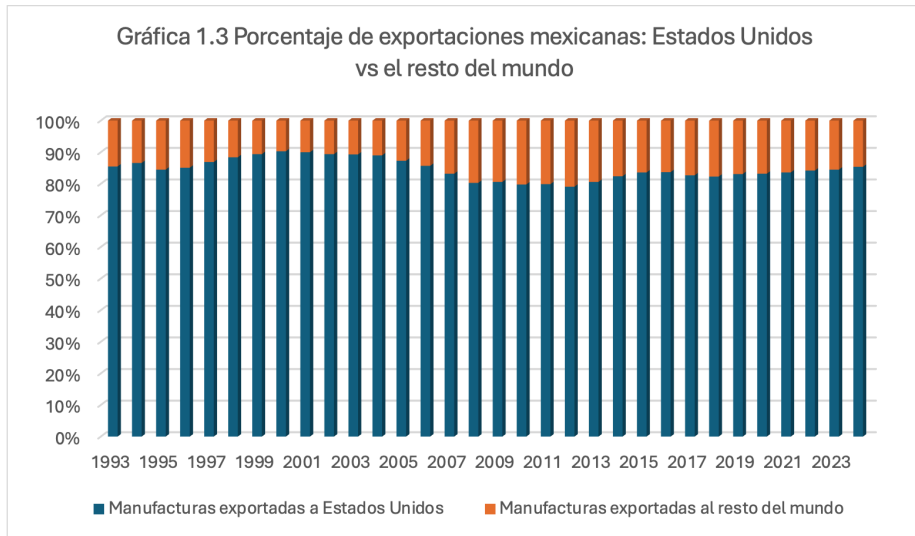
17 *Trump remarks on ‘Liberation Day’ tariffs*, FOX 5, New York, 2 de abril de 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=skJr6hqUaQY>

Diputados publicó un “Análisis de los impactos económicos por la potencial instrumentación de aranceles al flujo de importaciones que conforman el comercio bilateral México-Estados Unidos”, en este, expone que la aplicación unilateral de aranceles genera efectos tanto al país importador (Estados Unidos) como el país exportador.

Por un lado, los efectos generados al país que impone los aranceles implican: 1) disminución del flujo de importaciones, beneficiando con la reducción o eliminación del déficit comercial, generando a su vez protección a la industria local y un aumento en la recaudación de ingresos fiscales; 2) aumento de precios de los bienes importados, lo que genera un aumento temporal de la inflación, causando una afectación al poder adquisitivo de los consumidores. Por otro lado, en el país exportador se generan consecuencias como: 1) la reducción de exportaciones, afectado al superávit comercial; 2) afectación directa a los sectores cuya aportación económica recae en las exportaciones; y 3) con la disminución de producción se reflejaría un incremento al desempleo.<sup>18</sup>

Este es el panorama actual al que se enfrenta Estados Unidos, ya que la imposición de aranceles a mercados de todo el mundo, en respuesta, ha desencadenado la imposición de tarifas de productos exportados estadounidenses, por lo tanto, en Estados Unidos se generarán tanto los efectos de un país que impone aranceles, así como las consecuencias al ser país exportador, por lo cual, es evidente que la orden ejecutiva generará un impacto negativo a la economía estadounidense.

El impacto en México recae de manera indirecta toda vez que México es dependiente económicamente de Estados Unidos. Las exportaciones de México exponen las siguientes cifras:



Gráfica elaborada con datos obtenidos del Banco de México.

Las exportaciones hacia Estados Unidos siempre han representado una cantidad preponderante, situación que ha continuado hasta la actualidad, pues desde 1993 hasta 2024, estas exportaciones

<sup>18</sup> Tépach Marcial, Reyes et al, *Análisis de los impactos económicos por la potencial instrumentación de aranceles al flujo de importaciones que conforman el comercio bilateral, México-Estados Unidos*, 1ª Ed., México, Cámara de Diputados, 2025, pp. 20-21.

taciones han representado un porcentaje mayor al 78%. La guerra comercial podría implicar una disminución del poder adquisitivo de la población estadounidense, lo que se traduciría en una disminución al consumo de productos en general, entre los que se encuentran los bienes importados por México. Esta disminución en el consumo generaría una menor demanda; esto, nos llevaría a un decrecimiento de producción y un eventual escenario de desempleo.

Asimismo, diferentes expertos en economía coinciden en que las políticas impuestas por Trump repercuten en las inversiones y en la estabilidad de las cadenas de suministro. Estas, representan un componente esencial para las empresas, ya que engloban todas las actividades realizadas para mover un producto desde el proveedor hasta el consumidor final.<sup>19</sup>

Aun cuando México es un mercado de consumo importante, también se debe reconocer que una de las principales razones de las inversiones extranjeras en el país es por la ubicación geográfica del país. Tras el fortalecimiento del fenómeno económico *Nearshoring*, las empresas extranjeras encuentran atractivo instalar operaciones en el país con el fin de exportar el producto final a Estados Unidos, beneficiándose con la disminución de los costos de producción, la mano de obra mexicana, así como por los impuestos aplicados al país, por lo tanto, las políticas económicas proteccionistas de Donald Trump podrían causar afectaciones a las inversiones extranjeras de México.<sup>20</sup>

En medio de la guerra comercial, la cooperación podría marcar una diferencia; René Villareal sostiene que dichas prácticas representan una oportunidad para la alianza norteamericana: “el objetivo central debería ser integrar la fábrica regional en Norteamérica; esto es, que los insumos para la fabricación de un producto sean en mayor porcentaje proveniente de México, Estados Unidos y Canadá. En ese contexto, se daría una natural sustitución de importaciones provenientes de China”.<sup>21</sup>

Si bien las negociaciones y la diplomacia entre Estados Unidos y México resulto favorable tras la aceptación de limitar las tarifas al marco del T-MEC, esto no evitó los aranceles impuestos a metales como el acero y aluminio, con un valor del 25%. El IMCO analizó el impacto potencial de los aranceles al acero y aluminio, del cual se obtuvieron las siguientes conclusiones: 1. Se aplican 123 fracciones arancelarias a las exportaciones de México; 2. Los productos afectados representan el 4.7% de las exportaciones mexicanas, que equivalen aproximadamente 1.5% del PIB de 2024; y 3. de las 123 fracciones arancelarias, 68 corresponden a productos automotrices.

Los productos de la industria automotriz en 2024 representaron un equivalente a 3.91% de las exportaciones totales de México a Estados Unidos: “los aranceles anunciados por el Presidente Trump al aluminio también incluyen a una parte importante de la cadena de suministro de autopartes y manufactura vehicular”. Es decir, el sector automotriz resulta el principal afectado por estos aranceles; esta, implica una consecuencia económica directa de las ordenes ejecutivas de Trump en 2025.<sup>22</sup>

Por último, el Fondo Monetario Internacional publica en abril de 2025 “Perspectivas de la Economía Mundial. Un momento crítico en medio de cambios en las políticas”, en donde

19 Lara Martínez, Octavio Rolando, “La importancia de la cadena de suministros en las empresas”, *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades*, Paraguay, vol. V, núm. 5, octubre 2024, p. 2456.

20 Oropeza García, Arturo (coord.), *Nearshoring, La oportunidad de un nuevo desarrollo económico y social para México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2024, pp. 103-104.

21 *ibidem*, pp. 105-106.

22 *El impacto potencial de los aranceles al acero y aluminio*, México, Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C., 2025, pp. 2-4.

expone las proyecciones de crecimiento de la economía mundial, estudio en el que, para México, se prevé un PIB real en el año 2025 de -0,3%, indicando una recesión económica en el país, con una recuperación para el año 2026 con un porcentaje de 1,4%.<sup>23</sup>

En la conferencia presidencial matutina de fecha 22 de abril de 2025, la presidenta Claudia Sheinbaum declaró que los modelos económicos de la Secretaría de Hacienda y los datos capturados no coinciden con las predicciones de la organización financiera. También aseguró que el “Plan México” y las medidas establecidas en este, fortalecerán la economía del país, en contradicción con las proyecciones del Fondo Monetario Internacional.<sup>24</sup>

## Conclusión

La economía mexicana es sostenida por diferentes pilares, entre los que se encuentra el sector automotriz. Si bien no es la principal fuente de ingresos en el país, un considerable porcentaje de inversión extranjera se concentra en el sector manufacturero. En el caso de la industria automotriz, diferentes empresas internacionales han establecido operaciones en el país, generando empleos y productos que en su mayoría son exportados.

A pesar de la tecnología e infraestructura industrial obtenidas a través de inversiones extranjeras, el país ha fallado en crear una marca automotriz con presencia internacional, es decir, consumir autos de marcas extranjeras es la tendencia en todos los países de América Latina. En México, si bien la fabricación de autopartes y ensamble de coches también están destinados al mercado local, existe una gran diferencia entre lo que se produce en el país y lo exportado, teniendo a Estados Unidos como destino en su mayoría.

Aunque México se ha posicionado como una de las economías emergentes más destacadas de la comunidad internacional, todas las administraciones han fallado en ubicar a México como una economía avanzada, a pesar de la relación y cercanía geográfica con la economía número uno del mundo. Estados Unidos no solo representa el primer socio comercial de México, sino también es la potencia mundial económica número uno, por lo tanto, es de interés internacional las políticas y mandatos presidenciales, debido al impacto en la comunidad.

Desde el primer periodo administrativo de Donald Trump, las políticas económicas en materia internacional mostraban un énfasis al modelo de proteccionismo económico. En 2025, con el segundo mandato de Trump, las ordenes ejecutivas parecían más rígidas y aunque se logró la observación del T-MEC para la imposición de aranceles, las proyecciones indican que en el país se verán reflejadas consecuencias de manera indirecta (aranceles a la comunidad internacional) y directa (aranceles al acero y aluminio).

Por lo tanto, con un trimestre del año 2025, resulta difícil concluir los impactos económicos y pérdidas que generarán las políticas económicas estadounidenses. Sin embargo, México puede resultar un país clave en la guerra comercial, debido a que se ha mostrado pacífico con los países afectados, así como puede significar una oportunidad de mejorar la integración económica entre los países norteamericanos. Mientras tanto, la incertidumbre de las políticas de Trump y su impacto económico continúan.

23 *Perspectivas de la Economía Mundial. Un momento crítico en medio de cambios en las políticas*, Fondo Monetario Internacional, 2025, <https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2025/04/22/world-economic-outlook-april-2025>

24 Conferencia Matutina de Claudia Sheinbaum Pardo, Presidenta de México, Palacio Nacional, 22 de abril de 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=LsbCH1KG1hg&t=3714s>

## Fuentes de información

APARICIO CABRERA, Abraham, *Economía Mexicana 1910-2010: Balance de un Siglo*, México, Espacio Común de Educación Superior, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, 2010.

CAMBEROS CASTRO, Mario y BRACAMONTES NEVÁREZ, Joaquín, “Las crisis económicas y sus efectos en el mercado de trabajo, en la desigualdad y en la pobreza de México”, *Rvta. Contaduría y Administración*, México, Serie 2, vol. 60, año 2015.

*La SE se congratula por la proclamación hecha por el Presidente de EEUU que elimina aranceles a importaciones de acero y aluminio de México*, México, Secretaría de Economía, Comunicado No. 056, 2019, <https://www.gob.mx/se/articulos/la-se-se-congratula-por-la-proclamacion-hecha-por-el-presidente-de-eeuu-que-elimina-aranceles-a-importaciones-de-acero-y-aluminio-de-mexico?idiom=es#:~:text=El%20gobierno%20de%20M%C3%A9xico%20se,232%20de%20su%20Ley%20Comercial>.

*Conferencia Matutina de Claudia Sheinbaum Pardo*, Presidenta de México, Palacio Nacional, 27 de noviembre de 2024, [https://www.youtube.com/watch?v=BZ\\_CrBVXHgU](https://www.youtube.com/watch?v=BZ_CrBVXHgU)

*Conferencia Matutina de Claudia Sheinbaum Pardo*, Presidenta de México, Palacio Nacional, 22 de abril de 2025, <https://www.youtube.com/watch?v=LsbCH1KGIhg&t=3714s>

*Crecimiento del PIB (% anual)*, Banco Mundial, consultado el 15 de abril de 2025 en: [https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=1994&name\\_desc=true&start=1994&view=map&year=2023](https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?end=1994&name_desc=true&start=1994&view=map&year=2023)

*El impacto potencial de los aranceles al acero y aluminio*, México, Instituto Mexicano para la Competitividad, A.C., 2025.

*Estados Unidos impone aranceles a las importaciones de acero y aluminio provenientes de México, Canadá, y la Unión Europea: Aranceles compensatorios, Implementación de las medidas e implicaciones generales*, México, Centro de Estudios Internacionales Gilberto Bosques, Análisis e Investigación, 2018.

GALLARDO LOYA, Roberto Carlos y TOLEDO MAZARIEGOS, Alma Delia, *El T-MEC y la industria automotriz en México*, 1ª. Ed., México, Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Puebla, BUAP, 2024.

IBARRA AISPURRO, Fernando, “El desarrollo económico durante el Porfiriato”, *Rvta. Acta Mexicana de Ciencia y Tecnología*, México, vol. III, Julio-Diciembre, 1985.

LARA MARTÍNEZ, Octavio Rolando, “La importancia de la cadena de suministros en las empresas”, *Revista Latinoamericana de Ciencias Sociales y Humanidades*, Paraguay, vol. V, núm. 5, octubre 2024.

MCKIBBIN, Warwick, *et al.*, *The International Economic Implications of s Second Trump Presidency*, Peterson Institute for International Economics, Working Papers 24-20, Washington, D.C., United States, 2024.

MORENO-BRID, Juan Carlos, *et al.*, “Modernización del TLCAN y sus Implicaciones para el Desarrollo De la economía Mexicana” *Revista de Economía Mexicana*, Anuario UNAM, México, año 2018, núm. 3.

OROPEZA GARCÍA, Arturo (coord.), *Nearshoring, La oportunidad de un nuevo desarrollo económico y social para México*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2024.

*Perspectivas de la Economía Mundial. Un momento crítico en medio de cambios en las políticas*, Fondo Monetario Internacional, 2025, <https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2025/04/22/world-economic-outlook-april-2025>

RAMIREZ ORTIZ, Derzu Daniel, “Las leyes de Seguridad nacional en la política comercial estadounidense hacia sus socios norteamericanos”, *Rvta. Norteamericana*, México, año 16, número 1, enero- junio, 2021.

ROMERO SOTELO, María Eugenia y Jáuregui, Luis “México 1821-1867. Población y crecimiento económico”, *Rvta. Iberoamericana. América Latina – España – Portugal*, México, 2003, vol. 3, núm. 12.

SOLÍS SÁNCHEZ, Eduardo J., *Apertura comercial de la Industria Automotriz en México: Un análisis de 1962 a 2009*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, s.a.

TÉPACH MARCIAL, Reyes, et al., *Análisis de los impactos económicos por la potencial instrumentación de aranceles al flujo de importaciones que conforman el comercio bilateral, México-Estados Unidos*, 1ª Ed., México, Cámara de Diputados, 2025.

Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), Capítulo 4: Reglas de Origen, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.

Trump remarks on ‘Liberation Day’ tariffs, FOX 5, New York, 2 de abril de 2025, consultado en: <https://www.youtube.com/watch?v=skJr6hqUaQY>

VICENCIO MIRANDA, Arturo, “La industria automotriz en México. Antecedentes, situación actual y perspectivas” *Rvta. Contaduría y Administración*, México, núm. 221, enero-abril, 2007.