



La industria automotriz: de la línea de ensamblaje a la línea de fuego



CONSULTORES INTERNACIONALES, S.C.®

Experiencia con Futuro

55
años



Julio Alejandro Millán
PRESIDENTE

¡Bienvenido!

Bienvenido a una nueva edición de nuestro CISComentario®. Elaboramos este tipo de documentos con análisis y opinión objetiva, abordando temas estructurales orientados a la toma de decisiones, por lo que esperamos contribuir al logro de tus objetivos mediante un análisis que va mucho más allá de la coyuntura. ¡Disfruta la lectura!

*Si tienes algún comentario sobre la publicación,
por favor escríbenos a info@cisc.com.mx*

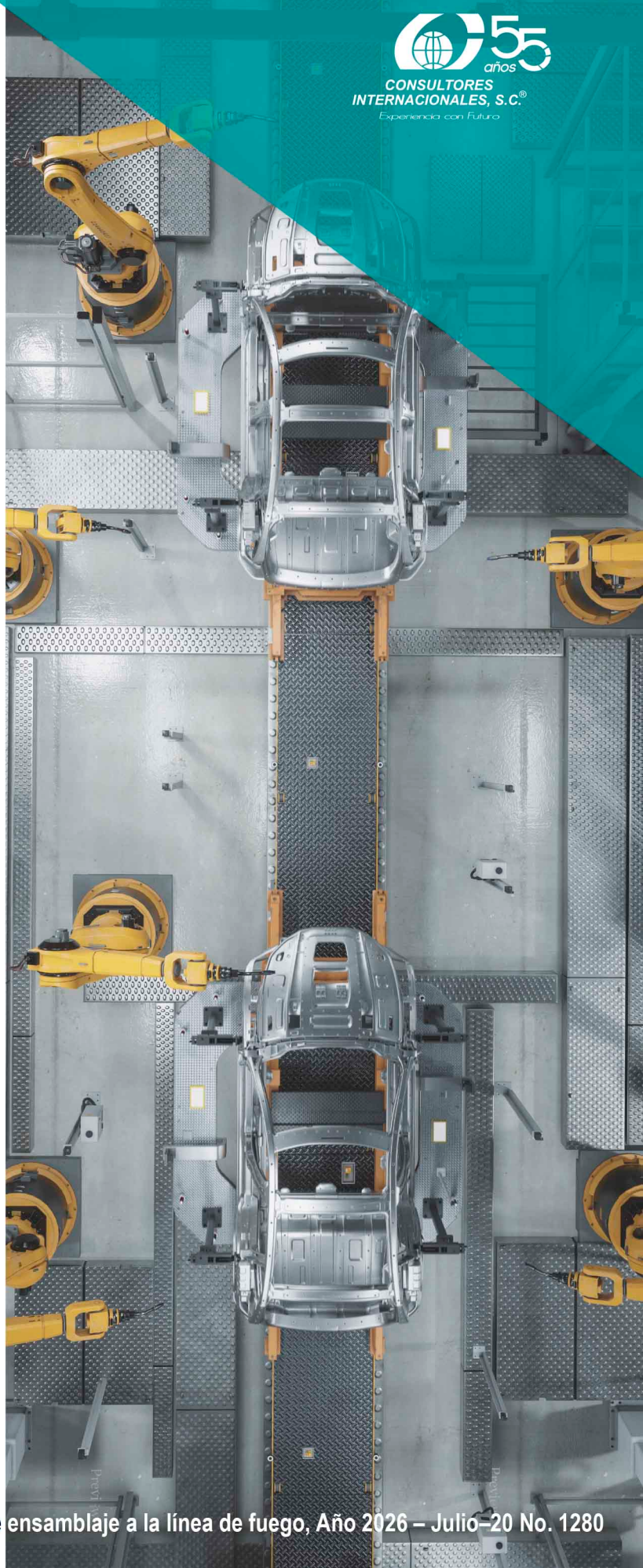
-  *México es una potencia automotriz construida sobre un único cliente: Estados Unidos concentra casi el 80% de sus exportaciones de vehículos.*
-  *Washington quiere que México reemplace el contenido chino en la cadena automotriz, pero propone reglas del T-MEC que podrían excluir al propio México.*
-  *Los aranceles del 25% no solo reconfiguran la producción: encarecen el automóvil en Estados Unidos y contraen las exportaciones de autopartes desde México.*

México se ha consolidado como una de las principales plataformas automotrices del mundo, un país que ensambla y exporta millones de vehículos al año, atrae inversión extranjera y es el principal socio comercial de Estados Unidos. Sin embargo, el modelo que sostiene esa posición empieza a fracturarse bajo la presión de aranceles, relocalización de plantas a territorio norteamericano y la incertidumbre que genera la revisión del T-MEC, especialmente en lo relativo al contenido regional. **La pregunta ya no es cuántos autos ensambla México, sino en qué condiciones podrá seguir haciéndolo.**

“México ensambla los autos, pero no decide las reglas.”

En lo referente a la relocalización, no hay una huida masiva de empresas automotrices, pero la producción se reconfigura: lo que no se va a Estados Unidos, se consolida dentro de México o simplemente desaparece. Nissan cerró su planta histórica CIVAC en Cuernavaca y trasladó esa producción a Aguascalientes; la planta COMPAS en esa misma ciudad cesó operaciones sin reubicación definida. En contraste, General Motors anunció una inversión de 1,000 millones de dólares para trasladar la producción del Chevrolet Groove y el Aveo desde China hacia Ramos Arizpe y Volkswagen asignó a Puebla la producción global del Golf a partir de 2027. **En la práctica, México gana lo que China pierde, pero pierde lo que Estados Unidos decide fabricar en su propio territorio.**

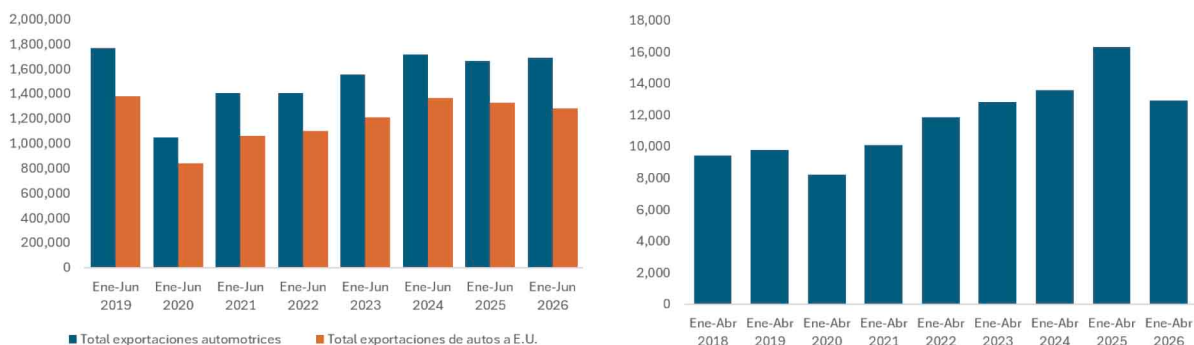
Ahora bien, China ya no es solamente un



proveedor de autopartes para México: es uno de los principales vendedores de vehículos terminados para el mercado interno. Según la Industria Nacional de Autopartes, alrededor del 16% de los componentes automotrices que ingresan a México provienen de China. Las marcas chinas alcanzaron cerca del 12% del mercado mexicano en el primer semestre de 2026 y GAC Motor se perfila como la primera armadora china en operar una planta de ensamblaje en territorio nacional. **México respondió elevando sus aranceles sobre automóviles chinos al 50% y sobre autopartes al 25%, pero la dependencia de insumos asiáticos no se elimina por decreto.**

En el primer semestre de 2026, México exportó 1.69 millones de vehículos ligeros, por debajo de los niveles de 2024, afectado por el cierre de plantas, la reconfiguración productiva y los aranceles. La participación de Estados Unidos como destino cayó de 79.8% a 75.9%, no por una caída de las exportaciones, sino por la redirección de envíos hacia América Latina para evitar el impacto del arancel del 25% en el precio final. A su vez, las exportaciones de autopartes se contrajeron cerca de 21% anual entre enero y abril de 2026, afectadas por los aranceles a componentes fuera del T-MEC y el encarecimiento de insumos asiáticos tras la reforma arancelaria de enero. **En la práctica, los aranceles están forzando una diversificación de destinos en vehículos terminados, pero contrayendo el flujo de componentes que convirtió a México en el mayor proveedor de autopartes de Estados Unidos.**

Izq. Total de las exportaciones mundiales y a E.U. de vehículos ligeros de 2019 a 2026 (Unidades). Der. Exportaciones de Partes y accesorios de vehículos automotores de 2018 a 2026 (Millones de dólares).



Fuente: Consultores Internacionales, S.C.® con datos del INEGI y ANAM.

El arancel del 25% bajo la Sección 232 no solo reconfiguró la geografía de la producción, sino que encareció deliberadamente el automóvil en Estados Unidos. Según Cox Automotive, durante el primer año de vigencia del arancel los vehículos importados acumularon un sobre costo de entre 5,000 y 8,900 dólares por unidad. El proyecto de Tesla en Nuevo León se frenó por el temor a esos aranceles. Toyota confirmó el 6 de julio una inversión de 3,600 millones de dólares para trasladar la producción de la Tacoma de Tijuana a San Antonio, Texas. **No es casualidad que las decisiones coincidan con una política comercial que premia deliberadamente la**

manufactura dentro de las fronteras de Estados Unidos.

La revisión programada del T-MEC, formalizada el 1 de julio de 2026, reveló una fractura fundamental: el tratado no se cancela, pero entra en un ciclo de revisiones anuales que podría extenderse hasta 2036. La propuesta estadounidense de elevar el contenido regional del 75% al 82% e imponer un piso del 50% de contenido específicamente estadounidense no se ha planteado formalmente en la mesa trilateral, según el Secretario de Economía. Sin embargo, **su sola mención redefine el terreno de negociación y genera la volatilidad que más teme la industria automotriz: la incertidumbre prolongada.**

México no puede seguir apostando casi exclusivamente a un sector cuyas reglas no controla. Sectores como el aeroespacial, los dispositivos médicos y los semiconductores todavía tienen que demostrar una capacidad exportadora relevante, pero su potencial sigue siendo poco aprovechado frente al peso del sector automotriz. Áreas como el comercio digital y las energías renovables permanecen estructuralmente desaprovechadas. **La diversificación productiva no es una opción estratégica; es una necesidad de supervivencia.**

El riesgo no es que México deje de ensamblar automóviles, sino que su modelo automotriz quede atrapado entre las reglas de un socio que endurece condiciones y un competidor que no deja de expandirse. Tesla nunca llegó, Toyota comienza a irse, Nissan replantea estrategias cerrando plantas históricas. **La paradoja del ensamblador persiste: cuanto más integrado está México en la cadena de valor, más vulnerable se vuelve a las decisiones de quien la controla en la realidad.**

CISComentario D.R. es una publicación semanal de Consultores Internacionales, S.C.®

Julio Alejandro Millán, Presidente.

Se autoriza la reproducción total y/o parcial de su contenido siempre y cuando se cite la fuente:

Consultores Internacionales, S.C.® (CISC)

ACERCA DE



**CONSULTORES
INTERNACIONALES, S.C.®**

Experiencia con Futuro

La dinámica económica del siglo XXI obliga a tomar decisiones en menor tiempo, considerando un mayor número de variables. Este proceso integral demanda a sectores, empresas e instituciones adaptarse a los cambios del corto y largo plazo, comprender la integración a las cadenas locales y globales de valor y, con ello, generar los retornos hacia el mercado.

Consultores Internacionales, S.C.® es una firma especializada en Consultoría Económica, Estratégica, Prospectiva y Fortalecimiento Empresarial. Desde hace más de 50 años, desarrollamos herramientas de vanguardia que, junto con el amplio acervo documental que hemos creado, nos permite orientar a los diversos actores económicos hacia la mejor toma de decisiones en diferentes escenarios.

Nuestra firma y equipo de especialistas se distinguen por la credibilidad y el compromiso, además de la visión que va más allá de la coyuntura, lo que permite anticiparnos a riesgos y oportunidades que optimizan las visiones de nuestros clientes.

www.consultoresinternacionales.com

Síguenos en:
inXfo





*Copyright © Consultores Internacionales, S.C.® Julio 2026
Todos los derechos reservados*