

INDUSTRIA
NACIONAL DE
AUTOPARTES

65

AÑOS

INDUSTRIA
NACIONAL DE
AUTOPARTES

65

A Ñ O S

AUTORES

Francisco N. González Díaz
Michelle Sagrero Rodríguez
Diana Itziar Gómez Jiménez

COORDINACIÓN EDITORIAL

Gabriel Padilla Maya

UN PROYECTO DE AGENCIA DE COMUNICACIÓN PLASMAR
PARA LA INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES

DIRECCIÓN GENERAL

Itziar Gómez Jiménez

DIRECCIÓN EDITORIAL Y EDICIÓN GENERAL

Felipe Zúñiga Anaya

DISEÑO EDITORIAL

María Eugenia Hernández

CORRECCIÓN DE ESTILO

María Elena Obregón Martínez

ILUSTRACIONES E INFOGRAFÍAS

Oldemar González

ENTREVISTAS

Mauricio Ferrer Vázquez

INVESTIGACIÓN HEMEROGRÁFICA

Melissa Baltazar Flores

INVESTIGACIÓN FOTOGRÁFICA Y DOCUMENTAL

Pablo Sosa Pérez

INVESTIGACIÓN HISTÓRICA

Rogelio Roy Ocotla Gutiérrez

© Industria Nacional de Autopartes A.C., 2026
Montes Urales 635 - 1
Lomas de Chapultepec
Miguel Hidalgo, Ciudad de México
México, 11000

Industria Nacional de Autopartes | 65 Años

Primera edición (no venal)
Ciudad de México, México
ISBN: 978-607-98723-9-7

Todos los derechos reservados. No se permite la reproducción total o parcial de esta obra, su incorporación a un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio (electrónico, mecánico, fotocopia, grabación u otros) sin autorización previa y por escrito de los titulares de los derechos.

Las imágenes incluidas en esta obra pertenecen a sus respectivos titulares de derechos. La mención de su procedencia institucional tiene únicamente fines de identificación documental y no implica cesión de derechos ni autorización para su reproducción, distribución, transformación o utilización fuera del contexto de esta publicación.

Esta obra incorpora imágenes históricas procedentes del acervo de la Fototeca Nacional, adscrita a la Coordinación Nacional de Difusión del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) —Secretaría de Cultura, Gobierno de México—, cuyos créditos específicos se consignan en la sección correspondiente (*Créditos de Imágenes de la Fototeca Nacional, página 262*).

Los fragmentos y reproducciones facsimilares del *Diario Oficial de la Federación* incluidos en esta obra se presentan exclusivamente con fines históricos, documentales y de referencia. Las disposiciones reproducidas se apegan a sus publicaciones oficiales. Su inclusión no implica afiliación, patrocinio, autorización ni respaldo por parte de la Secretaría de Gobernación o del Gobierno de México.

INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES

Francisco N. González Díaz
PRESIDENTE EJECUTIVO

Gabriel Padilla Maya
DIRECTOR GENERAL

Yunuen Mena González
ASISTENTE DE PRESIDENCIA

Cecilia Rodríguez González
DIRECTORA DE OPERACIÓN INSTITUCIONAL

Erik Gascón Muñiz
DIRECTOR DE RELACIONES GUBERNAMENTALES

Julio Galván Cruz
GERENTE DE ESTUDIOS ECONÓMICOS

Omar Martínez González
GERENTE DE EQUIPO ORIGINAL Y AFTERMARKET

Dinorah Arreola Hinojosa
GERENTE DE EVENTOS

Michelle Sagrero Rodríguez
GERENTE DE COMUNICACIÓN

Laura Moreno Cota
GERENTE DE OPERACIONES
INA PAACE AUTOMECHANIKA MÉXICO

Axel Rubén Camacho Reyes
FACTURACIÓN Y COBRANZA

Eduardo Monroy Peña
ASISTENTE LOGÍSTICO



**Industria Nacional
de Autopartes, A.C.**

ÍNDICE

01

PRESENTACIÓN

11

65 AÑOS IMPULSANDO LA TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL: LA HISTORIA DE LA INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES Y LA CONSOLIDACIÓN DE MÉXICO COMO POTENCIA INDUSTRIAL

Forjadores del primer impulso	16
La decisión de fabricar en casa: la década de 1960	22
Una voz que articuló a la industria	28
Competir más allá de las fronteras: la década de 1970	34
Un periodo de transición: la INA se consolida como la voz del sector	38
Crisis y modernización	42
El tránsito hacia la apertura	46
La unidad como estrategia	50
Modernización, liderazgo y resiliencia	52
La tormenta perfecta: 2008–2009	54
La defensa del sector en tiempos decisivos	56
La renegociación del TLCAN y el nacimiento del T-MEC	58
Cuando el mundo se detuvo	62
Reapertura y coordinación regional	64
La ingeniería de una potencia industrial	68
El futuro que ya comenzó	72
El chasis que sostiene a la industria	78

La INA al frente de la conversación: Foros, talento y presencia internacional	83
CIIAM: donde la industria se mira al espejo	84
Electratón: una pista para el porvenir	94
INA PAACE Automechanika México: el gran escaparate	96
La INA frente al mundo: la conversación del aftermarket	102
Manufactura norteamericana: competir como región	106
G7 Automotive Suppliers Summit: México en la mesa donde se discute el futuro del sector	108
Associations in Motion: un espacio para alinear a quienes sostienen el aftermarket	110
Plan México: integrar la proveeduría para fortalecer la base industrial	112
Tejiendo alianzas para el futuro de la industria	114
Un referente en el empresariado mexicano	116
La voz de un sector	118
Liderazgos que forjaron un sector	126
Voces de una organización viva	128
Guadalupe Garza Escobar. Pionera en la industria de autopartes	130
Saúl Bretón. La INA en los años previos a la apertura	132
Miguel Ángel Olea. Las negociaciones que transformaron a la industria automotriz de México	134
Ricardo Vidal. La batalla técnica detrás del TLCAN	136
Mariano Ferrari. Ordenar la casa para transformar la industria	138
Ramón Suárez Fernández. Cuando la INA aprendió a construir agenda	140
Agustín Ríos Matence. Los años decisivos para la industria de autopartes	142
Enrique Beltrán. La consolidación del CIIAM	144
Óscar Albín. Construir liderazgo en tiempos de incertidumbre	146
Wilfrido González. Defender la integración en tiempos de proteccionismo	148

02

EL MOTOR DE LA INDUSTRIA: LA VOZ, LA FUERZA Y LA VISIÓN DE LAS EMPRESAS QUE MUEVEN A MÉXICO

AUMOVIO: innovación y talento en la nueva movilidad	154
Bocar: manufactura mexicana con alcance global	158
BorgWarner: de la manufactura inicial a la electrificación automotriz	162
Bosch México: tecnología que se adapta, industria que se transforma	166
Draxton: pionero en la industria de autopartes en México	170
FORVIA México: crecimiento industrial a la velocidad del <i>software</i>	174
Forza Global Solutions: ingeniería aplicada desde México para la industria automotriz	178
Industrias Cazel: construir industria, transformar procesos	182
Industrias Tamer: 66 años de historia industrial y permanencia en el sector automotriz	186
ISGO: de una microempresa en Monterrey a la cadena global de autopartes	190
Lear: una empresa global con base humana	194
Magna: cómo una empresa global se integró a la historia automotriz de México	198
Martinrea: donde la escala global encuentra arraigo local	202
Metalsa: ingeniería estructural para la movilidad global	206
PPG Industries de México: innovación, liderazgo y compromiso con la industria automotriz	210
Questum: integrar procesos para competir en una industria de precisión	214
SAG México: de un taller metalmecánico a una plataforma industrial especializada	218
SISAMEX: medio siglo de evolución industrial en la cadena automotriz	222
Vitro: el vidrio como oficio, la innovación como destino	226
Yazaki: una trayectoria compartida con la industria	230
ZF México: ingeniería avanzada, futuro en movimiento	234

03

EL FUTURO EN MARCHA

Nazareth Black: construir desde México, cambiar la lógica de la industria	242
Cecilia García-Padilla Higuera: construir instituciones para una industria en transformación	244
Francisco N. González Díaz: la movilidad nos hace humanos	246
Mantener la vista en el camino: de la integración regional a la manufactura avanzada	248
<i>Por Ildefonso Guajardo Villarreal</i>	250
Diana E. Páez: ampliar el horizonte para diseñar el futuro	252
Rafael Prieto Curiel: una mirada compleja al futuro de la movilidad	254
Raúl Rojas González: la movilidad autónoma y la nueva calidad de vida	256
Gabriela Siller: leer la incertidumbre, sostener la competitividad	258
Shirley Wagner: la electromovilidad es más que sustituir un motor, implica construir un sistema	262
CRÉDITOS DE IMÁGENES DE LA FOTOTECA NACIONAL	

PRESENTACIÓN

Hay industrias que pueden explicarse a través de cifras, plantas y exportaciones. La industria de autopartes, sin embargo, también debe contarse como una historia de México: la historia de un país que aprendió a transformar su producción en conocimiento, retos en capacidades y piezas individuales en una obra colectiva capaz de mover al mundo.

Este libro conmemora sesenta y cinco años de la Industria Nacional de Autopartes (INA), pero sus páginas recorren una trayectoria aún más amplia. Nos llevan a los primeros talleres, a las líneas de ensamble que comenzaron a cambiar el paisaje urbano e industrial, y a la decisión histórica de fabricar en nuestro territorio aquello que durante años llegó del exterior. En cada etapa aparece una misma convicción: México podía construir una industria propia, competitiva y preparada para dialogar de igual a igual con las economías más avanzadas del mundo.

Las autopartes han sido protagonistas de esa transformación. Aunque ocupan un lugar discreto en el debate sobre la movilidad, son las que sostienen cada vehículo, cada trayecto y cada cadena productiva. Detrás de un motor, un arnés, un sistema de frenos, un asiento o un componente electrónico existen horas de ingeniería, precisión técnica, inversión, aprendizaje y trabajo humano. Cada pieza hecha en México contiene la experiencia de generaciones que decidieron apostar por el talento nacional.

La historia de la INA nace de esa comunidad. Desde la creación de la Asociación Nacional de Fabricantes de Partes Automotrices en 1961 y su consolidación bajo una sola identidad como Industria Nacional de Autopartes en 1981, nuestra organización ha acompañado al sector en momentos decisivos: la integración nacional, la apertura comercial, las crisis económicas, las negociaciones del TLCAN y del T-MEC, la modernización tecnológica y la emergencia sanitaria que detuvo al mundo. En cada coyuntura, la unidad, el conocimiento técnico y la capacidad de construir acuerdos demostraron ser tan importantes como la infraestructura productiva.

Por ello, esta obra no es únicamente una memoria institucional. Es un reconocimiento a las personas que han dado forma a una de las plataformas manufactureras

más sofisticadas del planeta: trabajadoras y trabajadores, personal técnico, ingenieras e ingenieros, emprendedores, directivos, académicos, servidores públicos y aliados internacionales. Sus decisiones y esfuerzos explican por qué México pasó de importar componentes a convertirse en una potencia mundial exportadora de autopartes y en un eslabón indispensable para la movilidad de Norteamérica.

También es un homenaje a las empresas que han crecido junto con el país. Algunas nacieron en pequeños talleres; otras llegaron desde distintas regiones del mundo y encontraron aquí talento, vocación y capacidad para innovar. Todas han contribuido a tejer una red industrial que cruza estados, conecta comunidades, genera empleos y abre oportunidades para nuevas generaciones.

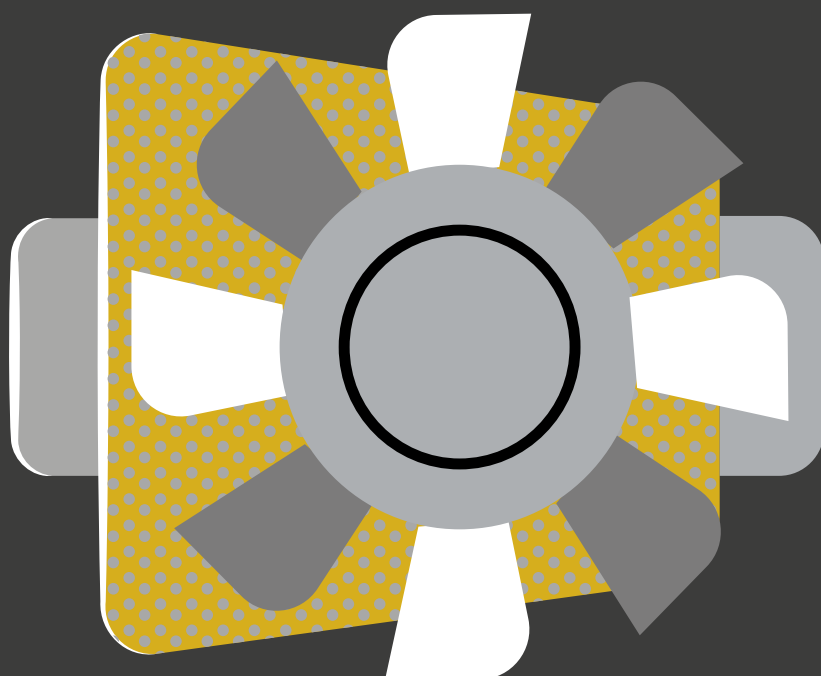
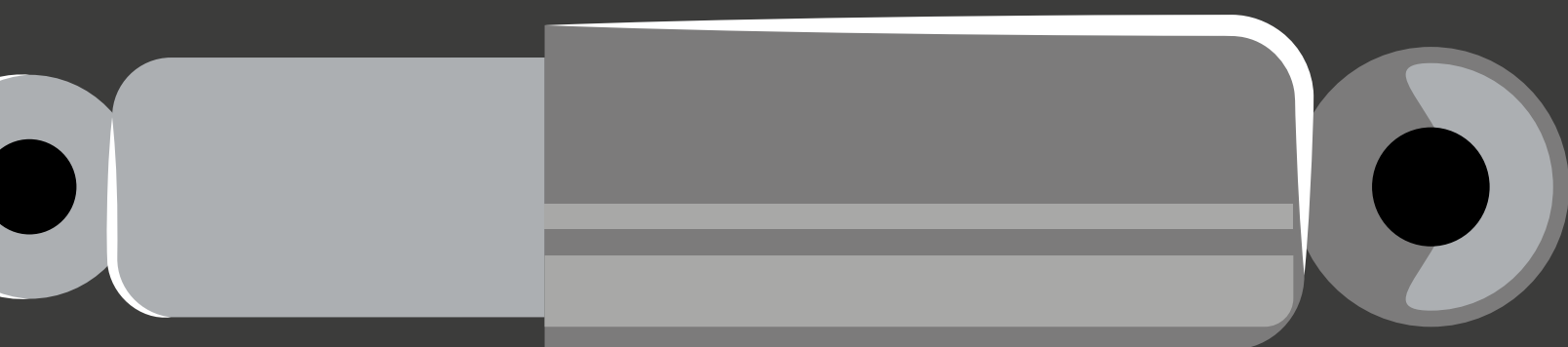
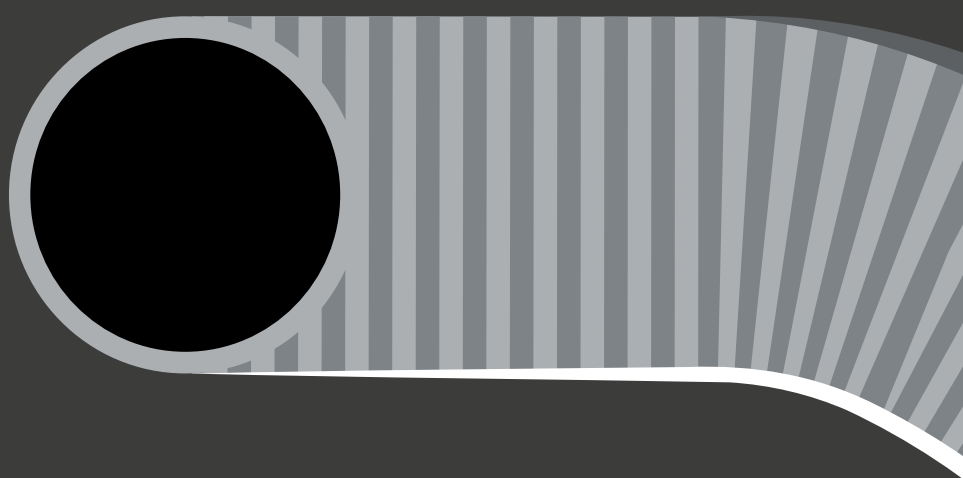
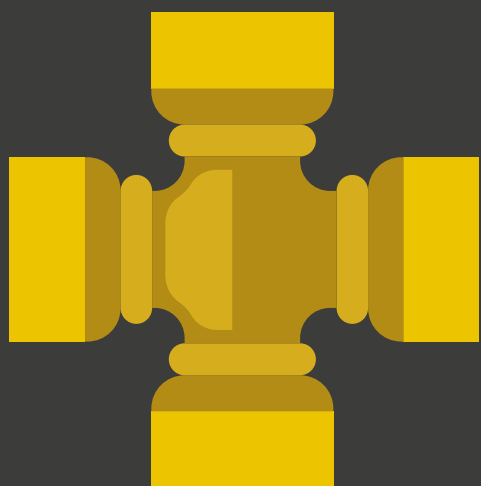
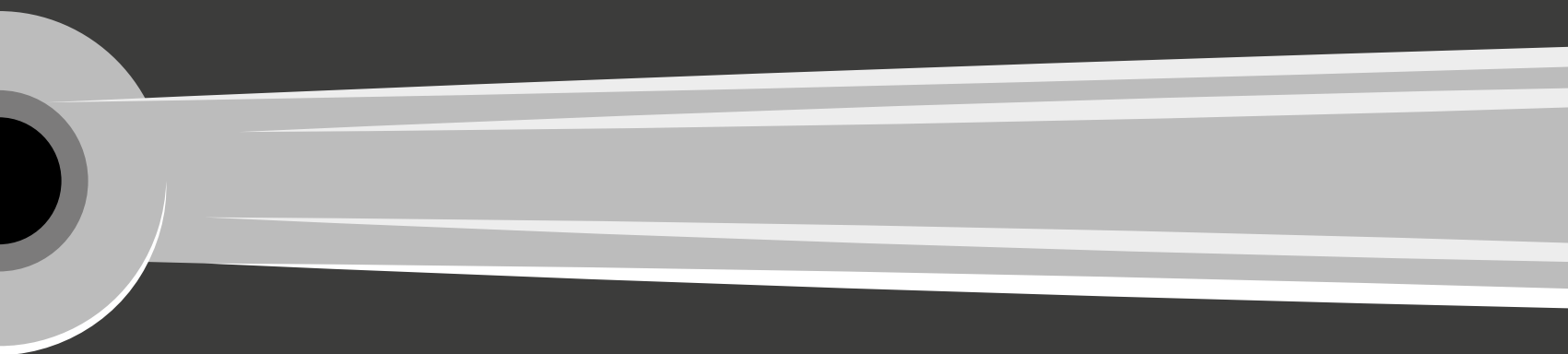
Celebrar sesenta y cinco años significa mirar con orgullo el camino recorrido, pero también asumir la responsabilidad del porvenir. La movilidad sostenible, el talento, el *software*, la inteligencia artificial, los nuevos materiales, la sostenibilidad y la relocalización de cadenas de suministro están redefiniendo el automóvil y la industria. Frente a esta transformación, México tiene una oportunidad extraordinaria: no limitarse a participar en la nueva movilidad, sino ayudar a diseñarla.

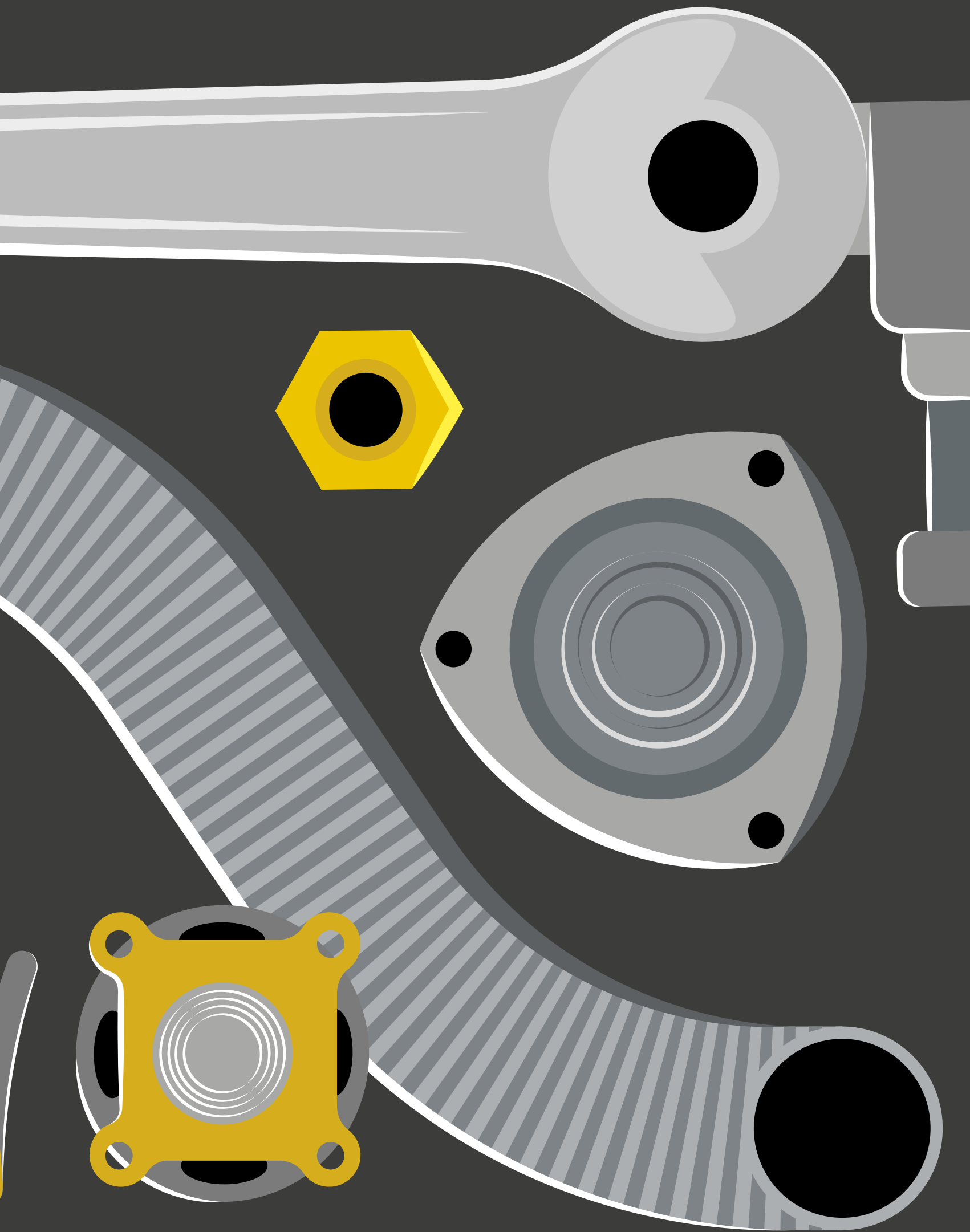
Para lograrlo, debemos fortalecer la proveeduría nacional, formar talento, impulsar la innovación, garantizar energía e infraestructura competitivas y preservar la certidumbre que requieren las inversiones. Sobre todo, debemos mantener la cooperación que nos ha permitido superar los momentos más complejos. Ninguna pieza funciona aislada; tampoco una industria.

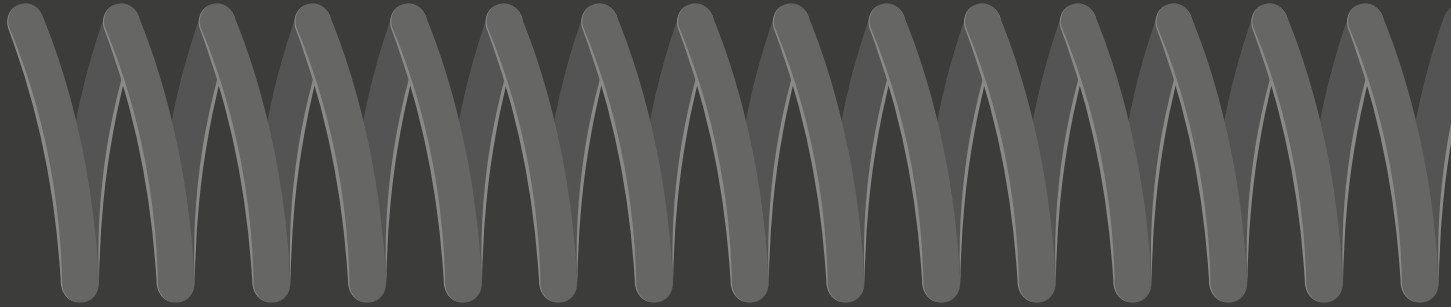
Los invito a recorrer estas páginas como quien observa un gran vehículo desde su interior: reconociendo cada componente, cada unión y cada decisión que hacen posible el movimiento. Aquí encontrarán memoria, aprendizaje y visión. Encontrarán la historia de una industria que ha acompañado la modernización de México y que seguirá contribuyendo a su desarrollo.

Que este libro sea, al mismo tiempo, testimonio y punto de partida. Porque estamos al volante de nuestro futuro... Un futuro que se construye entre todas y todos. 🍌

FRANCISCO N. GONZÁLEZ DÍAZ
PRESIDENTE EJECUTIVO
INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES







65 AÑOS IMPULSANDO LA, TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL

LA HISTORIA DE LA INDUSTRIA
NACIONAL DE AUTOPARTES Y
LA CONSOLIDACIÓN DE MÉXICO
COMO POTENCIA INDUSTRIAL

Sin la industria de autopartes, el sector automotor, la economía y el país no serían lo que hoy son. Este libro es un tributo a quienes la forjaron con inteligencia, talento, valor y visión; a quienes entendieron que el progreso no se improvisa: se diseña y se ensambla.

A finales del siglo XIX, mientras el mundo descubría que el motor podía sustituir al caballo, en Alemania Gottlieb Daimler y Karl Benz con el Motorwagen transformaban la idea de movilidad en una máquina tangible. En Francia, Louis Renault comenzaba a trazar la silueta de una industria que marcaría época. Y en Detroit, Henry Ford hizo más que fabricar automóviles: inventó una nueva manera de producirlos, alineando piezas, tiempos y manos en una coreografía industrial que cambió para siempre la economía moderna.

Mientras tanto, México atravesaba su propia metamorfosis. La Revolución de 1910 no sólo redefinió el poder político; sembró una pregunta profunda sobre el destino del país: ¿podía México aspirar a la modernidad sin industrializarse? Los gobiernos posrevolucionarios —de Venustiano Carranza a Lázaro Cárdenas— comprendieron que la soberanía no se construía únicamente con leyes, sino también con fábricas, acero y conocimiento técnico.

Pero el camino no fue inmediato. Para la industria automotriz mexicana, las primeras décadas del siglo XX fueron de avance lento, como avanzan los procesos complejos. La industria no podía crecer sin una red que la sostuviera: acero para los chasis, hule para las llantas, vidrio para los parabrisas, plásticos para las carrocerías, sistemas eléctricos para lo que aún no tenía nombre. Cada componente exigía otra industria; cada engrane requería otro. La industrialización mexicana era un rompecabezas inmenso y apenas se estaban encontrando las piezas.

Con el tiempo, ese rompecabezas comenzó a tomar forma. Detrás de cada vehículo ensamblado había decenas, luego cientos, después miles de piezas producidas en territorio nacional: piezas hechas con precisión, paciencia y conocimiento acumulado. Así, sin estridencia pero con impacto irreversible, nació y se expandió la industria de autopartes: silenciosa, estratégica, indispensable.

La historia de la Industria Nacional de Autopartes es, en realidad, la historia de miles de ingenieras e ingenieros, personal técnico, trabajadoras y trabajadores, empresas y empresarios que decidieron apostar por México. Es la historia de plantas que comenzaron con una línea de producción y hoy integran tecnología avanzada; de

talento mexicano que aprendió, innovó y compite en las cadenas globales más exigentes del mundo.

Es también la historia de una industria que creció con disciplina, con método y con visión de largo plazo. Cada autoparte fabricada en México es más que un componente: es una afirmación de capacidad, de competitividad y de confianza en el país. Y en cada vehículo que cruza fronteras llevando el sello «Hecho en México», viaja también la historia de quienes hicieron posible ese movimiento.

Hoy, el sector automotriz es uno de los pilares de la economía mexicana. Aporta alrededor del 3.5% del producto interno bruto (PIB) y cerca del 20% de la producción manufacturera del país. Genera más de 900 mil empleos directos y cerca de 1.9 millones en toda su cadena de valor. Representa aproximadamente el 32% de las exportaciones nacionales, y uno de cada cinco dólares de inversión extranjera reciente ha encontrado destino en esta industria.

México es hoy el principal productor de vehículos en América Latina, el cuarto productor mundial de autopartes y uno de los siete mayores fabricantes de vehículos ligeros del planeta.

Pero más allá de las cifras, hay una verdad más profunda: la industria de autopartes es el corazón técnico del automóvil. Es la ingeniería que no siempre se ve, pero que lo hace todo posible. La industria terminal ensambla el vehículo; la industria de autopartes le da estructura, ingeniería y sustancia. Los proveedores nacionales nutren la cadena con materiales, procesos, innovación y oficio.

En esa arquitectura productiva conviven los Tier 1, que entregan sistemas completos a las armadoras; los Tier 2, que manufacturan piezas forjadas, fundidas, estampadas o inyectadas con precisión milimétrica; y los Tier 3, que sostienen la base misma del edificio industrial: insumos, materias primas y componentes esenciales.

Cada nivel depende del otro. Cada parte importa. Cada mejora en una pieza puede transformar un vehículo entero.

Este libro recorre esa historia: la de una industria que creció pieza por pieza hasta convertirse en una de las plataformas industriales más sofisticadas del mundo. Una historia de inteligencia colectiva, de aprendizaje tecnológico y de visión compartida.

Porque, en el fondo, la industria de autopartes es eso: un sistema de precisión construido a lo largo del tiempo. Un engranaje nacional que, durante más de seis décadas, ha mantenido en movimiento a México. 🍷

FORJADORES DEL PRIMER IMPULSO

En 1925, al norte de la Ciudad de México, comenzó a escucharse un sonido nuevo: el eco metálico del ensamblaje. Ese año, Ford Motor Company instaló ahí la primera planta de ensamble en el país. Más que una fábrica, la planta de Ford fue una declaración de futuro.

Una década después, México ya no era una promesa aislada en el mapa industrial: llegaron Chrysler y General Motors. Con ellas, quedaron establecidas en territorio mexicano las llamadas «tres grandes» de la industria automotriz norteamericana. El país comenzaba a integrarse a una conversación global que giraba en torno al acero, la precisión y la velocidad.

En la década de los cincuenta, el mapa se amplió. Desde Japón, Nissan inició operaciones en México como agencia importadora. Pero la visión fue más lejos: en 1966 inauguró su planta en Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC), en Cuernavaca, Morelos, consolidando una presencia productiva que transformaría la industria nacional.

Casi al mismo tiempo, en Puebla, Volkswagen levantó su primera planta en México. De sus líneas de producción saldría el vehículo que marcaría a generaciones enteras: el «escarabajo», el auto del pueblo, el entrañable *vocho* en el que millones de mexicanas



y mexicanos aprendieron a conducir. Más que un automóvil, fue una experiencia compartida; más que un producto, un símbolo cultural.

Pero ninguna armadora puede existir en soledad. Cada vehículo exige miles de piezas, sistemas completos, componentes de precisión que deben funcionar en perfecta sincronía. Las plantas recién instaladas necesitaban urgentemente una red de proveedores que asegurara calidad, volumen y tecnología.

Y esa red comenzó a tejerse. Empresas europeas, asiáticas y estadounidenses decidieron apostar por México. No sólo exportaron partes: trasladaron conocimiento, maquinaria, procesos y estándares. Trajeron consigo décadas de experiencia técnica y la depositaron en suelo mexicano.

Un ejemplo emblemático fue el de Volkswagen, que integró desde Alemania a Robert Bosch GmbH para sus sistemas eléctricos y a LuK para los sistemas de embrague. Desde Japón, Atsugi llegó para abastecer a Nissan con bombas de agua y de gasolina.

Así, pieza por pieza, comenzó a consolidarse la industria de autopartes en México. No como un apéndice menor, sino como el soporte indispensable de todo el sistema. Donde había una armadora, pronto habría un proveedor; donde surgía una línea de ensamble, se activaba una cadena productiva completa.

Fue el inicio de una transformación profunda: México dejó de ser sólo mercado para convertirse en productor. Y en ese tránsito, la industria de autopartes encontró su vocación: ser el engranaje esencial que hace posible el movimiento. 🚗





FOTO: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.

(1) LOS AUTOMÓVILES DESPLAZARON A LOS CARRUAJES Y SE CONVIRTIERON EN EL PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE CITADINO.

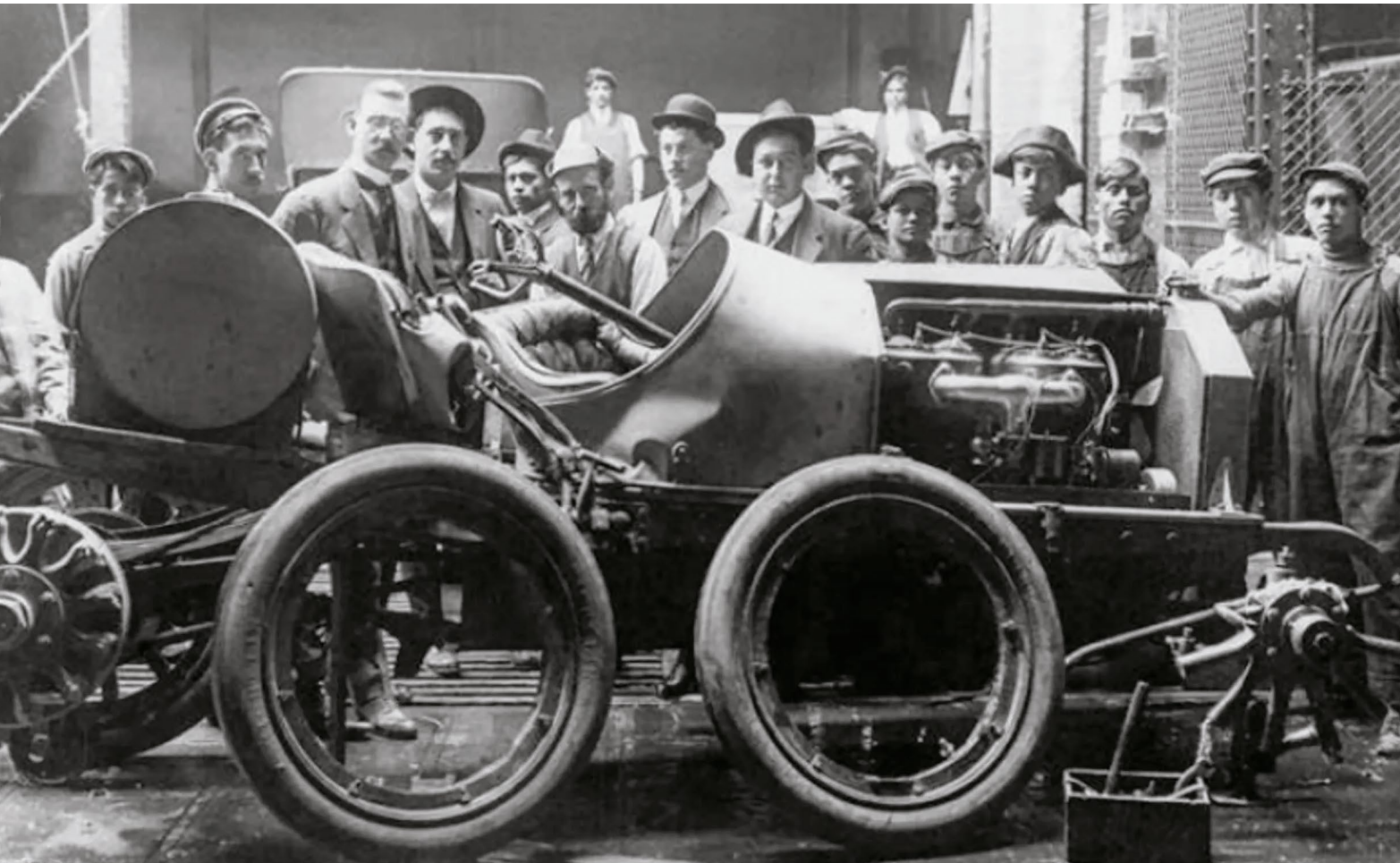
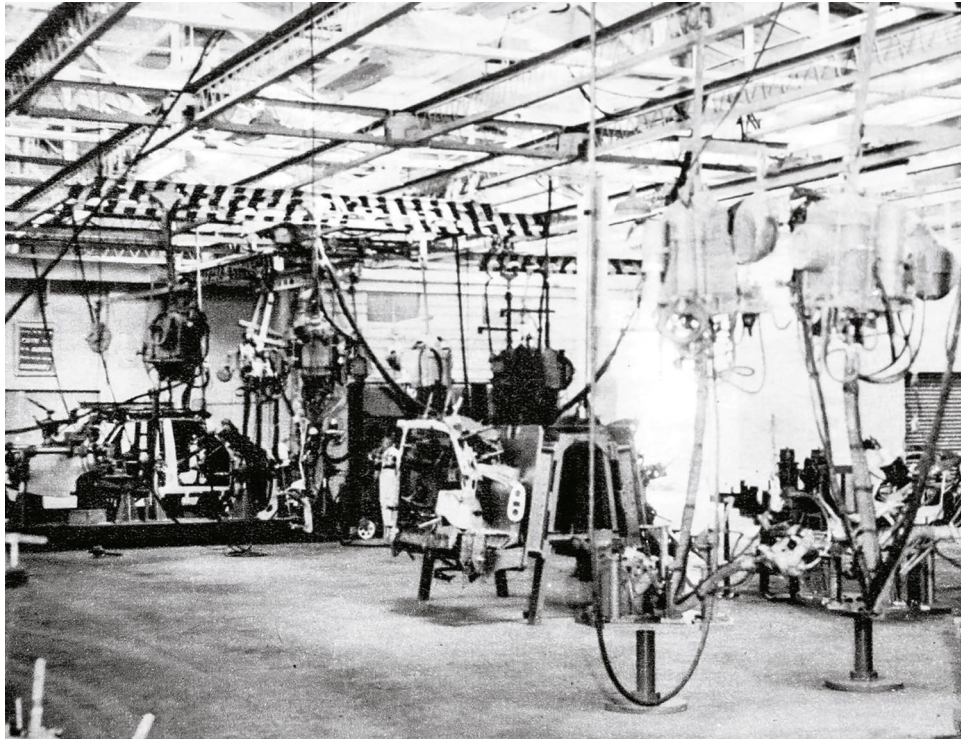


FOTO: CORTESÍA DE FORD

PRODUCCIÓN DE AUTOMÓVIL FORD.

FOTO: CORTESÍA DE FORD



INTERIOR DE LA PLANTA DE FORD EN TLALNEPANTLA.

FOTO: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(2) EDIFICIO DE LA FORD MOTOR COMPANY, CIUDAD DE MÉXICO (S. F.-1930~).



FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.

(3) EMPLEADOS Y COMPRADORES EN EL INTERIOR DE UNA REFACCIONARÍA (S. F.).



(4) FÁBRICA DE AUTOMÓVILES FORD, INTERIOR, CIUDAD DE MÉXICO (S. F.).



(5) TRABAJADORES ELABORAN REFACCIONES AUTOMOTRICES (S. F.-1950~).



(6) VISITANTES REALIZAN UN RECORRIDO POR EL TALLER DE FUNDICIÓN DE FORD (S. F.-1950~).



(7) DAMAS VISITAN LA PLANTA ARMADORA DE FORD (S. F.-1958-04-19).



FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.

(8) ARMADO DE AUTOMÓVILES EN LA PLANTA FORD (S. F.-1925-).

LA DECISIÓN DE FABRICAR EN CASA: LA DÉCADA DE 1960

Cuando Ford instaló su primera planta en México, en todo el país circulaban apenas 4,700 automóviles. Eran tan pocos que resultaba difícil imaginar que, décadas después, México se convertiría en una de las grandes potencias automotrices del mundo.

Después de Ford llegaron otras empresas y cada llegada sumó capacidad instalada: cada planta exigió proveedores; cada proveedor fortaleció el entramado industrial.

Durante esas primeras décadas, la industria automotriz mexicana operaba principalmente como ensambladora. La mayoría de los componentes provenían del extranjero y la integración nacional era limitada: a finales de la década de 1950, menos del 20% de los componentes de los vehículos ensamblados en México eran de origen nacional. Buena parte del mercado se abastecía con unidades importadas o con ensambles provenientes del exterior.

México participaba en la industria automotriz, pero todavía no era un actor central. El país ensamblaba vehículos, pero aún no formaba plenamente parte del corazón productivo de la industria.

Sin embargo, a inicios de la década de 1960, el país decidió dejar de ser únicamente un ensamblador y comenzar a construir una industria propia.

El 25 de agosto de 1962, el presidente Adolfo López Mateos promulgó el *Decreto para el Fomento y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana* («Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1 de septiembre de 1964»). No fue un documento más publicado en el Diario Oficial de la Federación; fue un punto de inflexión para la economía del país.

El decreto estableció lineamientos claros:

- Limitar la importación de vehículos terminados.
- Restringir la importación de motores y transmisiones.
- Exigir un contenido nacional mínimo del 60% en los vehículos ensamblados en el país.
- Limitar a 40% la participación de capital extranjero en plantas de autopartes.
- Implementar controles de precios para moderar utilidades e incentivar la productividad.

No se trataba de una medida aislada. Era una política industrial integral y una apuesta estratégica: fabricar en casa, desarrollar proveeduría local, formar talento técnico y sustituir importaciones. En otras palabras, dejar de ensamblar

con piezas traídas del exterior y comenzar a construir una cadena productiva propia.

Bajo este nuevo marco regulatorio, la industria terminal comenzó a expandirse y a consolidar operaciones estratégicas.

En 1964, Volkswagen inició operaciones de ensamble en el Estado de México y, en 1967, trasladó su producción a Puebla, donde se consolidaría como uno de los polos industriales más importantes del país.

Ese mismo año, Ford Motor Company expandió su producción con dos nuevas plantas en Cuautitlán, Estado de México.

En 1965, General Motors inauguró su complejo de motores y fundición en Toluca, destinado a proveer motores de seis cilindros y componentes a su planta en la Ciudad de México —ubicada en lo que hoy es la avenida Ejército Nacional, en el corazón de Polanco, donde actualmente se encuentra el centro comercial Antara—.

Por su parte, Chrysler abrió una planta de motores en Toluca en 1964 y, en 1968, inauguró su planta de ensamble, consolidando su presencia industrial en el país.

Mientras tanto, Nissan, constituida en 1961 y comercializando vehículos desde 1959, inició en 1966 la producción en su planta CIVAC, en Morelos, con el Datsun Sedán Bluebird, uno de los primeros modelos fabricados bajo el nuevo esquema de integración nacional.

El proteccionismo orientado al fortalecimiento interno dio resultados visibles. La producción pasó de 96,781 vehículos en 1965 a 250,000 unidades en 1970. El crecimiento no fue únicamente cuantitativo: fue estructural.

Y ese crecimiento activó de manera decisiva al sector de autopartes. Cada nueva línea de producción exigía motores, sistemas eléctricos, fundiciones, interiores y transmisiones. La cadena comenzó a densificarse.

El impacto fue inmediato. La medida detonó la creación y expansión de la industria de autopartes y consolidó la producción masiva y en serie de automóviles, camiones y autobuses hechos en México. La industria dejó de ser un enclave aislado y comenzó a convertirse en un sistema productivo integrado.

El surgimiento de la industria de autopartes permitió además un doble avance estratégico. Por un lado, sustituyó importaciones y generó un ahorro neto de divisas. Por el otro, abrió la puerta a ingresos por exportaciones directas e indirectas. México comenzó a insertarse en los mercados internacionales como proveedor de componentes. 🍌

DIARIO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Director: MARIANO D. URDANIVIA

Registrado como artículo de la clase en el año de 1894. MEXICO, SABADO 25 DE AGOSTO DE 1962 TOMO CCLIII No. 48

SUMARIO

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

- Autorización Provisional número 54 en favor del señor Murray C. Smith, para que pueda ejercer las funciones de Vicecónsul de los Estados Unidos de América en México, D. F. 2
- Autorización Provisional número 55 en favor del señor Edwin G. Carr, para que pueda ejercer las funciones de Vicecónsul de los Estados Unidos de América en México, D. F. 2
- Autorización Provisional número 56 en favor de la señora Emma Dutton Pegram, para que pueda ejercer las funciones de Vicecónsul de la Gran Bretaña en Torreón, Coah. 2
- Autorización Provisional número 57 en favor del señor Paul Stanley Stevens, para que pueda ejercer las funciones de Vicecónsul de la Gran Bretaña en Guadalupe, Jal. 2
- Autorización Provisional número 58 en favor del señor Richard C. Schenck, para que pueda ejercer las funciones de Vicecónsul de los Estados Unidos de América en México, D. F. 2
- Autorización Provisional número 59 en favor del señor A. John Cope Jr., para que pueda ejercer las funciones de Cónsul de los Estados Unidos de América en Nogales, Son. 2
- Autorización Provisional número 60 en favor del señor Erich Coufal, para que pueda ejercer las funciones de Cónsul Honorario de Austria en Guadalupe, Jalisco, Colima, etc. 2
- Autorización Provisional número 61 en favor del señor Victor Julio Monge Alvarez, para que pueda ejercer las funciones de Cónsul General de Costa Rica en México, D. F. 2
- Autorización Provisional número 62 en favor del señor Carlos Enrique Nishal Hernández, para que pueda ejercer las funciones de Cónsul de Segunda de Guatemala en Ciudad Hidalgo, Chis. 2

SECRETARIA DE MARINA

Acuerdo que declara definitivamente abandonado en aguas nacionales, el pecio del vapor, sin bandera, conocido como El Cholo, en el estado en que se encuentra, en el lugar denominado Prieto, en la margen izquierda del Río Pánuco, de la jurisdicción de la Capitanía del puerto de Tampico, Tam. 3

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1.º de septiembre de 1964. 10 a 16

nicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1.º de septiembre de 1964. 10 a 16

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS AGRARIOS Y COLONIZACION

- Aviso a los que se consideren afectados con el deslinde del terreno presunto nacional solicitado por el C. Jorge Jiménez Valenzuela, ubicado en el Municipio de Rosamorada, Nay. 5
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado El Vergel, ubicado en el Municipio de Banamichi, Son. 6
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado La Palmita y El Canelo, ubicado en el Municipio de Banamichi, Son. 6
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado Guayónche, ubicado en el Municipio de Banamichi, Son. 6
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado El Vergelito, ubicado en el Municipio de Banamichi, Son. 7
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado, con ubicación en el Municipio de Janos, Chih. 7
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado Las Dos Bellotas, ubicado en el Municipio de Inmuri, Son. 7
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado, con ubicación en el Municipio de Janos, Chih. 7
- Declaratoria de propiedad nacional del terreno denominado, con ubicación en el Municipio de Moctezuma, Son. 8
- Solicitud de vecinos radicados en el poblado Monterrey, en Tuxpan de Rodríguez Cano, Ver., para la creación de un centro de población agrícola que se denominará Benito Juárez 8
- Solicitud de vecinos radicados en la hacienda de Los Sauces, en Contpet, Mich., para la creación de un centro de población agrícola que se denominará Emiliano Zapata Segundo 9
- Solicitud de vecinos radicados en el Municipio de Monterrey, Estado de Nuevo León, para la creación de un centro de población agrícola que se denominará Presidente Venustiano Carranza 9
- Solicitud de vecinos radicados en el poblado de San Nicolás de los Garza, en Monterrey, N. L., para la creación de un centro de población agrícola que se denominará Profesor Graciano Sánchez 10

Avisos Judiciales y Generales 10 a 16

DIARIO OFICIAL

Sábado 25 de agosto de 1962

Mexicanos, se avocase la resolución de la comisión de los salarios que intervino, el 21 de agosto, un convenio el Toro cedió en pago de personal que adeudaba cincuenta por ciento de sueldo, pactándose que se hiciera la embarcación, en un día, para que con el pago, se hiciera el pago del crédito.

Se fundamento en los artículos 1 y 5, fracciones IV y XVII de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, 218 y demás relativos de la Ley de Vías Generales de Comunicación vigente y sus reglamentos, en nombre y representación del Ejecutivo Federal, se dicta el siguiente

ACUERDO:

Se declara definitivamente abandonado en aguas nacionales, el pecio del vapor, sin bandera, conocido como El Cholo, en el estado en que se encuentra, en el lugar denominado Prieto, en la margen izquierda del Río Pánuco, Tamaulipas, por no haber solicitado los propietarios, antes o después de fenecido el plazo de ciento veinte días, haber solicitado prórrogas para regularizar la situación, no habiéndose tampoco hecho declaración legal alguna de abandono de la nave o sus restos.

II.—El citado pecio del vapor sin bandera, conocido como El Cholo, queda a beneficio de la Nación, a través del Gobierno Federal, libre de todo gravamen, a partir de esta fecha, y a disposición de esta Secretaría de Marina, para lo que estime pertinente.

TRANSITORIO.—El presente surtirá sus efectos legales desde la fecha de su publicación en el "Diario Oficial" de la Federación.

Comuníquese y cúmplase.

México, Distrito Federal, a veinte de agosto de mil novecientos sesenta y dos.—El Secretario de Marina, Manuel Zermeno Araico.—Rúbrica.

SECRETARIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

DECRETO que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble, a partir del 1.º de septiembre de 1964.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

ADOLFO LOPEZ MATEOS, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, a sus habitantes, sabed:

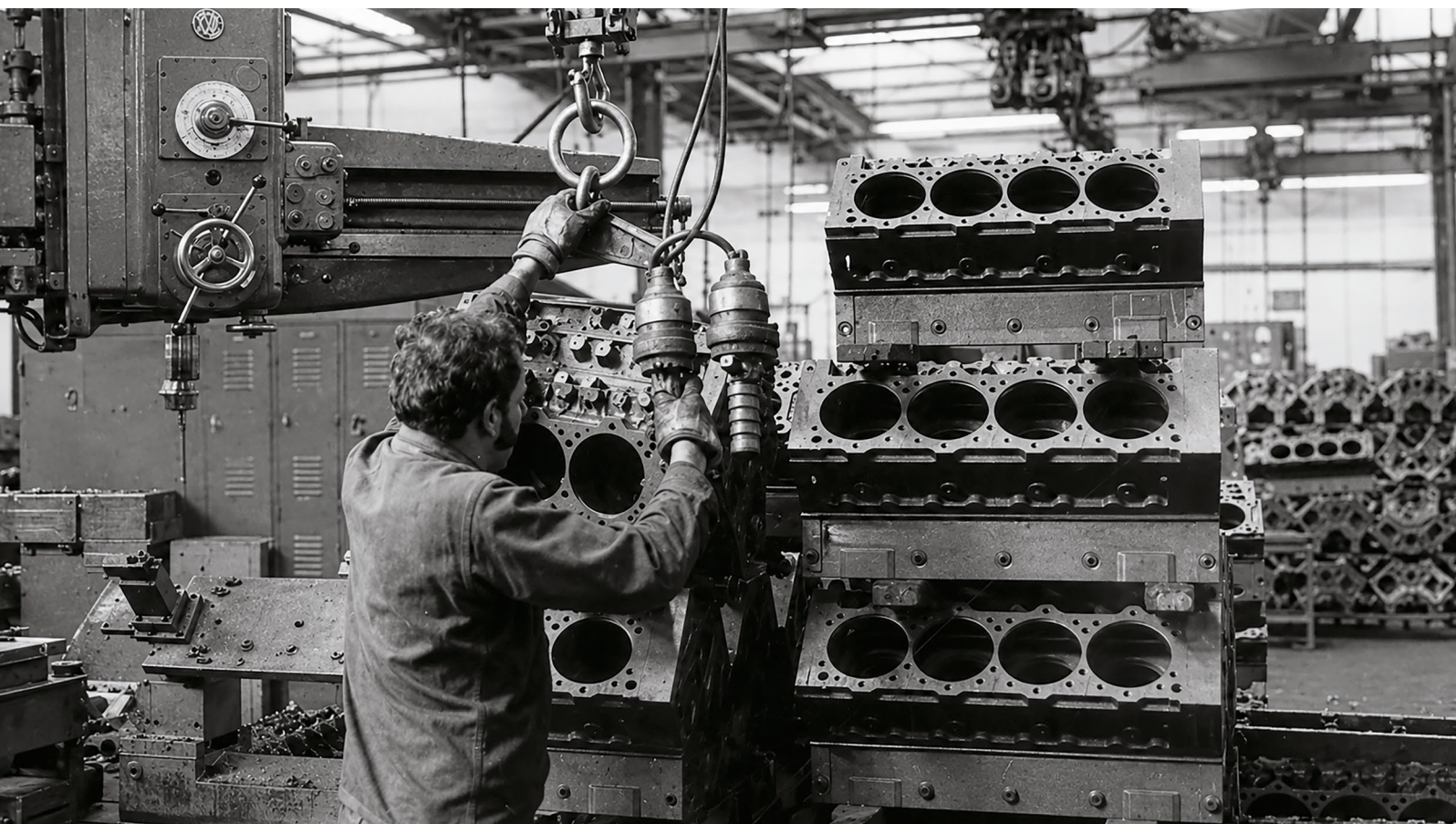
Que en uso de la facultad que al respecto me concede la fracción I del Artículo 89 de la Constitución Política de la República y con fundamento, además, en la parte final del párrafo primero del Artículo 30, de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en el párrafo inicial del artículo 10, del decreto de 26 de marzo de 1948, publicado en el "Diario Oficial" de 26 de abril de 1948, relativo a las autorizaciones para determinar las mercancías que deban estar sujetas a permisos de exportación y de importación, en los artículos 90, y 18 de la Ley sobre

Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, en el último párrafo del artículo 10, del Reglamento para la Expedición de Permisos de Importación de Mercancías Sujetas a Restricciones, y en los artículos 80, fracción III, y 22 de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado; y

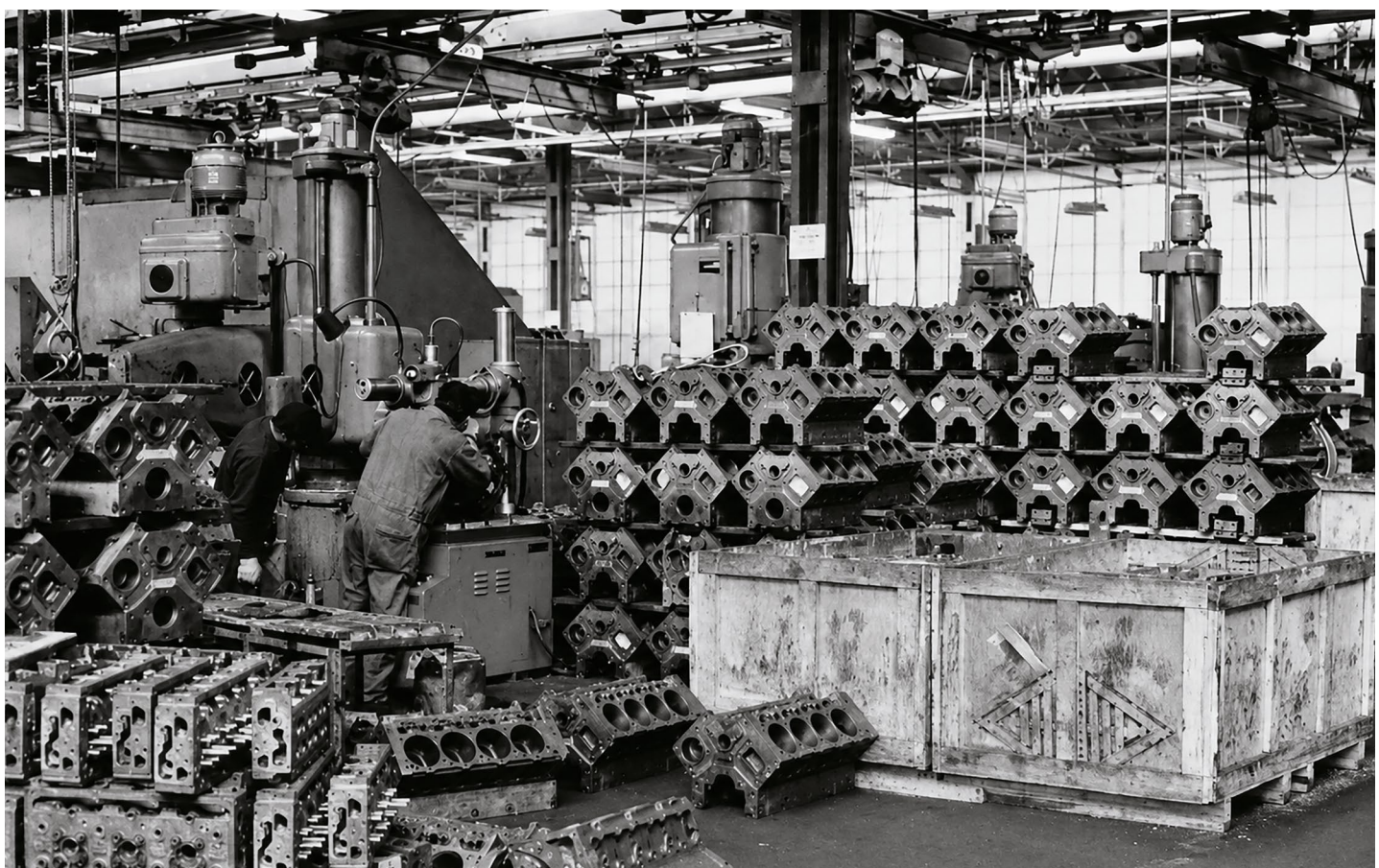
CONSIDERANDO que como al interés general conviene acelerar el programa de integración de la industria automotriz, establecido por el Ejecutivo Federal, a cuyo efecto debe aprovecharse al máximo las instalaciones existentes en el país en el campo de las industrias mecánica, eléctrica, de fundición y de otras auxiliares, y asimismo conviene estimular el establecimiento de nuevas industrias conexas con la automotriz; he dispuesto expedir el siguiente:

DECRETO

ARTICULO PRIMERO.—A partir del 1.º de septiembre de 1964 queda prohibida la importación de motores, como unidades completas, para automóviles y camiones, así como la importación de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble de esos mismos vehículos.



(9) OBRERO ENSAMBLADOR DE MOTORES DE LA FÁBRICA DINA NACIONAL EN CIUDAD SAHAGÚN.



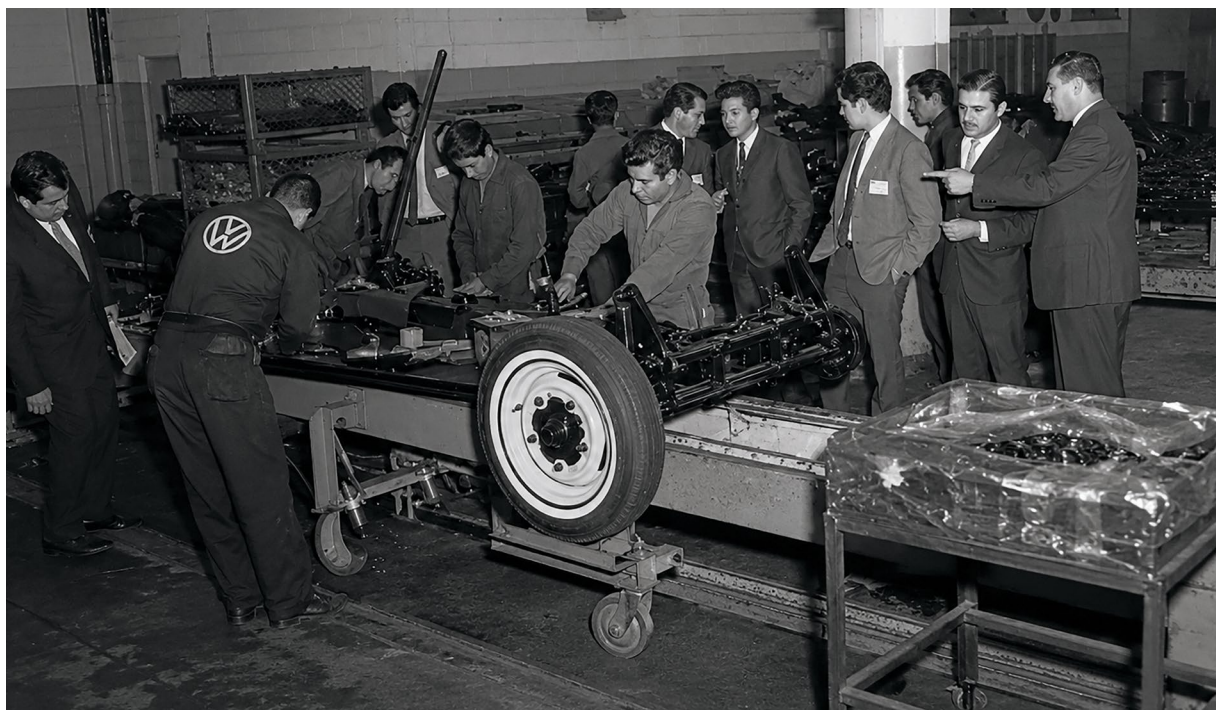
FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN. FOTOTECA NACIONAL.

(10) OBREROS ENSAMBLADORES DE MOTORES DE DINA NACIONAL RENAULT EN CIUDAD SAHAGÚN.

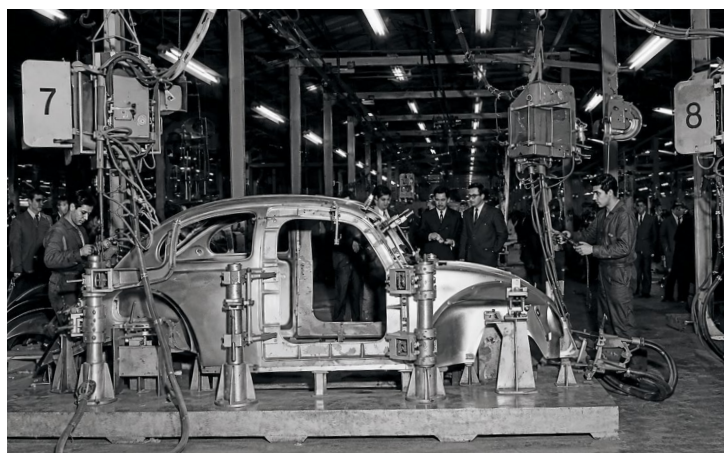


(11) PLANTA ARMADORA DE AUTOS VOLKSWAGEN (S. F.-1968-06-08).

FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(12) EMPRESARIOS OBSERVAN ENSAMBLE DE MAQUINARIA DURANTE VISITA A PLANTA AUTOMOTRIZ VOLKSWAGEN (S. F.-1967~).



(13) HOMBRES OBSERVAN ENSAMBLAJE DE AUTOMÓVIL EN PLANTA AUTOMOTRIZ VOLKSWAGEN (S. F.-1967~).



(14) EMPRESARIOS OBSERVAN PUERTAS DE AUTOMÓVIL DURANTE VISITA A PLANTA AUTOMOTRIZ VOLKSWAGEN (S. F.-1967~).



(15) HOMBRES TRABAJAN EN PLANTA DE AUTOS DINA (S. F.-1969-08-27).



(16) OBRERO JUNTO A UN AUTOMÓVIL EN EL INTERIOR DE LA PLANTA AUTOMOTRIZ NISSAN (S. F.-1966~).



(17) OBREROS INSTALAN PIEZAS A UNOS AUTOMÓVILES DURANTE EL PROCESO DE ENSAMBLAJE EN LA PLANTA NISSAN (S. F.-1966~).



(18) ADOLFO LÓPEZ MATEOS, RAÚL SALINAS Y OTRAS PERSONAS, DURANTE EL PROCESO DE ENSAMBLE DE AUTOS EN LA COMPAÑÍA FORD (S. F.-1963-03-11).



(19) VISITANTES OBSERVAN CARROCERÍA DE AUTOMÓVIL INTRODUCIDO EN FOSA EN PLANTA AUTOMOTRIZ VOLKSWAGEN (S. F.-1967~).

UNA VOZ QUE ARTICULÓ A LA INDUSTRIA

La década de 1960 marcó el tránsito de una industria incipiente a una industria organizada. Fue la etapa en que México decidió fabricar lo que antes importaba. Fue la etapa en que la industria de autopartes dejó de ser auxiliar para convertirse en estratégica. Pero también fue la etapa en que la representación gremial comenzó a incidir en la política industrial.

Toda industria que madura necesita algo más que fábricas y maquinaria: necesita representación, interlocución y una voz capaz de articular intereses comunes y dialogar con el entorno político, económico y regulatorio en el que se desarrolla.

El 19 de agosto de 1961, esa voz comenzó a tomar forma en la naciente industria mexicana de autopartes. Ese día se institucionalizó la Asociación Nacional de Fabricantes de Partes Automotrices (ANFPA) —antecedente directo de lo que hoy conocemos como la Industria Nacional de Autopartes (INA)—. Su creación fue impulsada por el ingeniero Sebastián Aguinaga, entonces director de Relaciones Públicas de Ford Motor Company, junto con otros ejecutivos del sector, con el propósito de conformar una agrupación que articulara los intereses de los fabricantes de autopartes en el país.

Más allá del nombre, lo verdaderamente trascendente fue el reconocimiento de que la industria necesitaba una institución capaz de representarla ante el gobierno y de defender sus intereses en un momento decisivo para la política industrial del país.

La creación de la ANFPA no fue casual. Respondía a una visión estratégica que se consolidaría un año después, en 1962, con la promulgación del Decreto para el Fomento y Desarrollo de la Industria Automotriz Mexicana, impulsado por el presidente Adolfo López Mateos.

Aquel decreto, como se ha señalado, exigía que los vehículos fabricados en México alcanzaran una integración nacional del 60% de su costo directo de producción. No se trataba únicamente de una cifra técnica: era una definición de rumbo. Para cumplir con ese porcentaje era indispensable producir en territorio nacional motores, conjuntos mecánicos y una amplia gama de componentes.

En los hechos, el decreto funcionó como un verdadero plan de desarrollo industrial para la industria de autopartes. Incentivó la inversión productiva, promovió la integración de proveedores, generó empleo y aceleró la incorporación de tecnología. Sobre todo, sentó las bases de una política de sustitución de importaciones orientada a reducir la dependencia del exterior y fortalecer la capacidad productiva del país.

La exigencia del 60% de integración nacional comenzó a aplicarse de manera obligatoria a partir de septiembre de 1964. La medida aceleró la instalación y expansión de plantas productivas en todo el país.

Empresas como Ford Motor Company de México, General Motors de México y Chrysler de México, de capital estadounidense, ampliaron sus operaciones. A ellas se sumaron inversiones de otros orígenes, como Nissan Mexicana, con capital japonés, y Volkswagen de México, proyecto impulsado en el país por el empresario alemán Hans H. Barschkis, quien apostó por México como plataforma productiva.

El desarrollo del sector no dependió únicamente de las armadoras extranjeras. También participaron empresas de capital mayoritariamente mexicano que incorporaron tecnología y conocimiento provenientes del exterior para construir capacidades productivas propias.

Entre ellas destacaron Diesel Nacional (DINA), vinculada tecnológicamente con Navistar International; Mexicana de Autobuses (MASA); Tráileres de Monterrey, creadora de los emblemáticos camiones Ramírez; y Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), originalmente Willys Mexicana.

Esta última se convirtió en uno de los ejemplos más representativos de las aspiraciones industriales de la época. Gracias a su alianza tecnológica con American Motors Corporation, VAM logró combinar ingeniería internacional con una creciente participación nacional, dando origen a algunos de los modelos más recordados de la industria automotriz mexicana, entre ellos los Rambler Classic, American, Gremlin y Pacer.

El proyecto era ambicioso: construir un entramado industrial capaz de fabricar vehículos y componentes con creciente contenido nacional, ahorrar divisas mediante el modelo de sustitución de importaciones (modelo ISI) y, con el tiempo, generar ingresos a través de exportaciones.

A partir de los años setenta, el sector automotriz y de autopartes mexicano inició una transformación profunda. La modernización tecnológica, la integración a los mercados internacionales y, más adelante, la apertura comercial reconfiguraron su dimensión. México pasó gradualmente de ser un mercado protegido a convertirse en un actor relevante dentro de las cadenas globales de valor.

En ese tránsito, la representación gremial fue un factor clave. Porque detrás de cada política pública, de cada decreto y de cada estrategia de integración nacional, había una organización capaz de dialogar, proponer y articular al sector. La INA nació como la expresión colectiva de una industria que entendía que su fuerza residía en la coordinación.

Así, mientras las plantas producían motores y componentes, la organización producía algo igualmente indispensable: unidad estratégica. 🍌



(20) MODELOS HACEN LA PRESENTACIÓN DE REFACCIONES AUTOMOTRICES (S. F.-1962-).

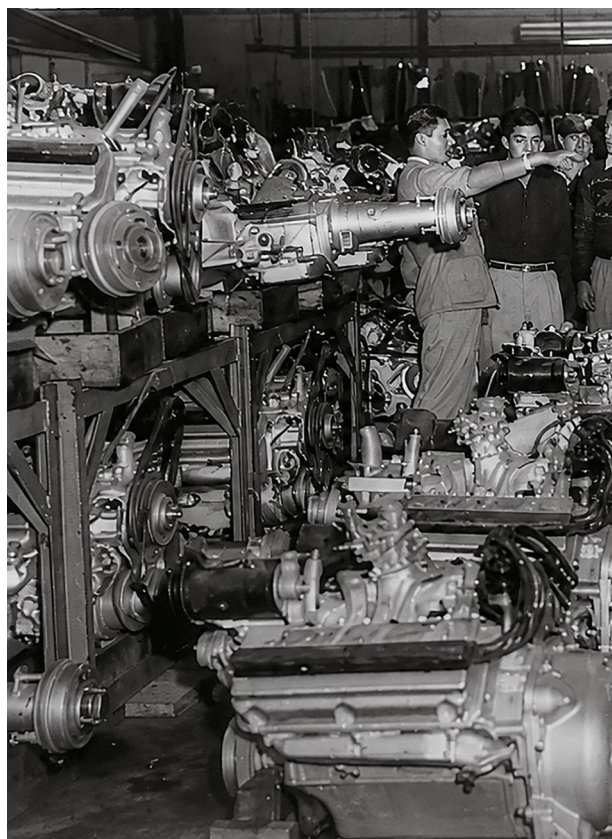


(21) ADOLFO LÓPEZ MATEOS, RAÚL SALINAS Y OTRAS PERSONAS, MIENTRAS UNOS TRABAJADORES LES MUESTRAN UNA HERRAMIENTA EN LA ENSAMBLADORA FORD (S. F.-1963-03-11).

FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(22) OBREROS MANIPULAN REFACCIONES AUTOMOTRICES EN INSTALACIÓN INDUSTRIAL (S. F.-1965~).



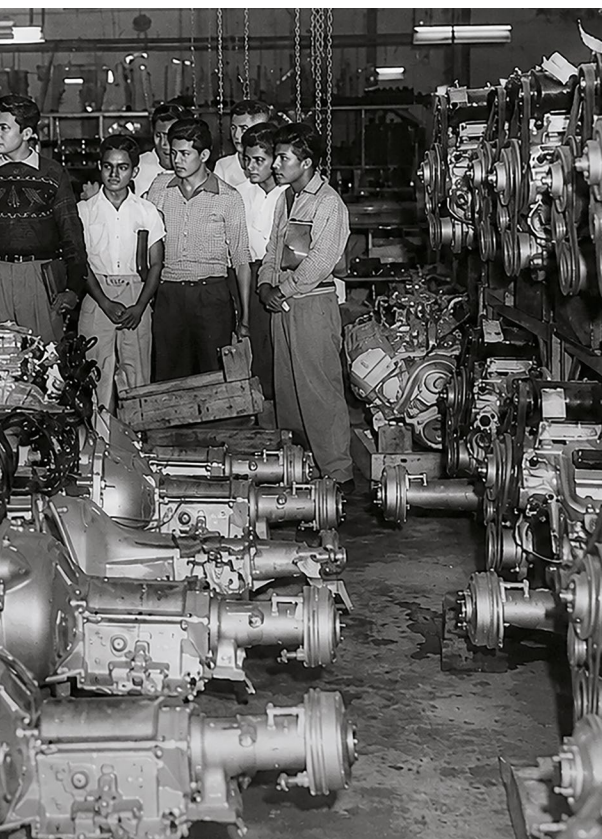
(23) TÉCNICOS DE CHRYSLER EXPLICAN EL FUNCIONAMIENTO DE LA PLANTA (S. F.-1957~).



(24) REFACCIONES AUTOMOTRICES (S. F.-1954~).



FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN. FOTOTECA NACIONAL.



(25) OBRERO CONTROLA MAQUINARIA EN AJUSTE DE REFACCIONES AUTOMOTRICES (S. F.-1967~).



FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.

(26) TRABAJADORES DE AGENCIA EUSKADI REVISAN REFACCIONES EN ESTANDARTES DE BODEGA (S. F.-1960~).



(27) OBREROS OPERAN MÁQUINAS DURANTE LA FABRICACIÓN DE PIEZAS AUTOMOTRICES EN LA PLANTA NISSAN (S. F.-1966-).



(28) HOMBRES TRABAJAN EN PLANTA DE AUTOS DINA (S. F.-1968-11-19).

FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(29) OBREROS TRABAJAN CON REFACCIONES EN PLANTA AUTOMOTRIZ (S. F.-1967~).



FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN. FOTOTECA NACIONAL.

(30) OBREROS TRABAJAN CON REFACCIONES AUTOMOTRICES EN INSTALACIÓN INDUSTRIAL (S. F.-1965~).

COMPETIR MÁS ALLÁ DE LAS FRONTERAS: LA DÉCADA DE 1970

La década de los setenta fue, en esencia, un periodo de ajuste y redefinición. Se pasó de producir para el mercado interno a pensar en el mercado global; de proteger, a comenzar a competir; de crecer hacia dentro, a proyectarse hacia fuera.

Fue la antesala de la gran transformación que vendría con la apertura comercial de la década de 1990. El crecimiento de la producción durante los primeros años del modelo de sustitución de importaciones fue evidente. Sin embargo, la expansión cuantitativa no siempre vino acompañada de estándares óptimos de calidad ni de niveles competitivos de costos.

La industria automotriz mexicana producía más, pero todavía enfrentaba desafíos estructurales: infraestructura parcialmente obsoleta, procesos poco modernizados y costos superiores a los de otras economías en desarrollo. La pregunta ya no era únicamente cuánto producir, sino cómo competir.

En 1972, el gobierno federal emitió el segundo decreto automotriz con el fin de orientar al sector hacia la competitividad internacional. Entre las principales disposiciones del *Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz* destacan:

- Reducir al 40% el contenido nacional mínimo para los vehículos destinados a exportación.
- Exigir a la industria terminal que exportara un equivalente al 30% del valor de sus importaciones.
- El mensaje era claro: la protección interna debía traducirse en capacidad exportadora.

Los resultados iniciales, sin embargo, fueron limitados. Para 1975, las exportaciones del sector automotriz representaban menos del 16% del valor importado. El país aún no lograba convertir su aparato productivo en una plataforma verdaderamente competitiva.

La situación se agravó con la devaluación del peso en 1976 y la recesión subsecuente, que afectaron de manera significativa al sector automotriz y a la economía nacional en su conjunto.

Ante ese escenario, en 1977 el gobierno publicó un nuevo decreto con un objetivo más ambicioso: transformar a México en un país exportador altamente competitivo.

El *Decreto para el Fomento de la Industria Automotriz* estableció que al menos el 50% del intercambio comercial de las armadoras debía provenir de la exportación de autopartes producidas localmente. Asimismo, se mantuvieron medidas de protección para el sector nacional, limitando la participación mayoritaria de capital extranjero en inversiones de autopartes.

La estrategia comenzaba a redefinirse. De un modelo centrado exclusivamente en la sustitución de importaciones, se transitaba hacia otro orientado a la inserción internacional.

El entorno internacional también cambió. Las compañías norteamericanas, presionadas por la creciente penetración de vehículos japoneses en su mercado, iniciaron procesos de modernización tecnológica y reorganización productiva.

México comenzó a beneficiarse de ese movimiento. Las inversiones se concentraron particularmente en la zona norte del país. Un ejemplo emblemático fue la instalación de la planta de General Motors en Ramos Arizpe, Coahuila, cuya expansión a inicios de los años ochenta representó, en su momento, una de las mayores inversiones de la compañía en América Latina.

Poco a poco, las exportaciones comenzaron a acelerarse. En 1977 alcanzaron 181 millones de dólares, de los cuales el 83.7% correspondió a autopartes. Este dato no es menor: antes de que México se consolidara como exportador de vehículos terminados, ya lo era de componentes. 🍌

DIARIO OFICIAL

ÓRGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Director: MARIANO D. URDANIVIA

Registrado como artículo de 2a. clase en el año de 1969

MEXICO, MARTES 24 DE OCTUBRE DE 1972

TOMO CCCXIV

No. 44

SUMARIO

PODER LEGISLATIVO

CONGRESO DE LA UNIÓN

Acta de la sesión solemne de la H. Comisión Permanente del Congreso de la Unión, de la XLVIII Legislatura del Congreso de la Unión, efectuada en el antiguo recinto de la Cámara de Diputados, ubicado en Palacio Nacional, el día 22 de agosto de mil novecientos setenta y dos

Acta de la sesión efectuada por la H. Comisión Permanente del XLVIII Congreso de la Unión, el día veintinueve de agosto de mil novecientos setenta y dos

PODER EJECUTIVO

SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz

Acuerdo que reglamenta las disposiciones del Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz

DEPARTAMENTO DE ASUNTOS AGRARIOS Y COLONIZACIÓN

Solicitud sobre la creación de un nuevo centro de población ejidal que se denominará Año de Juárez, pre-

sentada por vecinos radicados en la rancharía de Tejería o Valiente Díaz, Municipio de Veracruz, Ver.

Solicitud sobre la creación de un nuevo centro de población ejidal que se denominará Presidente Benito Juárez, presentada por vecinos radicados en el ejido Jesús González Ortega, Municipio de La Capital, D.F.

Solicitud sobre la creación de un nuevo centro de población ejidal que se denominará General Lázaro Cárdenas, presentada por vecinos radicados en la rancharía Magdalen, Municipio de Chilón, Chiapas.

Solicitud sobre la creación de un nuevo centro de población ejidal que se denominará El Tecolote, presentada por vecinos radicados en el poblado del mismo nombre, Municipio de Irapuato, Gto.

Solicitud sobre la creación de un nuevo centro de población ejidal que se denominará Agua, presentada por vecinos radicados en Agua, Tlaxiaco, S. L. P.

Solicitud sobre la creación de un nuevo centro de población ejidal que se denominará Zapata, presentada por vecinos radicados en Zapata, Municipio de Nazas, D.

Avisos Judiciales y Generales

PODER LEGISLATIVO

CONGRESO DE LA UNIÓN

ACTA de la sesión solemne de la H. Comisión Permanente de la XLVIII Legislatura del Congreso de la Unión, efectuada en el antiguo recinto de la Cámara de Diputados, ubicado en Palacio Nacional, el día 22 de agosto de mil novecientos setenta y dos.

Presidencia del C. diputado Luis H. Ducoing.

En la ciudad de México, a las diez horas y cuarenta y cinco minutos del martes veintidós de agosto de mil novecientos setenta y dos, se abre la sesión solemne con asistencia de veintisiete ciudadanos legis-

ladores, según declara la lista.

La Presidencia manifestó que hoy, para rendir tes de 1857 y a los Legados del Presidente Juárez, ha efectuado su re-

Con este motivo el Congreso de la Unión de la República, al C.

"AÑO DE JUAREZ"

DECRETO que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la R.

LUIS ECHEVERRÍA ALVAREZ, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de las facultades que otorgan al Ejecutivo a su cargo los Artículos 89, fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 23 de la Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica, 10, y 30, de la Ley Reglamentaria del Párrafo Segundo del Artículo 131 Constitucional y

CONSIDERANDO:

Que cumplidos los objetivos del Decreto del 23 de Agosto de 1962, al amparo del cual la industria automotriz mexicana obtuvo un grado de desarrollo que la ha colocado entre las primeras fuentes generadoras de ocupación y de ingreso;

Que las disposiciones expedidas a partir del Decreto mencionado demandan su revisión para ser adaptadas a los objetivos de la política económica vigente;

Que se hace imperativo aumentar el empleo de la mano de obra y fomentar su desarrollo futuro;

Que es preciso contar con una estructura de oferta de vehículos más acorde con las necesidades del país y con la capacidad de compra del pueblo mexicano;

Que se requiere incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices, no sólo para aliviar las presiones negativas sobre la balanza de pagos del país sino para convertir esta industria en generadora de divisas;

Que deben aumentarse los niveles de eficiencia de la planta productiva;

Que se requiere fortalecer la participación masiva del capital mexicano en la industria fabricante de autopartes;

Que es preciso contar con un organismo que elabore los estudios necesarios para que las actividades presentes y futuras de esta rama industrial se encaucen hacia el logro del más conveniente y sano desenvolvimiento para la economía general del país;

Que, en esa virtud y a fin de coordinar la acción de las diversas dependencias del Ejecutivo Federal, se interviene en la industria automotriz, he tenido a bien expedir el siguiente

DECRETO QUE FIJA LAS BASES PARA EL DESARROLLO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

TÍTULO PRIMERO INDUSTRIA TERMINAL CAPÍTULO I

Integración Nacional

ARTÍCULO 10.—El grado mínimo de integración nacional será de 80% respecto del costo directo de producción.

PODER EJECUTIVO

SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

ARTÍCULO 20.—Serán de incorporación obligatoria todas las partes fabricadas por la industria de autopartes, siempre que se cumpla con los siguientes requisitos:

I.—Que los precios de venta no sean superiores en más de un 25% en relación con los ofrecidos por los fabricantes o proveedores extranjeros;

II.—Que se satisfagan las normas de calidad o de funcionamiento establecidas por la Secretaría de Industria y Comercio o, en su defecto, las especificaciones internacionales aprobadas por la misma, y

III.—Que se cumpla con los plazos de entrega fijados en las ordenes de compra y en los programas de entrega.

ARTÍCULO 30.—También serán de incorporación obligatoria, aun cuando no satisfagan el requisito señalado en la fracción I del artículo anterior, aquellas partes que la Secretaría de Industria y Comercio considere necesario, atendiendo al empleo que genere su producción, la demanda económica que represente su uso, el aprovechamiento de los recursos naturales y la necesidad de contribuir al establecimiento o ampliación de las plantas industriales. En estos casos se escuchará la opinión de la industria terminal.

ARTÍCULO 40.—Los vehículos fabricados conforme a los programas aprobados con base en las disposiciones del artículo 23 de agosto de 1962, deberán incorporar los sistemas y conjuntos mecánicos que la Secretaría de Industria y Comercio señale como de incorporación obligatoria.

ARTÍCULO 50.—Las empresas de la industria terminal sólo podrán dejar de incorporar los conjuntos o partes de fabricación nacional a que se refiere el artículo 40, si el sobre precio de venta del fabricante de autopartes es superior al 60% respecto al ofrecido por fabricantes o proveedores extranjeros; igualmente podrán dejar de incorporar aquellas partes que, si bien el sobre precio menor al antes indicado, se aumente sin la aprobación previa de la Secretaría de Industria y Comercio.

ARTÍCULO 60.—La Secretaría de Industria y Comercio, después de escuchar a las partes interesadas, formulará los programas de incorporación de aquellas partes o conjuntos que no se estén integrando en la actualidad.

ARTÍCULO 70.—Sólo serán consideradas como de incorporación obligatoria para integrar el contenido nacional de la industria terminal las partes producidas conforme a un programa de fabricación aprobado por la Secretaría de Industria y Comercio.

ARTÍCULO 80.—El fabricante de componentes que se encuentre en vigor de este Decreto no podrá, sin el consentimiento de la Secretaría de Industria y Comercio, deberá llevar de cuenta la Dependencia el registro como proveedor de la industria terminal.

CAPÍTULO II

Integración de las empresas terminales

ARTÍCULO 90.—Las empresas terminales no podrán fabricar partes o componentes automotrices para

DIARIO OFICIAL

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Director: **MARIANO D. URDANIVIA**Registrado como artículo de
2a. clase en el año de 1984

MEXICO, LUNES 20 DE JUNIO DE 1977

TOMO CCCXLII

No. 35

SUMARIO

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Decreto por el que se establece las cuotas de los derechos por servicios que presta la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en materia de Registro Federal de Automóviles

SECRETARIA DE PATRIMONIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

Decreto para el fomento de la industria automotriz

SECRETARIA DE PROGRAMACION Y PRESUPUESTO

Acuerdo por el que se autoriza la creación de un fideicomiso para la constitución de la ciudad industrial de Toncuic, en el Estado de Coahuila

SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES

Notificación relativa a la solicitud de concesión en favor del C. Enrique Mejía Méndez para operar y explotar la frecuencia 640 KHz. en Salamanca, Gro.

SECRETARIA DE LA REFORMA AGRARIA

Notificación al Comisariado Ejidal del núcleo de población denominado Santa María Ostula, Municipio de Aguila, Mich.

Notificación al Comisariado Ejidal del núcleo de población denominado Adolfo de la Huerta, Municipio de Guaymas, Son.

Resolución sobre privación de derechos agrarios y nueva adjudicación de unidades de dotación, en el ejido del poblado denominado Coyuca de Benítez, Municipio del mismo nombre, Gro.

Resolución sobre privación de derechos agrarios y nueva adjudicación de unidades de dotación, en el ejido del poblado denominado Santiaguito, Municipio de Amatlán, Jal.

Resolución sobre privación y reconocimiento de derechos agrarios en el ejido del poblado denominado El Rodeo, Municipio de Alamos, Son.

Acuerdo sobre localización de la pequeña propiedad ganadera maleable, relativa al predio rustico denominado El Nelon, ubicado en el Municipio de Benítez, Tam.

8 Avisos Judiciales y Generales

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

DECRETO por el que se establece las cuotas de los derechos por servicios que presta la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en materia de Registro Federal de Automóviles.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en uso de las facultades que confiere al Ejecutivo a mi cargo la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 10, fracción B), y 20, fracción II de la Ley de Ingresos de la Federación para el presente ejercicio fiscal, y el artículo 42 de la Ley del Registro Federal de Automóviles, y

CONSIDERANDO

I.—Que con la finalidad de que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, Dirección General del Registro Federal de Automóviles, mejore la prestación de

a).—De la calcomanía	100.00
b).—De la placa respectiva	100.00
c).—Del certificado	500.00
V.—Remarques	100.00
VI.—Inscripción de gravámenes	200.00
VII.—Cancelación de la inscripción de gravámenes	50.00
VIII.—Expedición de certificados de gravámenes	100.00

DECRETO para el fomento de la industria automotriz.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89 fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 10, 80, 13 y 17 de la

Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 50, y 12 de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera; 21, 31 fracción IV, 32 fracciones I, XVII y XVIII, 33 fracciones X, XII y XX, 34 fracciones I, II, IV, V, VI y VII y 36 fracción XIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 10, fracción XVII inciso 5 de la Federación; 14 del Presupuesto de Egresos de la Federación, y 10, y 30, de la Ley Reglamentaria del Parrato Segundo del Artículo 131 Constitucional y

DIARIO OFICIAL

Lunes 20 de junio de 1977

nateria proporciona a los can-
el incremento de las cuotas
inente se cobran;que el desarrollo económico
a base de la responsabilidad
Federal y los particula-
aiga consigo un incremento
ones y responsabilidades dealizados los estudios técni-
pertinente elevar las cuo-
se prestan en el Regis-
e tenido a bien expedir el

TO

de los derechos por ser-
de Hacienda y Crédito
Federal de Automóviles.tes que hagan uso de
el Registro Federal de
nos a que se refiere la

cional \$ 500.00

n temporal

3 años an-
300.00

temporal

los 500.00

documentación de re-

a).—De la calcomanía

b).—De la placa respectiva

c).—Del certificado

V.—Remarques

VI.—Inscripción de gravámenes

VII.—Cancelación de la inscripción de gra-

vámenes

VIII.—Expedición de certificados de gra-

vámenes

IX.—Inscripción de:

a).—Cambio de domicilio

b).—Cambio de propietario

c).—Cambio de motor

d).—Cambio de bastidor

e).—Cambio de carrocería

f).—Cambio del servicio a que se destine el vehículo

g).—Cambio de tipo de vehículo

h).—Cambio de capacidad

i).—Cambio de clase de vehículo

X.—Inscripción del aviso de robo de vehículo

XI.—Inscripción del aviso de baja del vehículo

XII.—Inscripción del aviso de recupera-
ción del vehículo

XIII.—Por almacenaje de los vehículos por día

XIV.—Por la expedición de copias certifi-
cadas, por hojaARTICULO 20.—Las cuotas de los derechos que es-
tablece el presente Decreto deberán ser cubiertas en
efectivo, en la caja Recaudadora de la Tesorería de la
Federación instalada en el Registro Federal de Auto-
móviles, o en sus Dependencias, debiéndose concen-
trar en su oportunidad los fondos recaudados a la pro-
pia Tesorería de la Federación.

TRANSITORIOS

ARTICULO PRIMERO.—Se derogan todas las dis-
posiciones que se opongan al presente Decreto.ARTICULO SEGUNDO.—El presente decreto entra-
rá en vigor al día siguiente de su publicación en el
"Diario Oficial" de la Federación.Dado en la Residencia del Poder Ejecutivo Fede-
ral, en la ciudad de México, Distrito Federal, a los
setenta y siete.—José López Portillo.—Rúbrica.—El Se-
cretario de Hacienda y Crédito Público, Julio Rodolfo
Moctezuma Cid.—Rúbrica.

SECRETARIA DE PATRIMONIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DECRETO para el fomento de la industria automotriz.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presidencia de la República.

JOSE LOPEZ PORTILLO, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 89 fracción I, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, y con fundamento en los artículos 10, 80, 13 y 17 de la

Ley de Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 50, y 12 de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera; 21, 31 fracción IV, 32 fracciones I, XVII y XVIII, 33 fracciones X, XII y XX, 34 fracciones I, II, IV, V, VI y VII y 36 fracción XIV de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 10, fracción XVII inciso 5 de la Federación; 14 del Presupuesto de Egresos de la Federación, y 10, y 30, de la Ley Reglamentaria del Parrato Segundo del Artículo 131 Constitucional y

FOTO: CORTESÍA DE VOLKSWAGEN.



PRODUCCIÓN DE VOLKSWAGEN SEDAN

FOTO: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(31) GENTE OBSERVA LOS AUTOS VOLKSWAGEN QUE SERÁN EXPORTADOS A EUROPA (S. F.-1978-08-19).

FOTO: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(32) BARCO EN EL MUELLE CARGANDO VEHÍCULOS VOLKSWAGEN QUE SERÁN EXPORTADOS A EUROPA (S. F.-1978-09-18).

UN PERIODO DE TRANSICIÓN: LA INA SE CONSOLIDA COMO LA VOZ DEL SECTOR

La década de 1980 fue un periodo de ajuste profundo. Se cerraron plantas, pero se abrieron oportunidades; se debilitó el modelo proteccionista, pero se fortaleció la vocación exportadora; se redujo el contenido nacional obligatorio, pero se amplió el horizonte internacional. Fue la década en la que la industria automotriz mexicana dejó de pensar únicamente en proteger su mercado interno y comenzó a prepararse para competir en el mundo. Y en ese tránsito, la industria de autopartes volvió a demostrar su papel estratégico: fue el primer eslabón en insertarse con éxito en las cadenas globales de valor.

Una sola industria, una sola voz

A medida que la industria crecía, también crecía la necesidad de contar con una representación capaz de articular sus intereses y acompañar su desarrollo.

El 23 de junio de 1981 marcó un momento decisivo en la historia del sector de autopartes en México con la creación de la Industria Nacional de Autopartes (INA), resultado de la fusión entre la Asociación Nacional de Fabricantes de Productos Automotrices (ANFPA), con sede en la Ciudad de México, y la Asociación Mexicana de Productores de Partes Automotrices (AMPPA), establecida en Monterrey, Nuevo León.

No fue únicamente un cambio de nombre. Fue la consolidación de una visión compartida.

Desde 1961, cuando se institucionalizó la ANFPA, el sector ya contaba con una instancia de representación. Sin embargo, el crecimiento acelerado de la industria, la diversificación geográfica de las plantas y la creciente complejidad del entorno económico exigían una estructura más sólida, más articulada y con mayor alcance nacional.

La fusión de 1981 respondió a esa necesidad: unir esfuerzos, construir consensos y fortalecer la capacidad de interlocución frente al gobierno, las cámaras sectoriales, los organismos internacionales, la academia y la sociedad.

Desde entonces, la INA representa a los fabricantes de partes y componentes automotores establecidos en México, tanto a aquellos que abastecen al mercado de equipo original como a quienes atienden el mercado de repuesto.

Su papel ha sido estratégico. Ha gestionado ante autoridades nacionales e internacionales, elaborado diagnósticos, identificado obstáculos, propuesto soluciones y defendido los intereses de la industria en momentos de apertura comercial, cambios regulatorios y transformaciones tecnológicas.

Pero su función ha ido más allá de la representación e interlocución. La INA ha contribuido al fortalecimiento de la competitividad del sector, impulsando estándares, promoviendo la integración de cadenas de suministro, generando información estratégica y facilitando el diálogo entre los distintos actores de la industria.

Si los decretos de los años sesenta sentaron las bases productivas del sector, la creación formal de la INA consolidó su arquitectura institucional.

A partir de entonces, la industria mexicana de autopartes contó con una organización capaz de acompañar su crecimiento, articular sus intereses y proyectar una visión de largo plazo para el sector.

Con una estructura unificada y una representación fortalecida, la INA asumió el papel que las circunstancias demandaban: convertirse en una de las principales plataformas de coordinación y desarrollo de una industria que, en las décadas siguientes, se consolidaría entre las más competitivas del mundo. 🖋️



(33 Y 34) GILBERTO LOYO OBSERVA REFACCIÓN AUTOMOTRIZ MOSTRADA POR EMPRESARIO EN LA FÁBRICA MOTORES NACIONALES (S. F.).

FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(35) GILBERTO LOYO OBSERVA REFACCIONES AUTOMOTRICES DURANTE SU VISITA A LA FÁBRICA MOTORES NACIONALES (S. F.).



(36 Y 37) GILBERTO LOYO Y EMPRESARIOS OBSERVAN REFACCIONES AUTOMOTRICES EN LAS INSTALACIONES DE MOTORES NACIONALES (S. F.).



(38) GENTE JUNTO A UN MOSTRADOR DE REFACCIONES AUTOMOTRICES (S. F.)



(39) HOMBRE FRENTE A REFACCIONES AUTOMOTRICES EN ESTANTE (S. F.-1965-).

FOTOS: COORDINACIÓN NACIONAL DE DIFUSIÓN, FOTOTECA NACIONAL.



(40) HOMBRE Y MUJER JUNTO A UNA VITRINA DE REFACCIONES AUTOMOTRICES (S. F.).



(41) HOMBRE EN ALMACÉN DE REFACCIONES DE UNA AGENCIA AUTOMOTRIZ (S. F.)

CRISIS Y MODERNIZACIÓN

La década comenzó bajo una fuerte turbulencia económica. En 1982, el peso mexicano sufrió una profunda devaluación frente al dólar, pasando de 22 a 70 pesos. La crisis de deuda y la recesión subsecuente impactaron severamente al aparato productivo nacional, incluida la industria automotriz.

Algunas plantas cerraron operaciones. Entre los casos más emblemáticos estuvo Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), que había representado uno de los proyectos más significativos de capital mixto nacional. También empresas como DINA enfrentaron un entorno adverso, pese a que ya comenzaban a exportar con éxito hacia Centro y Sudamérica.

En este contexto, en 1983 se promulgó el *Decreto para la Racionalización de la Industria Automotriz*, durante el gobierno del presidente Miguel de la Madrid. Su objetivo principal fue fortalecer las exportaciones de vehículos y reordenar el sector bajo criterios de eficiencia productiva. Paradójicamente, ese mismo periodo marcó el retiro progresivo de capital nacional en la industria terminal, cerrando una etapa en la que México aspiraba a consolidarse como fabricante con fuerte participación doméstica.

La política industrial comenzaba a virar: del proteccionismo orientado al mercado interno hacia un modelo de inserción internacional más abierta.

En medio de la crisis económica, la INA asumió un papel cada vez más activo como articuladora del sector.

En 1985 se celebró el V Simposio de la Industria Automotriz Mexicana, coordinado por la licenciada Guadalupe Garza Escobar, quien encabezó durante varios años los estudios económicos de la institución, fortaleciendo el análisis estratégico del sector.

En 1988, bajo el contexto del Pacto de Solidaridad Económica (PSE), la INA —con respaldo de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI)— participó en esfuerzos para estabilizar precios en la industria terminal y en el mercado de repuesto.

La asociación solicitó a sus afiliados que informaran de inmediato cualquier incremento injustificado de precios por parte de sus proveedores, con el fin de apoyarlos en la resolución de esas situaciones.

Ese mismo año se lanzó una campaña de afiliación para fortalecer la representatividad de la organización, facilitando el ingreso de nuevas empresas y ajustando cuotas.

La estrategia buscaba consolidar a la INA como:

- Órgano permanente de consulta para sus asociados
- Centro de información estratégica con banco de datos confidenciales
- Plataforma de sinergia entre fabricantes
- Interlocutor institucional ante el gobierno y las cámaras empresariales

El 16 de agosto de 1988, el ingeniero Rolando Olvera Nevárez, presidente del Consejo de Directores y del Comité Ejecutivo de la INA, sostuvo una reunión con el presidente de la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN), Vicente Bortoni, para respaldar institucionalmente una reducción del 3% en el precio de autopartes destinadas al mercado de repuesto, en apoyo al PSE.

La medida reflejaba la capacidad de la INA para incidir en decisiones estratégicas incluso en momentos de alta presión económica. 🍷

HOY 15 DE SEPTIEMBRE ESTARA IZADA LA BANDERA NACIONAL A TODA ASTA POR SER ANIVERSARIO DEL GRITO DE INDEPENDENCIA DE MEXICO EN 1810

MAÑANA 16 DE SEPTIEMBRE ESTARA IZADA LA BANDE-
RA NACIONAL A TODA ASTA POR SER ANIVERSARIO DE
LA INDEPENDENCIA DE MEXICO EN 1810.

INDICE

SECRETARIAS DE ESTADO

Hacienda y Crédito Público.....	3
Comercio y Fomento Industrial.....	3
Comunicaciones y Transportes.....	11
Desarrollo Urbano y Ecología.....	12
Reforma Agraria.....	16
Pesca.....	

PODER EJECUTIVO

PODER EJECUTIVO
SECRETARIA DE HACIENDA Y CREDITO
PUBLICO

Oficio Circular No. 102-786, por el que se comunica el cambio de domicilio de la Administración Fiscal Regional del Sur del Distrito Federal.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Secretaría de Hacienda y Crédito Público.—Subsecretaría de Ingresos.—Dependencia: 102-786.

ASUNTO: Se comunica cambio de domicilio de la Administración Fiscal Regional del Sur del D. F.

CC. Contribuyentes y Jefes de las Dependencias de esta Secretaría.

Se hace del conocimiento de ustedes, para

los efectos procedentes, que para satisfacer necesidades del buen servicio, con esta misma fecha cambió de domicilio la Administración Fiscal Regional del Sur del Distrito Federal:

Domicilio Anterior	Domicilio Actual
Av. Coyocacán No. 1501	Av. San Lorenzo No. 252
Col. del Valle	Col. Tepepan
Delegación Benito Juárez	Delegación Xochimilco
	16010 México, D. F.

03100 México, D. F.
Atentamente.
Sufragio Efectivo. No Reelección.
México, D. F., a 30 de agosto de 1983.—El
Subsecretario de Ingresos; Guillermo Prieto
Fortín.—Rúbrica.

SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

Decreto para la racionalización
Automotriz. Escuela Nacional.

Al margen un sello con el Escudo Nacional,
que dice: Estados Unidos Mexicanos.—Presi-

[illegible]

O Y FOMENTO INDUSTRIAL
y 50. de la Ley para Promover la Inversión Mexi-
Regular la Inversión Extranjera y

CONSIDERANDO

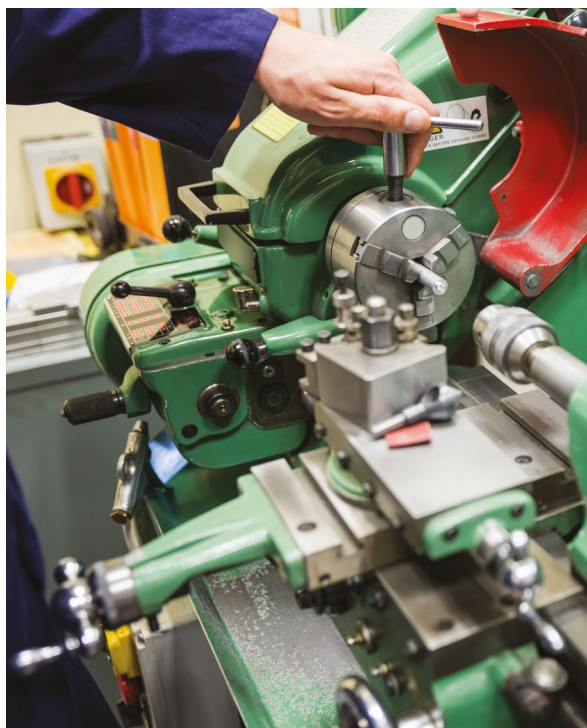
CONSIDERANDO

Que desde hace varios años el Gobierno Federal impulsa una política de fomento al desarrollo industrial y de la industria automotriz terminal y de autopartes, que ha permitido estructurar una importante industria industrial que constituye una fuente significativa de empleo.

Que para consolidar los logros alcanzados, de acuerdo con las actuales circunstancias nacionales e internacionales y a los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior de la industria automotriz y de autopartes establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo, es necesario racionalizar la industria automotriz a fin de que contribuya más eficazmente a los objetivos y prioridades nacionales.

Que para tal fin es indispensable que la in-

Que para tal fin es indispensable que...



FOTOS: ARCHIVO

LA CRISIS DE DEUDA Y LA RECESIÓN SUBSECUENTE IMPACTARON SEVERAMENTE AL APARATO PRODUCTIVO NACIONAL, INCLUIDA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ.

EL TRÁNSITO HACIA LA APERTURA

Mientras en los años sesenta el eje había sido la sustitución de importaciones, en los ochenta comenzó un giro decisivo hacia la apertura comercial.

La apertura transformó el comercio exterior mexicano y redefinió el modelo industrial del país. Entrar al juego internacional significó aceptar reglas, competir con estándares globales y desarrollar capacidades que, hasta entonces, no formaban parte de la práctica productiva nacional.

En 1986, México dio un paso clave al integrarse al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). Aquella decisión abrió mercados y colocó al país dentro de un sistema de reglas y disciplinas orientadas a dar mayor transparencia y certidumbre al comercio internacional.

Con el tiempo, el marco multilateral —consolidado posteriormente a través de la Organización Mundial del Comercio— reforzó un principio esencial: que los acuerdos regionales no deben convertirse en murallas, sino en puentes que impulsen el crecimiento del comercio global y eviten la formación de bloques cerrados.

Ese aprendizaje se aceleró cuando México dejó atrás el mundo del proteccionismo industrial y se enfrentó a la intemperie del mercado abierto.

En diciembre de 1989, el presidente Carlos Salinas de Gortari promulgó el *Decreto para la Modernización y Promoción de la Industria Automotriz*, que entraría en vigor al año siguiente.

La medida marcó el inicio de una nueva etapa para el sector. Por primera vez desde 1962 se autorizó la importación de vehículos nuevos, siempre que las armadoras mantuvieran un saldo positivo en su balanza comercial.

El decreto también redujo el requisito de contenido nacional obligatorio a 36%, reflejando el cambio de paradigma que comenzaba a imponerse: una industria menos orientada a la sustitución de importaciones y cada vez más integrada a los mercados internacionales.

México empezaba a dejar atrás el modelo de protección que había impulsado el nacimiento de la industria automotriz nacional para prepararse para un entorno de mayor apertura, competencia e integración global.

Este proceso alcanzaría su punto culminante con la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que entró en vigor el 1 de enero de

1994. A partir de entonces, el sector automotriz y de autopartes inició una transformación profunda: se alejó del esquema de sustitución de importaciones y se adaptó a la lógica de una región integrada y a un mercado estadounidense en expansión.

La apertura no sólo estimuló el comercio, también empujó al país a competir.

Las cifras reflejan la magnitud de ese cambio. Entre 1986 y 2002, las exportaciones mexicanas crecieron de 21.8 mil millones de dólares a 160.9 mil millones, un aumento promedio anual superior al 13% en ese periodo. Al mismo tiempo, la inversión extranjera directa encontró en México un polo de atracción dentro de ese nuevo entorno de certidumbre: entre 1994 y 2002 ingresaron al país 129,900 millones de dólares, impulsando la generación de empleo y la expansión de la plataforma productiva.

En paralelo, el sector automotriz transitó de un modelo dominado por el ensamble a otro de mayor integración y evolución tecnológica. La industrialización se expresó en transformaciones visibles: la reconfiguración geográfica de la producción, la adopción de nuevas tecnologías, la reorganización del trabajo y la densificación del sistema de proveedores.

México dejó de ser percibido únicamente como un territorio de mano de obra barata para convertirse en una plataforma de manufactura competitiva.

Pero competir en una economía abierta requería algo más que inversión y capacidad productiva. Exigía también instituciones capaces de representar al sector, construir consensos y participar en las negociaciones que definirían las nuevas reglas del comercio internacional.

La INA asumió entonces un papel cada vez más relevante.

Durante la presidencia de Agustín Ríos Matence, la INA participó activamente en los trabajos técnicos asociados tanto al Decreto para la Modernización y Promoción de la Industria Automotriz como a las negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

En ese proceso, la asociación coordinó la posición técnica del sector y trabajó de manera estrecha con organismos como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT). 🍌



DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL
DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Tomo CDXXXV
No. 7

Director
Lic. Jorge Esquerro L.

México, D.F., Lunes 11
de Diciembre de 1989

INDICE

PODER EJECUTIVO

Secretaría de Comercio y Fomento Industrial

Decreto para el fomento y modernización de la Industria Automotriz.....	2
Decreto para el fomento y modernización de la Industria Manufacturera de vehículos de autotransporte.....	11

Secretaría de Agricultura y Recursos Hidráulicos

Declaratoria de propiedad nacional de las aguas del manantial y arroyo El Zapote y arroyo y canal San Jorge, Municipio de Chimalapa, Chiapas.....	2
Declaratoria de propiedad nacional de las aguas del manantial y arroyo La Libertad, Municipio de Huixtla, Chiapas.....	2
Declaratoria de propiedad nacional de las aguas del manantial La Garza, manantial Vista Hermosa o Caracolar, arroyo f. drés, manantial y arroyo El Zapotal, Municipio de Villa Florencia, Chiapas.....	2

Banco de México

Determinación del tipo de cambio controlado de equilibrio.....	2
Tasas de interés de instrumentos de captación bancaria.....	2

Convocatoria para Concursos de Obras de Construcción de Aeropuertos y Servicios Aéreos

Convocatoria a todos los proveedores de la Administración Pública, interesados en participar en las licitaciones públicas, relativas a las obras de construcción de aeropuertos y servicios aéreos que se indican.....	2
--	---

Avisos

Generales.....	2
----------------	---

DIARIO OFICIAL

Lunes 11 de diciembre de 1989

PODER EJECUTIVO SECRETARIA DE COMERCIO Y FOMENTO INDUSTRIAL

DECRETO para el fomento y modernización de la Industria Automotriz.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, en ejercicio de la facultad que al Ejecutivo Federal confiere el artículo 89 fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y con fundamento en los artículos 21, 31 y 34 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal; 12 y 15 de la Ley Orgánica del Artículo 28 Constitucional en Materia de Monopolios; 10., 80., 11, 13, 15, 16 y 19 de la Ley sobre Atribuciones del Ejecutivo Federal en Materia Económica; 10., 20., 21, 22 y 23 de la Ley Reglamentaria del Artículo 131 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en Materia de Comercio Exterior y 50. de la Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera, y

CONSIDERANDO

Que el Gobierno Federal puso en práctica una política de fomento de la industria automotriz, que ha permitido estructurar una importante planta industrial que constituye una fuente significativa de empleo;

Que para consolidar los logros alcanzados, de acuerdo con las actuales circunstancias nacionales e internacionales y con los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior, que le otorgan un papel fundamental a la globalización de la industria, es necesario modernizar el sector automotriz;

Que es conveniente que el sector automotriz se inserte activa y gradualmente en los mercados internacionales y se lleven a cabo políticas de desregulación económica para garantizar su competitividad y eficiencia;

Que es necesario que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos para que resulten accesibles al consumidor nacional y sean susceptibles de exportarse;

Que es conveniente que la industria nacional de autopartes participe activamente en esta etapa de desarrollo para que se integre eficazmente a la nueva tendencia de la industria;

Que se requiere mantener un adecuado ritmo de inversiones, de modo que en la industria prevalezcan estándares de eficiencia, productividad y tecnología a niveles internacionales;

Que es preciso fomentar el desarrollo tecnológico y la adopción de técnicas avanzadas, en la producción de vehículos;

Que una mayor especialización y producción a escalas más eficientes permitirán generar un mayor volumen de empleos y fortalecer el mercado doméstico;



FOTO: DEPARTAMENTO DE ESTADO DE ESTADOS UNIDOS.

DURANTE LA FIRMA DEL TLCAN, EL 17 DE DICIEMBRE DE 1992. DE PIE: CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE DE MÉXICO; GEORGE W. BUSH, PRESIDENTE DE ESTADOS UNIDOS, Y BRIAN MULRONEY, PRIMER MINISTRO DE CANADÁ; SENTADOS: JAIME SERRA (MÉXICO), CARLA HILLS (ESTADOS UNIDOS) Y MICHAEL WILSON (CANADÁ).



DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Tomo CDLXXXIII No. 14 México, D.F., lunes 20 de diciembre de 1993

Lunes 20 de diciembre de 1993

DIARIO OFICIAL

(TLC Parte I) I

PODER EJECUTIVO

SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES

DECRETO de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

CARLOS SALINAS DE GORTARI, PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

Por plenipotenciarios debidamente autorizados al efecto, se firmó, simultáneamente, el día diecisiete del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y dos en las ciudades de México, Ottawa y Washington, D.C., el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, cuyo texto y forma en español constan en la copia certificada adjunta.

El Tratado fue aprobado por la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión, el día veintidós del mes de noviembre del año de mil novecientos noventa y tres, según Decreto publicado en el **Diario Oficial de la Federación** del día ocho del mes de diciembre del propio año.

Los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos, Canadá y los Estados Unidos de América, de conformidad con el Artículo 2203 del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, intercambiaron notificaciones en las que manifestaron haber concluido con las formalidades jurídicas necesarias a efecto de que el Tratado entre en vigor el día primero del mes de enero de mil novecientos noventa y cuatro.

Por lo tanto, para su debida observancia y en cumplimiento de lo dispuesto por la Fracción Primera del Artículo Ochenta y Nueve de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, a los 14 días del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y tres.- **Carlos Salinas de Gortari**.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **Manuel Camacho Solís**.- Rúbrica.

MARCELO EBRARD CASAUBON, SUBSECRETARIO DE RELACIONES EXTERIORES, CERTIFICA: Que en los archivos de esta Secretaría obra el original correspondiente a México del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, firmado, simultáneamente, el día diecisiete del mes de diciembre del año de mil novecientos noventa y dos, en las ciudades de México, Ottawa y Washington, D.C., cuyo texto y forma en español son los siguientes:

PREAMBULO

INDICE

PRIMERA PARTE ASPECTOS GENERALES

Capítulo I Objetivos

- | | |
|---------------|--|
| Artículo 101. | Establecimiento de la zona de libre comercio |
| Artículo 102. | Objetivos |
| Artículo 103. | Relación con otros tratados internacionales |
| Artículo 104. | Relación con tratados en materia ambiental y de conservación |
| Artículo 105. | Extensión de las obligaciones |
| Anexo | |

Capítulo II Definiciones generales

- Artículo 201. Definiciones de aplicación general
Anexo

SEGUNDA PARTE COMERCIO DE BIENES

- Capítulo III Trato nacional y acceso de bienes al mercado**
Artículo 300. Ambito de aplicación y extensión de las obligaciones

NS 2.10 EJEMPLAR

LA UNIDAD COMO ESTRATEGIA

La apertura comercial transformó la industria mexicana de autopartes, pero también fortaleció a las instituciones que la representaban.

Frente a un entorno desafiante, varios grupos empresariales decidieron cerrar filas. Empresarios como Fernando Senderos, al frente de Grupo DESC, impulsaron la construcción de una posición común para defender los intereses de la industria durante las negociaciones que redefinirían el futuro del sector automotriz en América del Norte.

En aquel momento, la capacidad institucional de la INA aún era limitada, por lo que uno de los objetivos centrales fue fortalecer a la asociación como interlocutor técnico y representativo de la industria.

A ese esfuerzo se sumaron compañías y grupos estratégicos como Proeza, Condumex, Grupo Industrial Saltillo, Vitro, Bocar y ALFA, entre otros.

Aunque la mayor parte de los asociados de la INA eran empresas transnacionales, los grupos mexicanos desempeñaron un papel particularmente relevante en la construcción de consensos y en la articulación de una posición común frente a los desafíos de la apertura comercial.

Esa coordinación permitió que la industria participara en las negociaciones desde una posición de mayor unidad y fortaleza. Con el tiempo, las decisiones adoptadas durante aquellos años resultarían fundamentales para consolidar a México como uno de los principales centros de manufactura automotriz y de autopartes de América del Norte.

La experiencia también transformó a la propia asociación. La INA dejó de ser únicamente un organismo de representación sectorial para convertirse en una referencia técnica capaz de participar en discusiones estratégicas de alcance nacional e internacional. La negociación se volvió oficio, y el oficio, institución.

Alianzas para toda la cadena de valor

A medida que la industria automotriz mexicana se integraba a los mercados internacionales, la INA comprendió que los grandes desafíos del sector no podían enfrentarse de manera aislada.

La competitividad de la industria dependía de una cadena compleja donde convivían fabricantes de autopartes, armadoras, distribuidores, productores de vehículos pesados, comercializadores de refacciones y organismos empresariales. Defender los intereses de uno de esos eslabones implicaba, cada vez más, comprender y fortalecer al conjunto.

Bajo esa lógica, la INA estrechó su colaboración con organizaciones como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), la Asociación de Representantes, Importadores y Distribuidores de Refacciones y Accesorios (ARIDRA), la Asociación Nacional de Comerciantes en Automóviles (ANCA), así como con organismos empresariales como la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA) y la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN).

La construcción de estas alianzas permitió coordinar posiciones, compartir diagnósticos y presentar propuestas conjuntas frente a los retos que planteaban la apertura comercial, la evolución tecnológica y los cambios regulatorios.

Con el tiempo, esta red de colaboración contribuyó a que la industria dejara de actuar como una suma de intereses dispersos y comenzara a presentarse como un ecosistema integrado, capaz de articular una visión común para el desarrollo automotor de México. 🌱

A medida que la industria automotriz mexicana se integraba a los mercados internacionales, la INA comprendió que los grandes desafíos del sector no podían enfrentarse de manera aislada. La construcción de alianzas con otras organizaciones permitió coordinar posiciones, compartir diagnósticos y presentar propuestas conjuntas frente a los retos que planteaban la apertura comercial, la evolución tecnológica y los cambios regulatorios.

MODERNIZACIÓN, LIDERAZGO Y RESILIENCIA

La década de 2000 comenzó con expansión, liderazgo institucional y modernización estratégica, y cerró con una de las crisis más severas que haya enfrentado el sector automotriz a nivel global.

Sin embargo, la industria mexicana de autopartes demostró resiliencia. Ajustó su estructura, mantuvo su integración internacional y preparó el terreno para una recuperación que redefiniría nuevamente su papel en la economía mexicana.

El nuevo siglo llegó con expectativas alentadoras para la Industria Nacional de Autopartes (INA). Después de décadas de consolidación institucional, la asociación dio un paso simbólico y estratégico al instalarse en un inmueble propio en la colonia Del Valle, sede que albergaría a la institución durante más de veinte años. Era una señal clara de estabilidad y madurez.

Comenzó entonces un proceso de reestructuración y planeación estratégica orientado a fortalecer los cimientos de la industria. Se puso especial énfasis en el desarrollo de la proveeduría de segundo y tercer nivel, en la educación y la incorporación de tecnología, en la equidad entre fabricantes nacionales y extranjeros, en el desarrollo de infraestructura que atendiera las necesidades del sector automotriz y en la generación de sinergias con asociaciones e instituciones con objetivos afines.

La INA asumía así un papel cada vez más activo como articuladora del ecosistema productivo.

Sembrar futuro: CIIAM y Electratón

En 2002, el ingeniero Ramón Suárez Fernández, entonces director general de la INA, impulsó dos iniciativas que marcarían la década.

La primera fue la creación del Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIIAM), concebido como un espacio de diálogo estratégico entre industria, gobierno y academia. La segunda, el Campeonato de Autos Eléctricos Electratón, un proyecto visionario orientado a vincular a estudiantes con la práctica automotriz y a anticipar el futuro de la electromovilidad.

La relevancia institucional de la INA quedó de manifiesto cuando el entonces presidente de México, Vicente Fox, acudió personalmente a la inauguración de la primera edición del CIIAM.

En enero de 2006, Ramón Suárez Fernández fue designado presidente ejecutivo por el Consejo de Directores de la asociación.

Ese mismo año informó que el valor de la producción de autopartes en diciembre alcanzó 1,938.139 millones

de dólares, frente a los 1,824.726 millones registrados en diciembre de 2005, lo que representó un crecimiento de 6.2%, equivalente a 113 millones de dólares adicionales. Fue el mejor mes de diciembre en la historia del sector hasta ese momento.

México se consolidaba así como un proveedor especializado dentro de la cadena global de valor automotriz. Los rubros que mostraban mayor dinamismo exportador eran:

- Arnéses para automóvil
- Asientos para vehículos compactos
- Motores a gasolina
- Partes para carrocería
- Módulos de seguridad para sistemas de bolsas de aire y cinturones
- Turbocargadores y supercargadores
- Volantes de dirección
- Bastidores
- Tableros de instrumentos integrados

La industria mexicana: anfitriona global

En julio de 2007 se celebró la Semana Internacional de la Industria Automotriz en México, en el Centro Banamex, que incluyó el V Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México y la décimo tercera edición de Expo INA-PAACE Automechanika México.

El evento fue organizado en conjunto con asociaciones internacionales como Motor & Equipment Manufacturers Association (MEMA), Specialty Equipment Market Association (SEMA), Automotive Parts Rebuilding Association (APRA), Automotive Aftermarket Industry Association (AAIA) y Messe Frankfurt.

La industria mexicana era más que mera participante en la conversación global: comenzaba a encabezarla.

Liderazgo y posicionamiento institucional

El ingeniero Agustín Ríos Matence asumió la presidencia ejecutiva con la encomienda de fortalecer la difusión y el posicionamiento institucional de la INA.

Durante su gestión se consolidaron el CIIAM y el Electratón, se creó la Expo INA y se fortaleció el acercamiento con el gobierno federal. El entonces presidente Felipe Calderón Hinojosa participó en inauguraciones del CIIAM, consolidando una relación institucional de respeto y colaboración. La INA se posicionó como la voz más visible del sector. 🍌



FOTOS: ARCHIVO

IMÁGENES DE EDICIONES ANTERIORES DEL CONGRESO INTERNACIONAL DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO (CIAM).

LA TORMENTA PERFECTA: 2008-2009

La segunda mitad de la década de 2000 estuvo marcada por uno de los episodios más complejos de la economía mundial contemporánea.

En 2008, los mercados internacionales sufrieron una caída estrepitosa que impactó directamente al sector automotriz.

Ese año, la producción de autopartes en México alcanzó 30,000 millones de dólares, de los cuales 17,500 millones se destinaron a exportaciones, es decir, el 58% del total. El 80% de esas exportaciones se dirigieron a Estados Unidos, mientras que el resto se distribuyó entre Europa, Sudamérica y, de manera incipiente, Asia.

Sin embargo, en 2009 la crisis financiera global golpeó con fuerza. El mercado de repuesto mexicano, valorado en 9,500 millones de dólares, dependía en un 55% de importaciones. La contracción en la venta de vehículos nuevos generó paros técnicos y reestructuraciones en los programas de producción de las armadoras,

provocando una caída del 40% en la comercialización de autopartes.

Las cifras reflejaron la magnitud del impacto: la producción total descendió 28.3%, las exportaciones cayeron 26.4%, y la venta al público registró una reducción equivalente.

En los primeros cinco meses del año, la producción nacional se desplomó más del 41%, mientras que las exportaciones retrocedieron 40.5%.

Fue uno de los momentos más críticos en la historia moderna del sector automotriz mexicano.

La crisis obligó a replantear estrategias. La integración productiva con América del Norte, la especialización tecnológica y la creciente competitividad de la proveeduría mexicana sentaron las bases para una recuperación acelerada.

En pocos años, la industria no sólo se recuperaría: iniciaría una nueva etapa de expansión que consolidaría a México entre los principales productores de autopartes del mundo. 🍌

La crisis obligó a replantear estrategias. La integración productiva con América del Norte, la especialización tecnológica y la creciente competitividad de la proveeduría mexicana sentaron las bases para una recuperación acelerada. En pocos años, la industria no sólo se recuperaría: iniciaría una nueva etapa de expansión que consolidaría a México entre los principales productores de autopartes del mundo.

LA DEFENSA DEL SECTOR EN TIEMPOS DECISIVOS

Tras 25 años de trayectoria dentro de la Industria Nacional de Autopartes (INA), y debido a cuestiones de salud, el ingeniero Agustín Ríos Matence presentó su renuncia a la presidencia en 2011.

Su historia dentro de la institución había comenzado en 1987. A lo largo de más de dos décadas participó en algunos de los momentos más relevantes para el desarrollo del sector. Entre ellos destaca su intervención en el decreto automotriz de 1989, previo al inicio del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN/NAFTA), donde representó al Grupo DESC, uno de los conglomerados más influyentes de la industria de autopartes en México.

En aquellos años, la supervivencia misma de la INA estaba en juego. Los decretos y tratados comerciales que se aproximaban modificarían radicalmente las reglas del sector. La prioridad era clara: asegurar que las empresas mexicanas de autopartes no quedaran desplazadas por la apertura comercial y que la industria nacional pudiera integrarse con éxito a un mercado regional cada vez más competitivo. En 2012, la presidencia ejecutiva de la INA fue asumida por el ingeniero Óscar Albín Santos, especialista con más de tres décadas de experiencia en el sector automotriz, primero en Volkswagen de México y posteriormente en Chrysler de México.

Durante su gestión, la INA fortaleció su papel como articuladora de la industria. Se dio continuidad a iniciativas estratégicas como el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIIAM), la Expo INA y el Electratón, al tiempo que se impulsó un frente común con otras asociaciones del sector en temas regulatorios y de política industrial.

La asociación trabajó de manera cercana con diversas dependencias del gobierno federal —entre ellas las secretarías de Economía, Medio Ambiente, Hacienda y Educación Pública— para impulsar la capacitación técnica, fortalecer la formación de talento especializado y atender los nuevos retos de proveeduría y disponibilidad de mano de obra en la industria.

En este periodo la INA amplió su base de afiliados y consolidó su posición como interlocutor técnico del sector ante autoridades nacionales e internacionales. En este contexto, la asociación participó activamente en uno de los procesos comerciales más relevantes de la historia reciente de Norteamérica: la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que daría origen al Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). 🍌

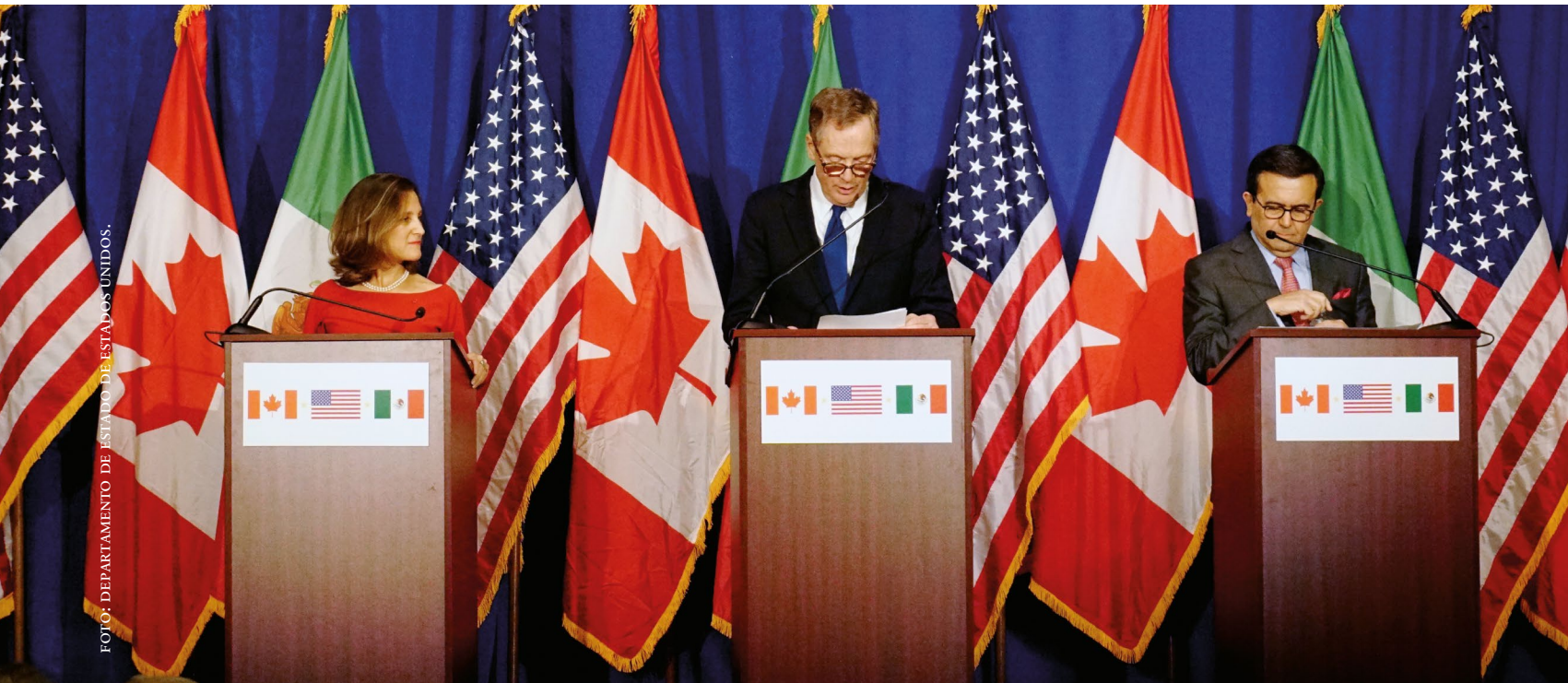


FOTO: DEPARTAMENTO DE ESTADO DE ESTADOS UNIDOS.

CONFERENCIA DE PRENSA AL FINALIZAR LA CUARTA RONDA DE NEGOCIACIONES PARA LA MODERNIZACIÓN DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE (TLCAN) EN OCTUBRE DE 2017. DE IZQUIERDA A DERECHA, SE OBSERVA A LA MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES DE CANADÁ, CHRYSTIA FREELAND; AL REPRESENTANTE COMERCIAL DE ESTADOS UNIDOS, ROBERT LIGHTHIZER; Y AL SECRETARIO DE ECONOMÍA DE MÉXICO, ILDEFONSO GUAJARDO.



FOTOS: ARCHIVO



LA INA PARTICIPÓ ACTIVAMENTE EN LA RENEGOCIACIÓN DEL TLCAN Y HA SIDO UN ACTOR ESTRATÉGICO EN LA REVISIÓN DEL TRATADO ENTRE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (T-MEC).

LA RENEGOCIACIÓN DEL TLCAN Y EL NACIMIENTO DEL T-MEC

Durante más de dos décadas, el TLCAN fue el marco que permitió la consolidación de la industria automotriz mexicana como una de las plataformas manufactureras más dinámicas del mundo. La integración productiva entre México, Estados Unidos y Canadá transformó a la región en uno de los sistemas industriales más complejos y eficientes del planeta.

Sin embargo, hacia la segunda mitad de la década de 2010 ese modelo enfrentó un nuevo momento de redefinición. En 2017, los tres países iniciaron la renegociación del tratado con el objetivo de actualizar sus reglas comerciales y adaptarlas a una nueva realidad económica marcada por la transformación tecnológica, la digitalización de la industria, las tensiones comerciales globales y la creciente competencia internacional por atraer inversiones productivas.

El proceso culminó con la firma del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), que entró en vigor el 1 de julio de 2020, sustituyendo al TLCAN como el nuevo marco jurídico para el comercio y la integración productiva de Norteamérica.

Para la industria automotriz y de autopartes, el nuevo acuerdo implicó cambios profundos. Quizá el más importante fue la modificación de las reglas de origen del sector automotriz: bajo el TLCAN, un vehículo debía contar con 62.5% de contenido regional para poder comercializarse libre de aranceles dentro de Norteamérica; el nuevo acuerdo elevó ese requisito a 75%, incorporando además nuevas condiciones relacionadas con el contenido regional en acero y aluminio, así como requisitos laborales vinculados al valor de contenido laboral (LVC).

Este cambio tuvo implicaciones estructurales. No fue un simple ajuste técnico: fue una señal industrial. Significó que una mayor proporción de componentes debía producirse dentro de la región para acceder al mercado norteamericano sin aranceles.

Para México, esto representó una oportunidad estratégica para fortalecer la proveeduría regional de autopartes,

incrementar el contenido tecnológico de la producción y consolidar su posición dentro de la cadena de valor automotriz de Norteamérica.

En conjunto, estas disposiciones redibujaron el centro de gravedad del sistema automotriz norteamericano: más integración regional, mayor sofisticación tecnológica y una cadena de suministro más resiliente.

En este contexto de redefinición comercial, la INA desempeñó un papel fundamental como articuladora del sector durante el proceso de renegociación.

La asociación participó activamente en el diálogo entre industria y gobierno, aportando análisis técnicos, información estratégica y propuestas orientadas a garantizar que las nuevas reglas del acuerdo preservaran la competitividad regional y fortalecieran la cadena de suministro automotriz.

A lo largo del proceso, la INA trabajó junto con autoridades mexicanas, organismos empresariales y asociaciones internacionales para asegurar que el nuevo marco comercial reflejara la realidad de una industria profundamente integrada a nivel regional.

Su participación fue particularmente relevante en temas como: la implementación de las nuevas reglas de origen, el fortalecimiento de la proveeduría regional, la adaptación de la industria a los nuevos requisitos laborales, y la promoción de condiciones que permitieran atraer nuevas inversiones productivas.

Más allá de la negociación misma, la INA ha acompañado a las empresas del sector en la comprensión y aplicación de las disposiciones del T-MEC, facilitando información técnica, análisis regulatorios y espacios de coordinación entre los distintos actores de la industria.

En un entorno global caracterizado por la relocalización de cadenas productivas, las tensiones comerciales y la acelerada transformación tecnológica del sector automotriz, la labor de representación, análisis estratégico y articulación institucional de la INA se volvió más relevante que nunca. 🍌



LAS IMÁGENES CORRESPONDEN A LA CEREMONIA DE FIRMA DEL TRATADO ENTRE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (T-MEC), EL 30 DE NOVIEMBRE DE 2018, DURANTE LA CUMBRE DE LÍDERES DEL G20 EN BUENOS AIRES, ARGENTINA.





DIARIO OFICIAL
DE LA FEDERACION

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
No. de edición del mes: 22 Ciudad de México, lunes 29 de junio de 2020

Lunes 29 de junio de 2020 DIARIO OFICIAL (Segunda Sección) 1

**SEGUNDA SECCION
PODER EJECUTIVO
SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES**

DECRETO Promulgatorio del Protocolo por el que se Sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en la Ciudad de México el diez de mayo de 2020, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, del Protocolo Modificatorio al Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en la Ciudad de México el diez de diciembre de dos mil diecinueve; de seis acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, y de dos acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados en la Ciudad de México, el diez de diciembre de dos mil diecinueve.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- Presidencia de la República.

ANDRÉS MANUEL LÓPEZ OBRADOR, PRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, a sus habitantes, sabed:

El treinta de noviembre de dos mil dieciocho, en Buenos Aires, y el diez de diciembre de dos mil diecinueve, en la Ciudad de México, el Plenipotenciario de los Estados Unidos Mexicanos, debidamente autorizado para tal efecto, firmó *ad referendum* el Protocolo por el que se Sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, y seis acuerdos paralelos con el Gobierno de los Estados Unidos de América, así como el Protocolo Modificatorio al Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, y dos acuerdos paralelos con el Gobierno de los Estados Unidos de América, respectivamente, cuyo texto en español consta en la copia certificada adjunta.

El Protocolo, el Protocolo Modificatorio y los acuerdos paralelos mencionados fueron aprobados por la Cámara de Senadores del Honorable Congreso de la Unión, el diecinueve de junio y el doce de diciembre de dos mil diecinueve, según decretos publicados en el Diario Oficial de la Federación del veintinueve de julio de dos mil diecinueve y del veintuno de enero de dos mil veinte.

Las notificaciones requeridas para la entrada en vigor del Protocolo y del Protocolo Modificatorio, se efectuaron en las ciudades de Ottawa, México y Washington, D.C., el 2 y el 24 de abril de dos mil veinte, respectivamente. Las notificaciones efectuadas entre los Gobiernos de los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América incluyen los acuerdos paralelos entre ambos Gobiernos.

Por lo tanto, para su debida observancia, en cumplimiento de lo dispuesto en la fracción I del artículo 89 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, promulgo el presente Decreto, en la residencia del Poder Ejecutivo Federal, en la Ciudad de México, el 22 de junio de 2020.

TRANSITORIO

ÚNICO.- El presente Decreto entrará en vigor el primero de julio de dos mil veinte.

Andrés Manuel López Obrador.- Rúbrica.- El Secretario de Relaciones Exteriores, **Marcelo Luis Ebrard Casaubon.-** Rúbrica.

ALEJANDRO CELORIO ALCÁNTARA, CONSULTOR JURIDICO DE LA SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES,

CERTIFICA:

Que en los archivos de esta Secretaría obra el original correspondiente a México del Protocolo por el que se Sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho; del Protocolo Modificatorio al Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, hecho en la Ciudad de México el diez de diciembre de dos mil diecinueve; de seis acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, y de dos acuerdos paralelos entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el Gobierno de los Estados Unidos de América, celebrados en la Ciudad de México, el diez de diciembre de dos mil diecinueve, cuyo texto en español es el siguiente:

DO
Unión
Internación
s Exteriores
rina
Sección Ciudadana
rédito Público
Recursos Naturales
s y Transportes
n Pública
a Federal

2 (Segunda Sección) DIARIO OFICIAL Lunes 29 de junio de 2020

PROTOCOLO POR EL QUE SE SUSTITUYE EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE POR EL TRATADO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y CANADÁ

Los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (las "Partes"),

TENIENDO EN CONSIDERACIÓN el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, el cual entró en vigor el 1 de enero de 1994 (el "TLCAN"),

HABIENDO EMPRENDIDO negociaciones para enmendar el TLCAN de conformidad con el Artículo 2202 del TLCAN que resultaron en el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (el "T-MEC");

Han acordado lo siguiente:

1. A la entrada en vigor de este Protocolo, el T-MEC, adjunto como un Anexo a este Protocolo, sustituirá el TLCAN, sin perjuicio de aquellas disposiciones establecidas en el T-MEC que refieran a disposiciones del TLCAN.
2. Cada Parte notificará a las otras Partes, por escrito, una vez que haya concluido los procedimientos internos requeridos para la entrada en vigor de este Protocolo. Este Protocolo y su Anexo entrarán en vigor el primer día del tercer mes siguiente a la última notificación.
3. A la entrada en vigor de este Protocolo, el Acuerdo de Cooperación Laboral para América del Norte, hecho en México, Washington y Ottawa los días 8, 9, 12 y 14 de septiembre de 1993, se dará por terminado.

EN FE DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Protocolo.

HECHO en Buenos Aires, a los treinta días de noviembre de dos mil dieciocho, por triplicado, en los idiomas español, inglés y francés, siendo cada texto igualmente auténtico.

Por el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos.- Rúbrica.- Por el Gobierno de los Estados Unidos de América.- Rúbrica.- Por el Gobierno de Canadá.- Rúbrica.

TRATADO ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Y CANADÁ

PREÁMBULO

El Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos, el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de Canadá (colectivamente "las Partes"), decididos a:

FORTALECER DE NUEVO la amistad prolongada entre ellas y sus pueblos, y la sólida cooperación económica que se ha desarrollado a través del comercio y la inversión;

AVANZAR el fortalecimiento de sus cercanas relaciones económicas;

REEMPLAZAR el Tratado de Libre Comercio de América del Norte de 1994 con un nuevo acuerdo de alto estándar del siglo XXI para apoyar el comercio mutuamente beneficioso que conduzca a mercados más libres y justos, y un crecimiento económico sólido en la región;

PRESERVAR Y EXPANDIR el comercio y la producción regionales incentivando aún más la producción y el abastecimiento de mercancías y materiales en la región;

MEJORAR Y PROMOVER la competitividad de las exportaciones y empresas regionales en los mercados globales, y las condiciones de competencia justa en la región;

RECONOCER que las pequeñas y medianas empresas, incluidas las micro empresas (PYMES), contribuyen significativamente al crecimiento económico, el empleo, el desarrollo de la comunidad, la participación de la juventud y la innovación, y a buscar apoyar su crecimiento y desarrollo mediante el mejoramiento de la habilidad para participar y beneficiarse de las oportunidades creadas por este Tratado;

ESTABLECER un marco legal y comercial claro, transparente y predecible para la planificación de negocios que apoye una mayor expansión del comercio y la inversión;

FACILITAR el comercio entre las Partes promoviendo procesos aduaneros eficientes y transparentes que reduzcan los costos y aseguren predictibilidad para importadores y exportadores, y alentar la expansión de la cooperación en materia de facilitación del comercio y aplicación;



FOTO: ARCHIVO

Autopartes: la columna vertebral de Norteamérica

La relevancia del T-MEC para México se refleja en el peso que la industria automotriz y de autopartes tiene en la economía nacional.

México se ha consolidado como uno de los principales productores mundiales de componentes automotrices y como el principal proveedor de autopartes para Estados Unidos. Cerca de una tercera parte de las importaciones estadounidenses de autopartes proviene de México, lo que refleja el alto grado de integración productiva alcanzado en la región.

El impacto del acuerdo se mide en cifras, pero también en su alcance social. El sistema automotriz sostiene

una extensa red económica que incluye desde armadoras y fabricantes de autopartes hasta agencias de vehículos, refaccionarias, talleres mecánicos, servicios técnicos y una amplia gama de actividades vinculadas a la movilidad.

La industria mexicana de autopartes cerró 2022 con un valor de producción superior a los 106 mil millones de dólares, confirmando que el país no sólo participa en el mercado global: ocupa una posición estratégica dentro de él.

La industria de autopartes es, en muchos sentidos, la columna vertebral de la fabricación de vehículos en toda Norteamérica.

Cuando México produce autopartes, Norteamérica produce movilidad. 🚗

CUANDO EL MUNDO SE DETUVO

Hubo un momento reciente en que la industria automotriz mundial se detuvo como si alguien hubiera apagado el interruptor.

A finales del primer trimestre de 2020, la pandemia de COVID-19 provocó una disrupción sin precedentes en la economía global. Las cadenas de suministro se interrumpieron, las plantas suspendieron operaciones y la producción automotriz registró caídas drásticas en prácticamente todos los continentes.

México no fue la excepción. En el marco de las medidas sanitarias adoptadas por el gobierno federal, las actividades económicas se clasificaron como esenciales y no esenciales. En un primer momento, el sector automotriz fue considerado no esencial. Las fábricas cerraron, la producción se detuvo y la extensa red de proveedores que alimenta a la industria quedó prácticamente paralizada.

Pero en una región tan profundamente integrada como Norteamérica, la idea de detener uno de los eslabones resultaba insostenible.

La industria automotriz de Estados Unidos no podía reactivarse sin autopartes producidas en México. Canadá tampoco podía reiniciar su producción sin el flujo regional de componentes. La cadena de suministro automotriz funciona como un sistema continuo: detener un punto implica detener a todos.

En ese contexto, la Industria Nacional de Autopartes (INA) actuó con rapidez y estrategia.

La asociación solicitó al gobierno federal reconsiderar la clasificación del sector de autopartes como actividad no esencial. El argumento era claro: las autopartes no sólo sostienen a la industria automotriz; sostienen el funcionamiento cotidiano del país en una situación de emergencia.

Ambulancias, patrullas, vehículos de bomberos, transporte de mercancías, servicios energéticos y movilidad de pasajeros dependen de refacciones, mantenimiento y continuidad operativa. Sin autopartes, la infraestructura básica de movilidad del país también se detiene.

La gestión de la INA se desplegó en múltiples frentes. Se estableció diálogo con diversas dependencias del gobierno federal, particularmente con la Secretaría de Economía, al tiempo que se buscó coordinación con Bancomext para explorar mecanismos de apoyo financiero al sector. Paralelamente, la asociación mantuvo comunicación permanente con las organizaciones que representan a la industria automotriz mexicana —AMIA, ANPACT y AMDA— con el propósito de articular una postura común.

El trabajo institucional también se extendió hacia organismos cúpula del sector empresarial. Como integrante de la mesa directiva de la Confederación de Cámaras Industriales de la República Mexicana (CONCAMIN), la INA promovió acciones para evitar la paralización prolongada del sector automotriz y solicitó el

acompañamiento del conjunto de la industria nacional frente a la emergencia.

A través de CONCAMIN, se planteó la intervención del Consejo Coordinador Empresarial (CCE) para impulsar medidas de apoyo económico al sector, entre ellas estímulos fiscales y mecanismos de respaldo financiero que permitieran mitigar el impacto de la crisis sanitaria.

De manera paralela, la INA colaboró con la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX) para solicitar al Consejo de Salubridad General la publicación de un acuerdo que reconociera a la industria automotriz —incluyendo su cadena de proveeduría y comercialización— como sector esencial de la economía.

La estrategia también incluyó una estrecha coordinación con las asociaciones hermanas del sector automotor.

Junto con AMIA, ANPACT y AMDA, la INA firmó una solicitud dirigida al gobierno federal para que el sector automotriz mexicano fuera reconocido como actividad esencial, subrayando la importancia de mantener operativas las plantas de producción de autopartes, refacciones y servicios de mantenimiento.

Asimismo, las asociaciones enviaron una comunicación conjunta al presidente Andrés Manuel López Obrador, en la que expusieron diversas preocupaciones derivadas de la contingencia sanitaria y de la inminente entrada en vigor del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC).

Entre los temas planteados se encontraban la necesidad de preservar la continuidad de las operaciones aduanales, mantener la estabilidad regulatoria del sector y establecer medidas fiscales que facilitaran la recuperación del mercado interno.

La interlocución de la INA también se extendió al ámbito internacional.

A principios de abril de 2020, la asociación solicitó el apoyo de la Original Equipment Suppliers Association (OESA) de Estados Unidos para impulsar, a través de su gobierno, el reconocimiento del sector automotriz mexicano como actividad esencial.

La lógica era evidente: la industria automotriz de Norteamérica funciona como un sistema profundamente integrado, por lo que la reactivación de Estados Unidos resultaba inviable sin la participación de la proveeduría mexicana.

La OESA respaldó esta posición y solicitó formalmente la intervención del secretario de Estado de Estados Unidos, Michael Pompeo, para promover la homologación de criterios entre los países de la región.

A este esfuerzo se sumó también la Asociación Alemana de la Industria Automotriz (VDA), que realizó gestiones ante la Secretaría de Economía para apoyar la reapertura coordinada del sector. 🍌



FOTO: ARCHIVO



FOTO: ARCHIVO



FOTO: CORTESÍA DE BOSCH

DURANTE LA EMERGENCIA SANITARIA POR LA PANDEMIA DE COVID-19, LA INA COLABORÓ CON LA COPARMEX PARA SOLICITAR AL CONSEJO DE SALUBRIDAD GENERAL LA PUBLICACIÓN DE UN ACUERDO QUE RECONOCIERA A LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ —INCLUYENDO SU CADENA DE PROVEEDURÍA Y COMERCIALIZACIÓN— COMO SECTOR ESENCIAL DE LA ECONOMÍA.

REAPERTURA Y COORDINACIÓN REGIONAL

Gradualmente, los resultados comenzaron a materializarse. El 8 de abril de 2020, el presidente Andrés Manuel López Obrador anunció la disposición del gobierno mexicano para reabrir las operaciones del sector automotriz en coordinación con los calendarios de reactivación de Estados Unidos y Canadá, con el fin de preservar la continuidad de las cadenas de producción regionales.

Posteriormente, los gobiernos de América del Norte anunciaron un plan regional de reapertura del sector automotriz, lo que permitió sincronizar el reinicio de actividades dentro de la cadena productiva.

Paralelamente, representantes de las asociaciones automotrices sostuvieron reuniones con el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS) para acordar la implementación de protocolos sanitarios que permitieran el reinicio seguro de las operaciones industriales.

De este trabajo surgió una guía oficial de seguridad sanitaria para las empresas del sector automotriz, que posteriormente sería replicada en otras ramas de la economía.

Durante este periodo, la Industria Nacional de Autopartes (INA) también reforzó la comunicación con sus empresas afiliadas, compartiendo información actualizada sobre las disposiciones gubernamentales, lineamientos sanitarios y acciones sectoriales orientadas a facilitar la reapertura.

Incluso ante la escasez inicial de pruebas diagnósticas, la asociación impulsó mecanismos para facilitar el acceso a pruebas de COVID-19 entre sus empresas afiliadas, contribuyendo a la implementación de medidas de seguridad laboral. La pandemia dejó múltiples enseñanzas para la economía global. Para la industria automotriz, una de ellas fue particularmente clara.

En una cadena productiva profundamente integrada, la continuidad operativa también se negocia.

Las decisiones sanitarias, comerciales y productivas no pueden analizarse de manera aislada cuando los sistemas industriales funcionan a escala regional. La coordinación entre gobiernos, empresas y asociaciones se vuelve esencial para preservar la estabilidad de toda la cadena.

Durante la crisis, la INA desempeñó ese papel: actuó como puente entre industria, gobierno y socios internacionales, contribuyendo a sostener el empleo, proteger la planta productiva y asegurar la continuidad de una de las cadenas manufactureras más importantes de Norteamérica.

La pandemia detuvo al mundo por un momento. Pero también demostró que, incluso en circunstancias extremas, la cooperación y la representación institucional pueden mantener en movimiento a una industria entera. 🍷



DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION

ORGANO DEL GOBIERNO CONSTITUCIONAL DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

No. de edición del mes: 8

Ciudad de México, jueves 14 de mayo de 2020

CONTENIDO

Secretaría de Seguridad y Protección Ciudadana

Secretaría de Hacienda y Crédito Público

Secretaría de Economía

Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Secretaría de Salud

Banco de México

144

DIARIO OFICIAL

Jueves 14 de mayo de 2020

para seguridad en el ambiente laboral, readecuación de espacios y procesos productivos, así como la implementación de filtros de ingreso, sanitización e higiene del espacio laboral, entre otras que determine la Secretaría de Salud, conforme al Artículo Cuarto, segundo párrafo, del presente Acuerdo, y

iii) **Etapas 3.-** Inicia el 1 de junio del 2020, conforme al sistema de semáforo por regiones para la reapertura de actividades sociales, educativas y económicas.

ARTÍCULO TERCERO.- El semáforo a que se refieren los Artículos Primero y Segundo y que se incorpora como Anexo de este Acuerdo, establece mediante colores las medidas de seguridad sanitaria apropiadas para las actividades laborales, educativas y el uso del espacio público, entre otros.

ARTÍCULO CUARTO.- Se establece como acción extraordinaria que las actividades de la industria de la construcción, la minería y la referente a la fabricación de equipo de transporte, serán consideradas como actividades esenciales.

Las empresas que se dediquen a las actividades a que se refiere el párrafo anterior, podrán iniciar labores el 1 de junio de 2020.

Así mismo, del 18 al 31 de mayo de 2020, dichas empresas implementarán los lineamientos de seguridad sanitaria en el entorno laboral, que publique la Secretaría de Salud, en coordinación con las secretarías de Economía y del Trabajo y Previsión Social, así como con el Instituto Mexicano del Seguro Social.

ARTÍCULO QUINTO.- Los municipios en los cuales, al 18 de mayo del 2020, no se hubieran presentado casos de COVID-19 y que, además, no tengan vecindad con municipios con casos de COVID-19, podrán reanudar las actividades escolares, la movilización en espacios públicos, cerrados o abiertos, así como las actividades laborales, esenciales y no esenciales, de su población.

La Secretaría de Salud, a más tardar el día 17 de mayo del 2020, mediante un comunicado técnico que se publicará en la página www.salud.gob.mx, dará a conocer cuáles son los municipios a que se refiere el párrafo anterior. Asimismo, la Secretaría de Salud, en coordinación con las autoridades sanitarias de las entidades federativas, establecerán medidas de prevención y control de COVID-19 específicas para estos municipios.

En los municipios con población indígena se deberá, además, poner en práctica la "Guía para la atención de pueblos y comunidades indígenas ante la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV2".

TRANSITORIO

PRIMERO.- El presente Acuerdo entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de la Federación y estará vigente hasta en tanto se declare terminada la contingencia que la originó.

Dado en la Ciudad de México, a 13 de mayo de 2020.- El Secretario de Salud, Jorge Carlos Alcocer Varela.- Rúbrica.

ANEXO SEMÁFORO POR REGIONES

Actividades permitidas a partir del 1 de junio de 2020

Región	Actividad	Descripción de las actividades
Rojo	Escuelas	Suspendidas
	Escuelas	Suspendidas
	Espacio público	Suspendidas
	Actividades económicas	Solo las actividades laborales consideradas esenciales
Naranja	Escuelas	Suspendidas
	Escuelas	Suspendidas
	Espacio público	Aforo reducido en las actividades del espacio público en lugares abiertos. En lugares cerrados suspendidas
	Actividades económicas	Actividades laborales consideradas esenciales y las actividades no esenciales con una operación reducida
Amarillo	Escuelas	Suspendidas
	Escuelas	Suspendidas
	Espacio público	Aforo permitido en las actividades del espacio público en lugares abiertos y en lugares cerrados con restricciones
	Actividades económicas	Todas las actividades laborales
Verde	Escuelas	Suspendidas
	Escuelas	Suspendidas
	Actividades económicas	Sin restricciones

Jueves 14 de mayo de 2020

DIARIO OFICIAL

143

SECRETARIA DE SALUD

ACUERDO por el que se establece una estrategia para la reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas, así como un sistema de semáforo por regiones para evaluar semanalmente el riesgo epidemiológico relacionado con la reapertura de actividades en cada entidad federativa, así como se establecen acciones extraordinarias.

Al margen un sello con el Escudo Nacional, que dice: Estados Unidos Mexicanos.- SALUD.- Secretaría de Salud.

JORGE CARLOS ALCOCER VARELA, Secretario de Salud, con fundamento en los artículos 4o, párrafo cuarto y 73, fracción XVI, Base 3a., de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 38 de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, 3o, fracciones I, II, III y XV, 4o, fracción III, 7o, fracciones I y XV, 13, apartado A, fracciones V, IX y X, 133, fracción IV, 134, fracciones II y XIV, 135, 141, 147 y 184 de la Ley General de Salud, Segundo, fracción V y Tercero del Decreto por el que se declaran acciones extraordinarias en las regiones afectadas de todo el territorio nacional en materia de salubridad general para combatir la enfermedad grave de atención prioritaria generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19), y

CONSIDERANDO

Que el 27 de marzo de 2020 se publicó en el Diario Oficial de la Federación, el Decreto por el que se declararon acciones extraordinarias en las regiones afectadas de todo el territorio nacional en materia de salubridad general para combatir la enfermedad grave de atención prioritaria generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19);

Que dentro de las acciones extraordinarias señaladas se contempló la necesidad de que, además de las señaladas expresamente en el citado Decreto, la Secretaría de Salud, implemente las demás que se estime necesarias;

Que el 30 de marzo de 2020, el Consejo de Salubridad General publicó en el Diario Oficial de la Federación el Acuerdo por el que se declaró como emergencia sanitaria por causa de fuerza mayor, a la epidemia de enfermedad generada por el virus SARS-CoV2 (COVID-19), señalando que la Secretaría de Salud determinaría todas las acciones que resulten necesarias para atender dicha emergencia;

Que el Acuerdo por el que se establecen acciones extraordinarias para atender la emergencia sanitaria generada por el virus SARS-CoV2, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de marzo de 2020, que fue ampliado al 30 de mayo de 2020, por diverso publicado el 21 de abril de 2020, plazo

que fue ampliado al 30 de mayo de 2020, por diverso publicado el 21 de abril de 2020, plazo extraordinarias que, una vez terminado el periodo de vigencia de las medidas establecidas en el propio Acuerdo, la Secretaría de Salud en coordinación con otras dependencias, emitirán los lineamientos para un regreso ordenado, escalonado y regionalizado a las actividades laborales, económicas y sociales del país;

Que el Acuerdo publicado el 21 de abril de 2020, dispuso que las acciones extraordinarias dejarán de implementarse a partir del 18 de mayo de 2020, en aquellos municipios del territorio nacional que a esa fecha presenten baja o nula transmisión del virus SARS-CoV2;

Que el Consejo de Salubridad General, en su tercera reunión de la Sesión Permanente 2020, celebrada el 12 de mayo de 2020, acordó medidas para continuar con la mitigación de la epidemia causada por el virus SARS-CoV2, después de la Jornada Nacional de Sana Distancia, mismas que compete implementar a la Secretaría de Salud, y

Que en ese sentido, se hace necesario contar con una estrategia para la reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas, así como un sistema que permita evaluar semanalmente el riesgo epidemiológico relacionado con la reapertura de actividades de una manera gradual, ordenada y cauta, así como establecer acciones extraordinarias adicionales a las ya establecidas, por lo que he tenido a bien expedir el siguiente

ACUERDO

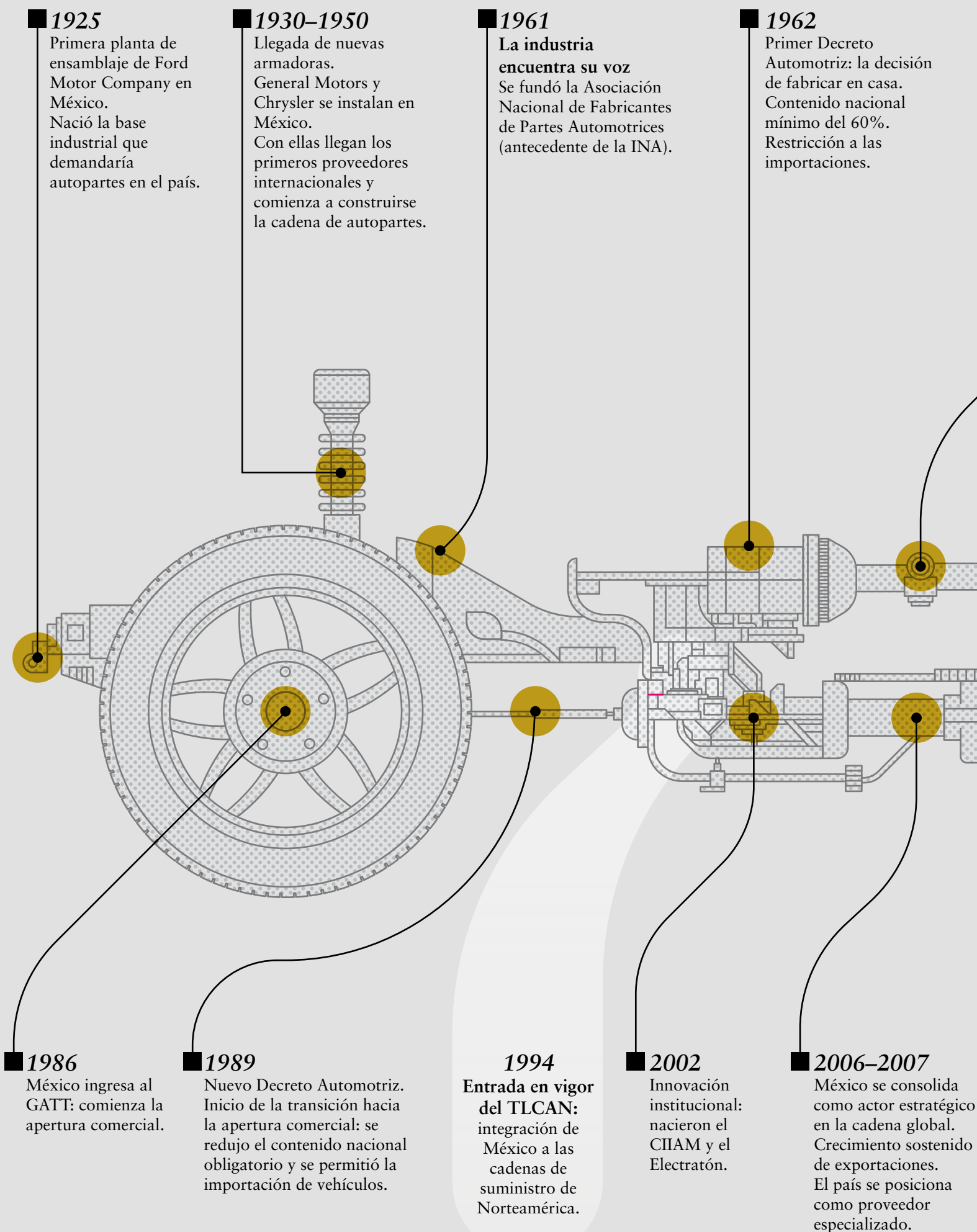
ARTÍCULO PRIMERO.- El presente Acuerdo tiene por objeto establecer una estrategia para la reapertura de las actividades sociales, educativas y económicas, así como un sistema de semáforo por regiones para evaluar semanalmente el riesgo epidemiológico relacionado con la reapertura de actividades en cada entidad federativa, así como establecer acciones extraordinarias.

ARTÍCULO SEGUNDO.- La estrategia consiste en la reapertura de actividades de una manera gradual, ordenada y cauta, considerando las siguientes etapas:

- Etapas 1.-** Inicia el 18 de mayo del 2020, con la reapertura de las actividades en los municipios en los que no se hubieran presentado casos de COVID-19 y que, además, no tengan vecindad con municipios con casos de COVID-19;
- Etapas 2.-** Abarca del 18 al 31 de mayo del 2020, y consiste en llevar a cabo acciones de aplicación general tendientes a la preparación para la reapertura de las actividades en general, como son: la elaboración de protocolos sanitarios para el reinicio seguro de actividades, capacitación de personal

EL 14 DE MAYO DE 2020 FUE PUBLICADO EN EL DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACIÓN EL «ACUERDO POR EL QUE SE ESTABLECE UNA ESTRATEGIA PARA LA REAPERTURA DE LAS ACTIVIDADES SOCIALES, EDUCATIVAS Y ECONÓMICAS, ASÍ COMO UN SISTEMA DE SEMÁFORO POR REGIONES PARA EVALUAR SEMANALMENTE EL RIESGO EPIDEMIOLÓGICO RELACIONADO CON LA REAPERTURA DE ACTIVIDADES EN CADA ENTIDAD FEDERATIVA, ASÍ COMO SE ESTABLECEN ACCIONES EXTRAORDINARIAS». EN SU ARTÍCULO CUARTO, EL ACUERDO SEÑALA QUE LAS ACTIVIDADES DE LA INDUSTRIA RELACIONADA CON EL TRANSPORTE SERÍAN CONSIDERADAS ESENCIALES Y ESTABLECE QUE LAS EMPRESAS DEL SECTOR PODRÍAN REINICIAR ACTIVIDADES A PARTIR DEL 1 DE JUNIO DE 2020.

LA CONSTRUCCIÓN DE UNA INDUSTRIA PIEZA POR PIEZA



1964–1970

Despega la industria de autopartes. Entró en vigor la integración nacional del 60%. Se expandieron las armadoras y la red de proveedores. La producción pasó de 96 mil a 250 mil vehículos.

1972

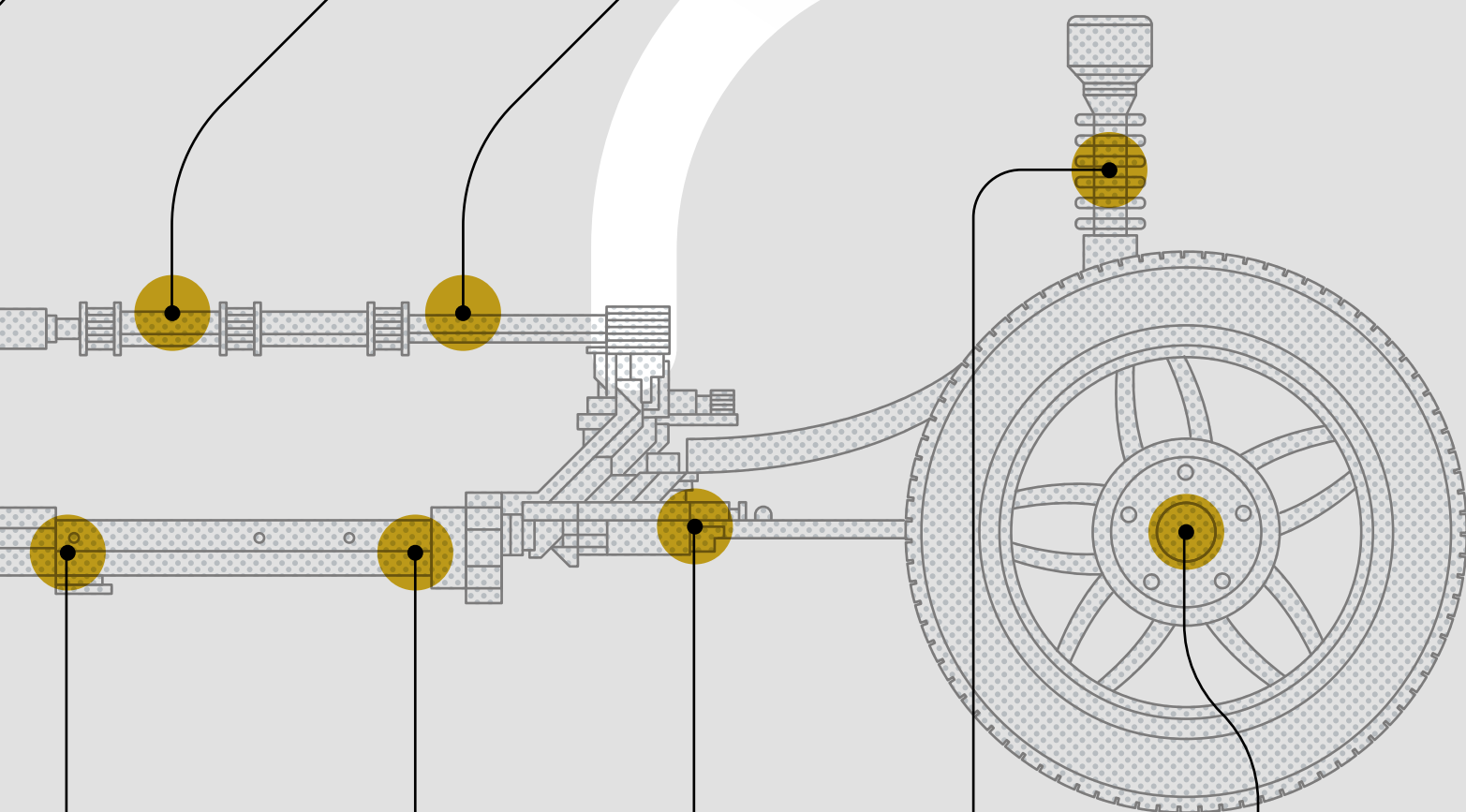
Segundo decreto automotriz: primer paso hacia la inserción internacional.

1977

La apuesta por exportar. Un nuevo decreto impulsó las exportaciones de autopartes y cambió el rumbo de la industria: México comenzó a posicionarse como exportador de autopartes.

1981

Evolución de la INA
Fusión de la Asociación Nacional de Fabricantes de Partes Automotrices (Ciudad de México) y la Asociación Mexicana de Productores de Partes Automotrices (Monterrey, Nuevo León).



2008–2009

Crisis financiera global. Caída de hasta 40% en comercialización. Punto crítico que redefinió eficiencia y resiliencia.

2012

La INA fortalece su liderazgo técnico: mayor vinculación con gobierno y sector educativo.

2017–2020

Renegociación del TLCAN y surgimiento del T-MEC: reglas de origen se elevan a 75%.

2020

Pandemia COVID-19
Paro global de la industria. La industria de autopartes fue reconocida como actividad esencial y mantuvo viva la cadena regional.

2025

México, potencia mundial en autopartes. La producción de autopartes superó 119 mil millones de dólares. México es el principal proveedor de autopartes al mercado estadounidense.

LA INGENIERÍA DE UNA POTENCIA INDUSTRIAL

En 1925, México dio su primer paso en la manufactura automotriz con la instalación de la planta de Ford Motor Company en Balbuena, inaugurada por Henry Ford. Aquella instalación fue más que una fábrica: fue la semilla de una vocación productiva que, con el paso de las décadas, se convertiría en uno de los pilares industriales del país.

Lo que comenzó como un experimento manufacturero terminó por convertirse en una de las plataformas automotrices más dinámicas del mundo.

Con más de dos mil empresas operando en el país, México es hoy el cuarto productor mundial de autopartes.

En la actualidad, el territorio mexicano alberga plantas armadoras de General Motors, Stellantis, Toyota, Mazda, Nissan, Honda, Kia, Hyundai, Mercedes-Benz, BMW, Audi y Volkswagen, así como fabricantes de vehículos pesados como DINA, Volvo Buses, PACCAR, International Motors, Scania y Foton.

Incluso frente a la pandemia global de COVID-19 y a la crisis internacional de semiconductores, México se mantuvo como el mayor productor de vehículos en América Latina y uno de los siete principales fabricantes de vehículos ligeros del mundo.

Esa resiliencia no es fortuita. Es el resultado de décadas de integración industrial, especialización tecnológica y visión estratégica.

Hoy, la industria mexicana de autopartes funciona como una red regional altamente especializada, donde cada zona del país aporta capacidades específicas a la cadena de suministro: el Noreste concentra el clúster más robusto del país, con sistemas completos, maquinados y componentes de motor; el Centro destaca por la fabricación

de estampados, frenos, transmisiones y componentes eléctricos; el Noroeste sobresale en la producción de sistemas eléctricos, interiores y climatización, y el Sureste produce interiores, asientos, suspensión y diversos sistemas especializados.

Cada región aporta una especialización. Cada especialización fortalece la cadena. Cada eslabón confirma que México es mucho más que un productor: es arquitecto industrial.

Hoy, el sector automotriz es uno de los motores más poderosos de la economía mexicana: líder en manufactura, en generación de empleo especializado, en desarrollo tecnológico y en superávit comercial.

La industria de autopartes, en particular, dejó de ser un complemento del ensamble para convertirse en la columna vertebral del sistema productivo automotriz. Lo que comenzó como un esfuerzo por cumplir decretos de integración nacional y adaptarse a tratados comerciales terminó convirtiéndose en una historia de consolidación global. Hoy, México no sólo participa en la industria automotriz mundial: la abastece, la conecta y, en muchos casos, la sostiene. Y a lo largo de más de seis décadas, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido el eje que articula esa fuerza colectiva: una institución que ha acompañado a la industria en sus momentos de expansión, en sus periodos de crisis y en su transformación hacia el futuro.

Porque detrás de cada vehículo que circula en el mundo con componentes hechos en México hay décadas de ingeniería, cooperación industrial y visión estratégica.

La historia de la industria de autopartes sigue avanzando. Y con ella, México continúa en movimiento. 🚗

*Hoy, el sector automotriz es uno de los motores
más poderosos de la economía mexicana: líder
en manufactura, en generación de empleo
especializado, en desarrollo tecnológico y en
superávit comercial.*

UNA POTENCIA INDUSTRIAL EN CIFRAS

Producción, especialización, exportaciones y liderazgo internacional de la industria mexicana de autopartes en 2025

En 2025 México produjo autopartes con un valor total de

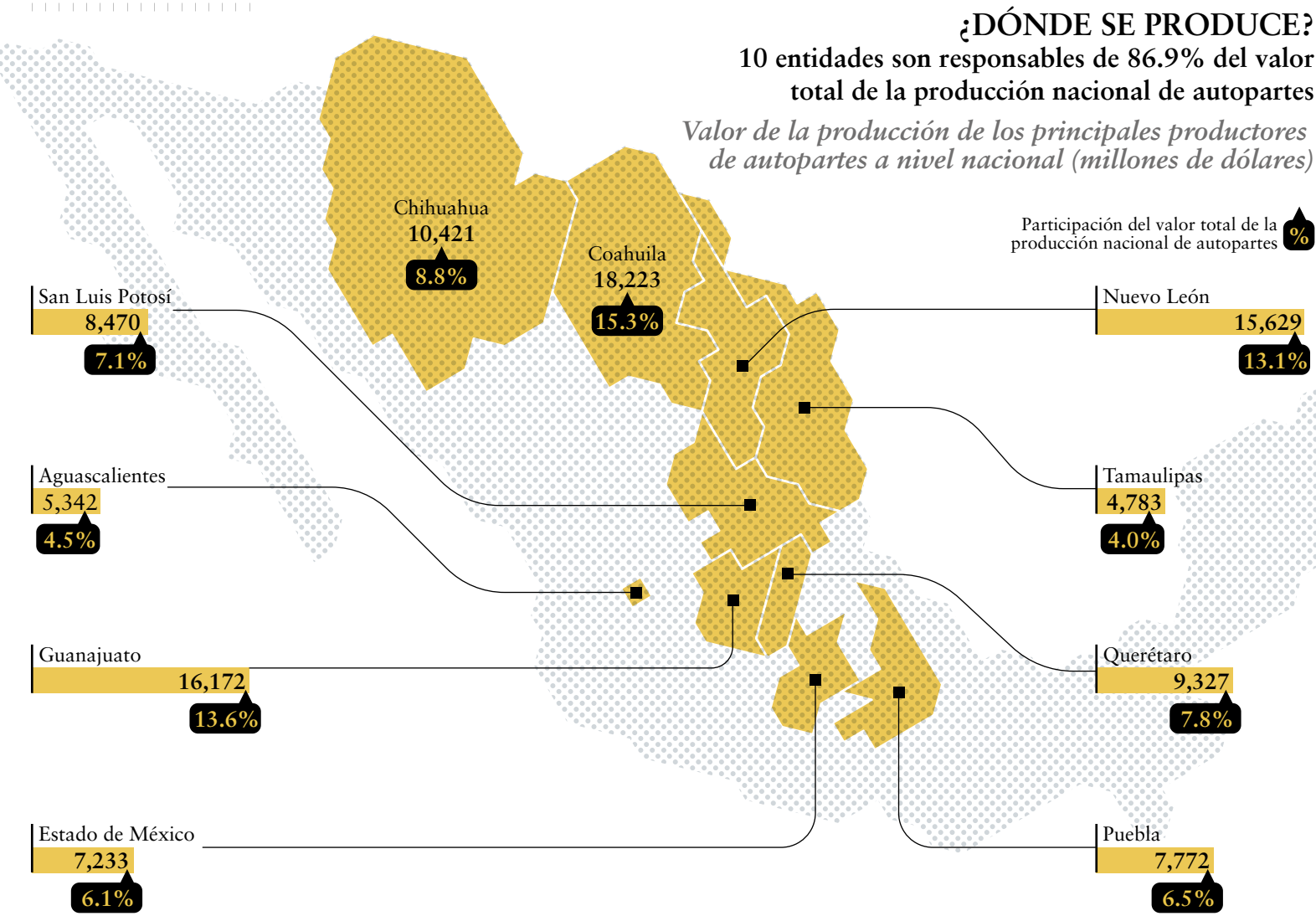
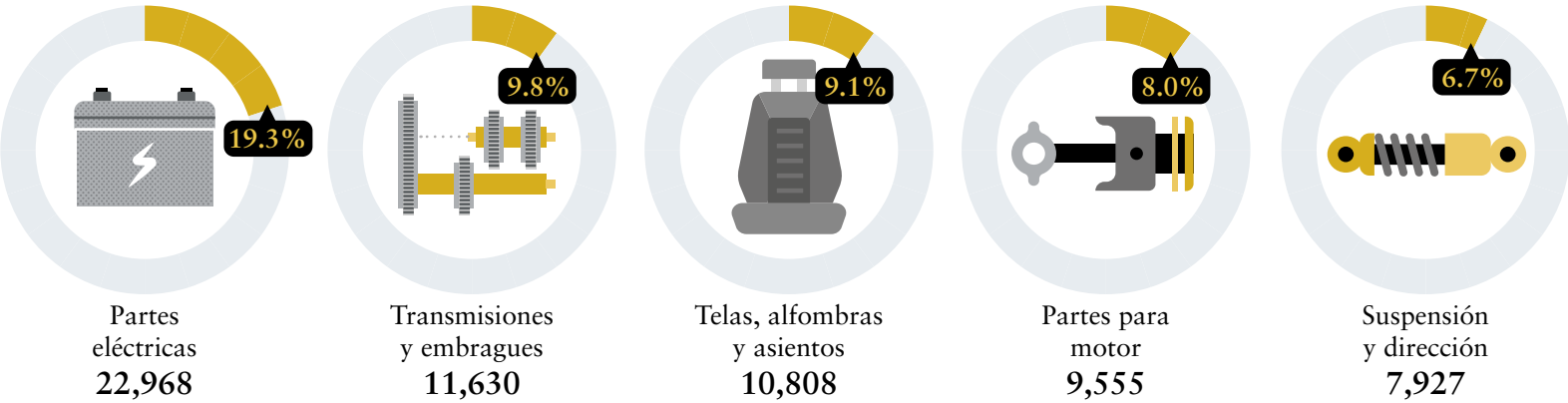
119,002 millones de dólares

¿QUÉ SE PRODUCE EN MÉXICO?

5 grupos de autopartes concentran el 53% del valor total de la producción nacional

Valor de la producción de los principales tipos de autopartes manufacturadas en México en 2025 (millones de dólares)

Participación del valor total de la producción nacional de autopartes %

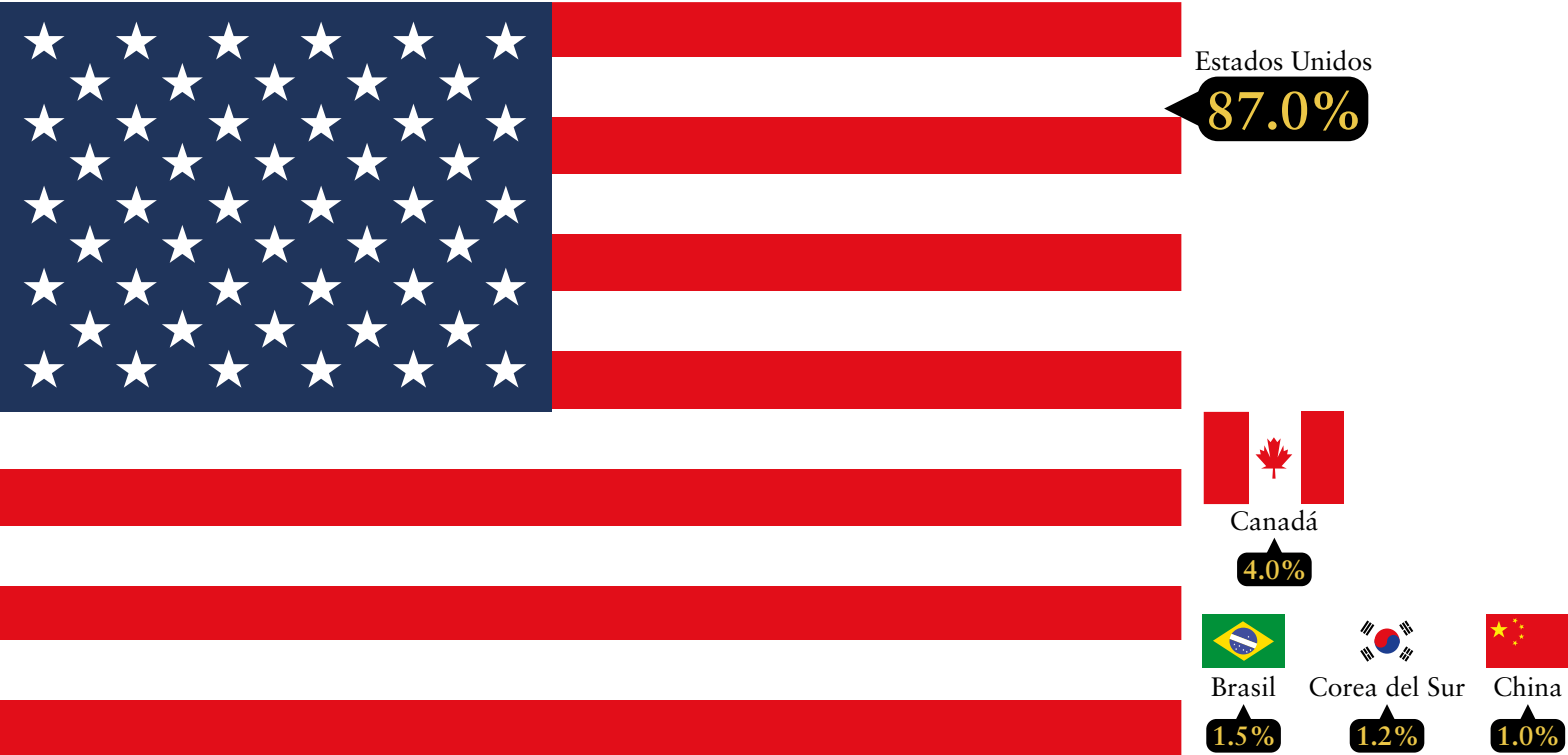


Fuente: INA con información de INEGI (incluye autopartes que están consideradas en otras Ramas del Código SCIAN).

¿DÓNDE SE VENDEN LAS
AUTOPARTES HECHAS EN MÉXICO?

En 2025 las exportaciones mexicanas de autopartes alcanzaron un valor de 103,508 millones de dólares, con Estados Unidos como el mayor comprador.

Principales destinos de exportación de autopartes mexicanas

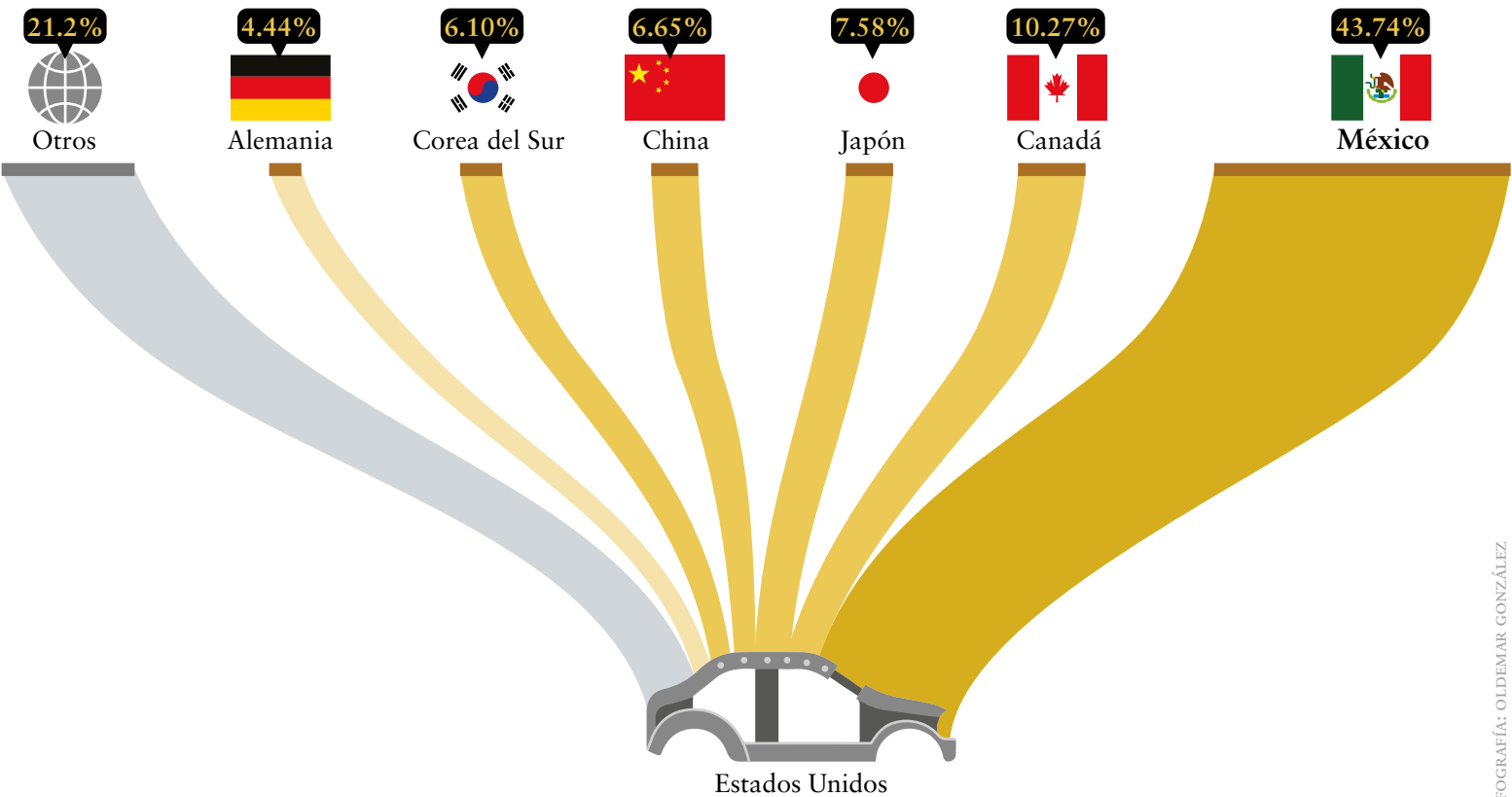


Fuente: INA con información de S&P.

MÉXICO ES EL PRINCIPAL PROVEEDOR DE
AUTOPARTES AL MERCADO DE ESTADOS UNIDOS

Principales proveedores de autopartes al mercado estadounidense

*Participación del valor total de las importaciones
de autopartes de Estados Unidos*



Fuente: INA con información de Census Bureau.

EL FUTURO QUE YA COMENZÓ

La industria de autopartes en México es hoy un fenómeno consolidado. Sin embargo, su horizonte no es de continuidad: es de transformación. La próxima década estará marcada por tres fuerzas que reconfigurarán el sector automotriz global: la digitalización de los procesos productivos, la transición hacia la electromovilidad y la reorganización regional de las cadenas de suministro.

Nearshoring: la nueva ola industrial

Durante décadas, la manufactura automotriz se organizó bajo una lógica global: producir donde los costos fueran más bajos y distribuir desde allí al resto del mundo. Pero las crisis recientes —pandemia, tensiones geopolíticas y disrupciones logísticas— aceleraron un cambio de paradigma que hoy reordena la geografía industrial del mundo: el *nearshoring*, es decir, producir más cerca del mercado de destino para reducir riesgos logísticos, tiempos de entrega y vulnerabilidad ante crisis globales.

En ese nuevo mapa productivo, México apareció como un destino natural: consolidado como uno de los principales productores de autopartes del mundo, como el principal proveedor de componentes automotrices para Estados Unidos y como una plataforma exportadora profundamente integrada a la economía norteamericana.

La cercanía con Estados Unidos —el mercado de consumo más grande del mundo y uno de los principales importadores de vehículos y componentes automotrices—, la integración industrial construida durante décadas bajo el TLCAN y posteriormente el T-MEC, así como su experiencia manufacturera, colocaron a México en el centro de la relocalización de cadenas de suministro.

Diversos estudios regionales identificaron al sector automotriz y de autopartes mexicano como uno de los grandes beneficiarios potenciales de este fenómeno. Para la industria de autopartes, la oportunidad no se medía únicamente en

nuevas inversiones, sino también en la sustitución estratégica de proveeduría dentro de la cadena de suministro norteamericana: un espacio valuado en decenas de miles de millones de dólares que podía ser ocupado con capacidad industrial, tecnología y talento especializado.

En este contexto, la Industria Nacional de Autopartes (INA) impulsó análisis y estrategias para identificar los segmentos donde México podía ampliar con mayor rapidez su participación productiva. Entre ellos destacan áreas como manufactura aditiva e impresión 3D, metalurgia del aluminio, extrusión y fundición de metales, componentes plásticos y de hule, así como otros procesos clave para fortalecer la integración de la cadena de suministro regional.

Se trata de eslabones estratégicos que permitirían consolidar una cadena automotriz más completa, más cercana y menos dependiente de proveedores extrarregionales.

Pero el *nearshoring* es más que un fenómeno industrial: plantea desafíos importantes en materia de infraestructura y capital humano.

La relocalización de inversiones implica una mayor demanda de parques industriales, logística, energía, transporte y servicios, así como una creciente necesidad de talento técnico especializado. Ingenieros, técnicos y operarios altamente capacitados se convierten en uno de los factores decisivos para sostener el crecimiento de la industria.

Consciente de este reto, la INA ha promovido una agenda de colaboración con universidades, institutos tecnológicos y centros de formación, impulsando programas académicos y esquemas de capacitación alineados con las necesidades reales del sector automotriz.

Porque en esta nueva etapa de la industria global, la ventaja competitiva no depende únicamente de producir más cerca del mercado. Depende, sobre todo, de producir con conocimiento, innovación y talento.

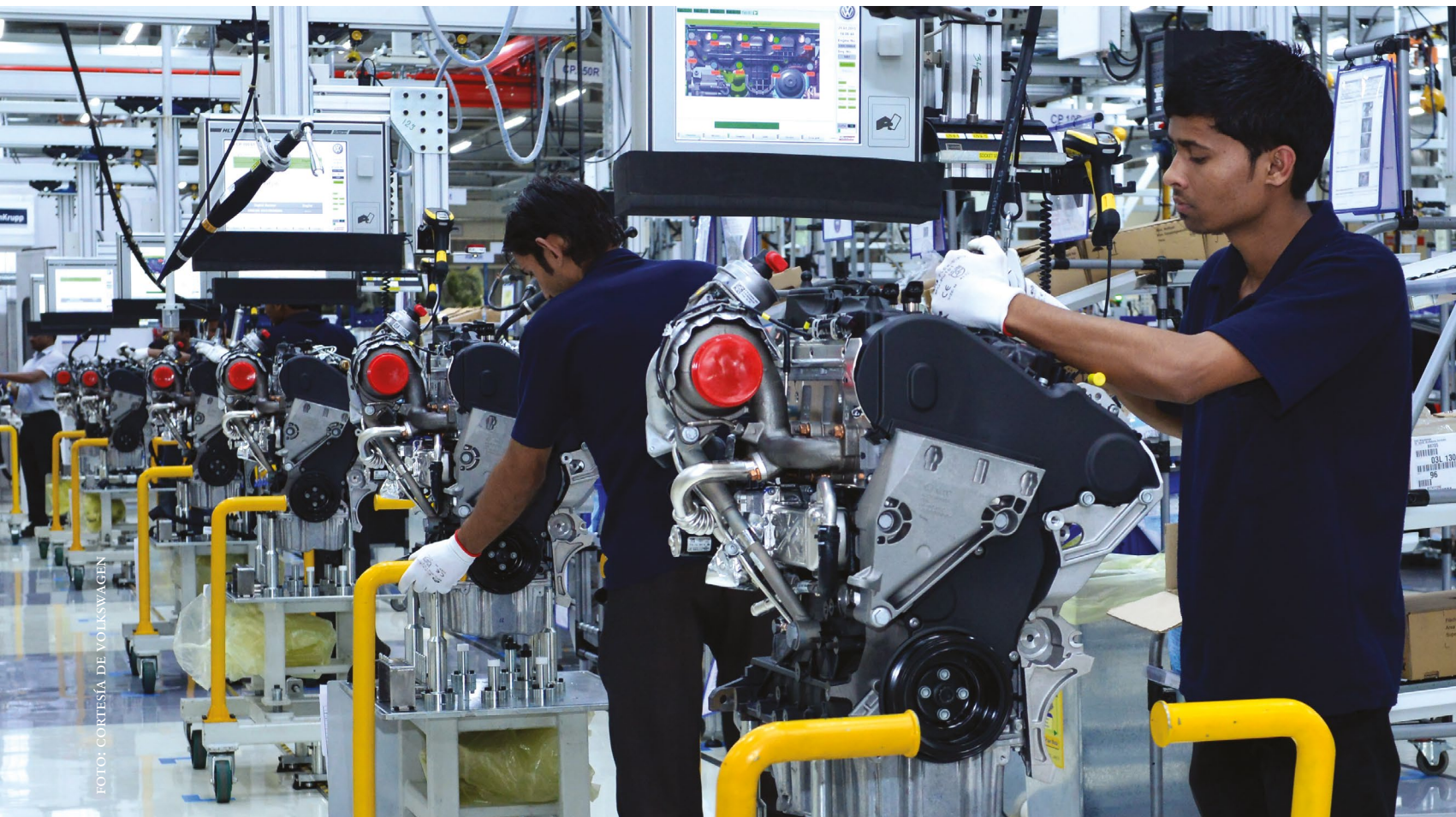


FOTO: CORTESÍA DE VOLKSWAGEN



FOTO: ARCHIVO



FOTO: ARCHIVO

LA CERCANÍA CON ESTADOS UNIDOS, LA INTEGRACIÓN INDUSTRIAL CONSTRUIDA DURANTE DÉCADAS Y LA EXPERIENCIA MANUFACTURERA DEL PAÍS COLOCARON A MÉXICO EN EL CENTRO DE LA RELOCALIZACIÓN DE CADENAS DE SUMINISTRO.

Hacia una nueva movilidad

Pero el futuro del sector no dependerá únicamente de la integración regional. También estará determinado por la transformación tecnológica de la movilidad.

La electrificación del transporte está redefiniendo la arquitectura misma del vehículo. Baterías, litio, níquel, ánodos, cátodos, nuevos materiales, *software* y sistemas inteligentes forman parte de una nueva generación de componentes que cambiará la composición de la industria automotriz.

Se estima que en la próxima década cerca del 50% de los vehículos que se comercialicen en el mundo serán híbridos o eléctricos. En Norteamérica, la producción de vehículos eléctricos mantiene una trayectoria ascendente y se proyecta que supere los 5 millones de unidades hacia finales de esta década.

La Agencia Internacional de Energía plantea incluso un objetivo más ambicioso: que los vehículos eléctricos representen hasta el 60% del mercado global hacia 2030.

En este escenario, la industria mexicana de autopartes enfrenta un desafío doble: mantener su competitividad actual y, al mismo tiempo, adaptarse a una nueva arquitectura tecnológica.

La Industria Nacional de Autopartes (INA) ha colocado este debate en el centro de su agenda estratégica. En foros como el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIIAM), la asociación ha impulsado el análisis de las tendencias tecnológicas que definirán el futuro del sector y su impacto en la cadena de suministro automotriz.

El consenso es claro: la electromovilidad representa una de las mayores oportunidades de transformación industrial para el país.

Pero aprovecharla exige fortalecer la cadena de suministro regional en áreas estratégicas como producción de baterías, procesamiento de litio y níquel, fabricación de

ánodos y cátodos, así como el desarrollo de nuevos materiales y tecnologías de almacenamiento energético.

En paralelo, el fenómeno del *nearshoring* abre un espacio adicional de crecimiento. La relocalización de inversiones hacia Norteamérica puede acelerar la llegada de nuevas plantas, proveedores especializados y centros de desarrollo tecnológico.

La INA estima que el sector de autopartes podría atraer cerca de 4 mil millones de dólares anuales en inversión extranjera directa, gran parte de ella vinculada al desarrollo de la cadena de suministro para vehículos eléctricos.

Los vehículos del futuro —ya sean eléctricos de batería (BEV), híbridos o impulsados por hidrógeno (FCEV)— comparten un objetivo común: lograr sistemas de movilidad más eficientes y con emisiones cada vez menores, en línea con las metas globales de descarbonización hacia 2050.

Esta transformación tecnológica no es un cambio superficial. Es un cambio profundo en la arquitectura industrial del sector.

Y en ese nuevo escenario, el desafío para México es claro: fortalecer su capacidad de innovación, consolidar su cadena de suministro, formar talento especializado y mantener condiciones de certidumbre para la inversión.

Porque la historia de la industria de autopartes no se trata únicamente de producir componentes. Se trata de mantener en movimiento a un país.

Durante más de seis décadas, miles de ingenieros, técnicos, operarios, empresarios y trabajadores han construido una industria que hoy es uno de los pilares del desarrollo económico de México.

La transición hacia la nueva movilidad abre ahora una oportunidad para que esa comunidad industrial continúe ampliando su liderazgo en el mundo.

El futuro de la movilidad ya comenzó. Y México tiene todo para ser uno de sus protagonistas.



Rumbo a la revisión del T-MEC

Las grandes transformaciones económicas no se deciden únicamente en las mesas formales de negociación comercial. En un entorno marcado por la competencia geopolítica, la seguridad económica y la reconfiguración de las cadenas globales de suministro, los gobiernos han comenzado a trabajar de manera cada vez más estrecha con aquellos sectores considerados estratégicos para el futuro de sus economías.

La industria automotriz y de autopartes ocupa hoy ese lugar en América del Norte.

Por ello, la participación de la Industria Nacional de Autopartes (INA) rumbo a la revisión del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) en 2026 refleja una evolución natural del papel que la asociación ha desempeñado durante las últimas décadas. Si durante las negociaciones del TLCAN y posteriormente del T-MEC la industria participó a través de mecanismos como el Cuarto de Junto, hoy la interlocución se desarrolla mediante un diálogo técnico más permanente entre autoridades y sectores estratégicos.

La razón es sencilla: pocas industrias reflejan mejor el grado de integración alcanzado por América del Norte. Miles de componentes cruzan diariamente las fronteras de México, Estados Unidos y Canadá para integrarse a procesos de manufactura compartidos. La competitividad de la región depende, en buena medida, del funcionamiento eficiente de esa red productiva.

La revisión de 2026 ocurrirá además en un contexto muy distinto al de décadas anteriores. La transición hacia la electromovilidad, la competencia tecnológica global, los

semiconductores, los minerales estratégicos, la trazabilidad de insumos críticos y la necesidad de fortalecer cadenas regionales de suministro forman parte de una nueva agenda industrial que trasciende los temas comerciales tradicionales.

En este escenario, la INA participa como una fuente de conocimiento técnico y estratégico para una de las cadenas de valor más sofisticadas del mundo. Su contribución se orienta a identificar mecanismos que permitan fortalecer la competitividad regional sin afectar la eficiencia de los procesos productivos que durante décadas han convertido a Norteamérica en una de las regiones manufactureras más importantes del planeta.

Temas como las reglas de origen, el contenido regional, el desarrollo de proveedores, la sustitución competitiva de importaciones, la digitalización industrial y la certidumbre regulatoria forman parte de las conversaciones que hoy mantienen gobiernos, empresas y organismos industriales a ambos lados de las fronteras.

Más que una revisión comercial, el proceso de 2026 representa una discusión sobre el futuro industrial de América del Norte.

Y en esa conversación, la INA llega con una experiencia acumulada que se remonta a las negociaciones que dieron origen al TLCAN. Cuatro décadas después de que la industria comenzara a organizarse para defender sus intereses en un entorno cada vez más abierto y competitivo, la asociación continúa desempeñando el mismo papel esencial: aportar conocimiento, construir consensos y contribuir a que México siga siendo un actor estratégico dentro de la manufactura avanzada de la región. 🍷



FOTO: ARCHIVO

LA INA PARTICIPÓ EN DISTINTAS REUNIONES Y FOROS RUMBO A LA REVISIÓN DEL TRATADO ENTRE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (T-MEC), CON EL FIN DE APORTAR CONOCIMIENTO, CONSTRUIR CONSENSOS Y CONTRIBUIR A QUE MÉXICO SIGA SIENDO UN ACTOR ESTRATÉGICO DENTRO DE LA MANUFACTURA AVANZADA DE LA REGIÓN.

EL CHASIS QUE SOSTIENE A LA INDUSTRIA

Como toda organización que ha crecido junto con la industria que representa, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha desarrollado una estructura institucional que combina conducción estratégica, especialización técnica y capacidad operativa. Esta estructura se articula en dos niveles complementarios: el Consejo Directivo, responsable de la orientación y las decisiones estratégicas de la asociación, y el equipo administrativo, encargado de traducir esas decisiones en programas, servicios y acciones concretas al servicio de sus asociados.

A lo largo de su historia, la estructura de la INA ha evolucionado al mismo ritmo que la industria automotriz mexicana.

En sus primeros años, cuando el sector apenas comenzaba a consolidarse en el país, la asociación operaba con un equipo reducido y con una estructura organizativa relativamente simple, centrada principalmente en la representación institucional del sector.

Con el crecimiento de la industria, la creciente integración con los mercados internacionales y la complejidad técnica del sector automotriz, la INA fue fortaleciendo gradualmente su estructura interna, incorporando áreas especializadas dedicadas al análisis económico, la vinculación internacional, la organización de eventos sectoriales y el desarrollo de inteligencia de mercado.

Esta evolución ha permitido a la asociación acompañar la transformación de la industria y responder a los nuevos desafíos de competitividad, innovación y comercio global.

El *Consejo Directivo* está integrado por la *Presidencia Ejecutiva*, la *Secretaría*, la *Comisaría* y *quince consejerías*, ocupadas por representantes de empresas líderes del sector. Desde este órgano se analizan los desafíos de la industria, se definen las prioridades institucionales y se trazan las estrategias que permiten a la INA mantener un papel relevante en el desarrollo del sector automotriz mexicano.

La operación cotidiana de la asociación recae en el equipo administrativo, encabezado por la *Dirección General*, desde donde se coordinan las distintas áreas que dan soporte a las actividades institucionales de la organización. A través de estas áreas se articulan funciones esenciales para la vida de la asociación: el análisis económico del sector, la representación institucional, la organización de encuentros de la industria, la promoción comercial y la vinculación internacional.

Entre estas áreas destaca la *Gerencia de Estudios Económicos*, responsable de generar información estratégica sobre el desempeño de la industria de autopartes, así como análisis de producción, comercio exterior, inversiones y tendencias tecnológicas que sirven como base para la toma de decisiones del sector.

La *Gerencia de Equipo Original y Mercado de Repuesto* atiende los dos grandes segmentos de la industria: las autopartes destinadas al equipo original (OEM), que forman parte de los vehículos nuevos, y el mercado de repuesto o *aftermarket*, vinculado al mantenimiento y reparación de vehículos. Desde esta área se promueve el diálogo entre fabricantes, distribuidores y proveedores de servicios especializados.



FOTO: ARCHIVO

La *Gerencia de Operaciones de INA PAACE Automechanika* coordina la participación de la asociación en la organización de la principal exposición de autopartes y mercado de repuesto en América Latina, un espacio que reúne a fabricantes, distribuidores, especialistas y empresas de tecnología automotriz de todo el mundo.

Por su parte, la *Gerencia de Eventos* se encarga de la organización de encuentros sectoriales que han adquirido gran relevancia dentro de la industria, entre ellos el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIAM), foros especializados y reuniones técnicas que permiten analizar tendencias y fortalecer la colaboración entre empresas.

La *Gerencia de Comunicación* tiene a su cargo la difusión de las actividades de la asociación, la relación con medios de comunicación y la proyección pública de la industria de autopartes mexicana, contribuyendo a posicionar al sector en la agenda económica nacional e internacional.

En el ámbito comercial, el equipo de ventas impulsa la vinculación con empresas afiliadas, promueve la participación en eventos y programas institucionales y fortalece la red de colaboración empresarial que caracteriza a la asociación.

La *Dirección de Relaciones Gubernamentales y Comercio Exterior* da seguimiento a la evolución de los acuerdos comerciales internacionales, a las reglas de origen y a los procesos de integración productiva que vinculan a la industria mexicana con las cadenas globales de valor, particularmente en el marco del T-MEC y otros tratados comerciales.

La *Dirección de Operación Institucional* asegura que toda la planeación estratégica se ejecute de manera coordinada, con altos estándares de servicio a los asociados y de representación institucional ante organismos empresariales, entidades de los poderes Ejecutivo y Legislativo.

Estas áreas operan con el respaldo de la unidad administrativa de Contabilidad, responsable de la gestión financiera y del funcionamiento administrativo de la institución.

A esta estructura se suman comités técnicos integrados por representantes de las empresas afiliadas, que funcionan como espacios de análisis y coordinación para abordar temas estratégicos de la industria, como comercio exterior, tendencias del mercado, innovación tecnológica, desarrollo de talento y evolución del mercado de repuesto. A través de estos comités, la INA articula el conocimiento y la experiencia de sus asociados para formular propuestas, analizar desafíos y fortalecer la competitividad del sector.

En conjunto, esta estructura institucional permite a la INA combinar representación empresarial, generación de conocimiento técnico y capacidad de articulación sectorial. Gracias a ello, la asociación no sólo coordina el trabajo cotidiano de sus miembros, sino que también contribuye a construir un espacio desde el cual la industria de autopartes mexicana puede analizar su presente, fortalecer su colaboración y proyectar su futuro dentro de las cadenas globales de manufactura automotriz.

Pero ninguna estructura existe sólo para sostenerse a sí misma. El valor de una organización como la INA se mide, sobre todo, en su capacidad para activar conversaciones, convocar a la industria y abrir espacios donde se definen las rutas del sector.

A lo largo de las últimas décadas, la INA ha construido esos espacios de encuentro: foros donde se analizan tendencias globales, plataformas donde se conectan empresas y talento, y escenarios donde la industria automotriz mexicana dialoga consigo misma y con el mundo.

En esos espacios —congresos, exposiciones, competencias tecnológicas y encuentros internacionales— la INA no sólo representa al sector: lo reúne, lo proyecta y lo impulsa hacia el futuro. 🍌



FOTO: ARCHIVO

COMITÉS INA: DONDE LA INDUSTRIA TOMA FORMA

Los Comités Internos dan capacidad de acción y servicio. *Nos permiten:*



Construir consensos,
definir posicionamientos
y promover la acción
institucional.



El diálogo técnico,
la colaboración entre
asociados y la generación
de propuestas.



Identificar oportunidades,
impulsar iniciativas y
fortalecer la competitividad
de la industria.

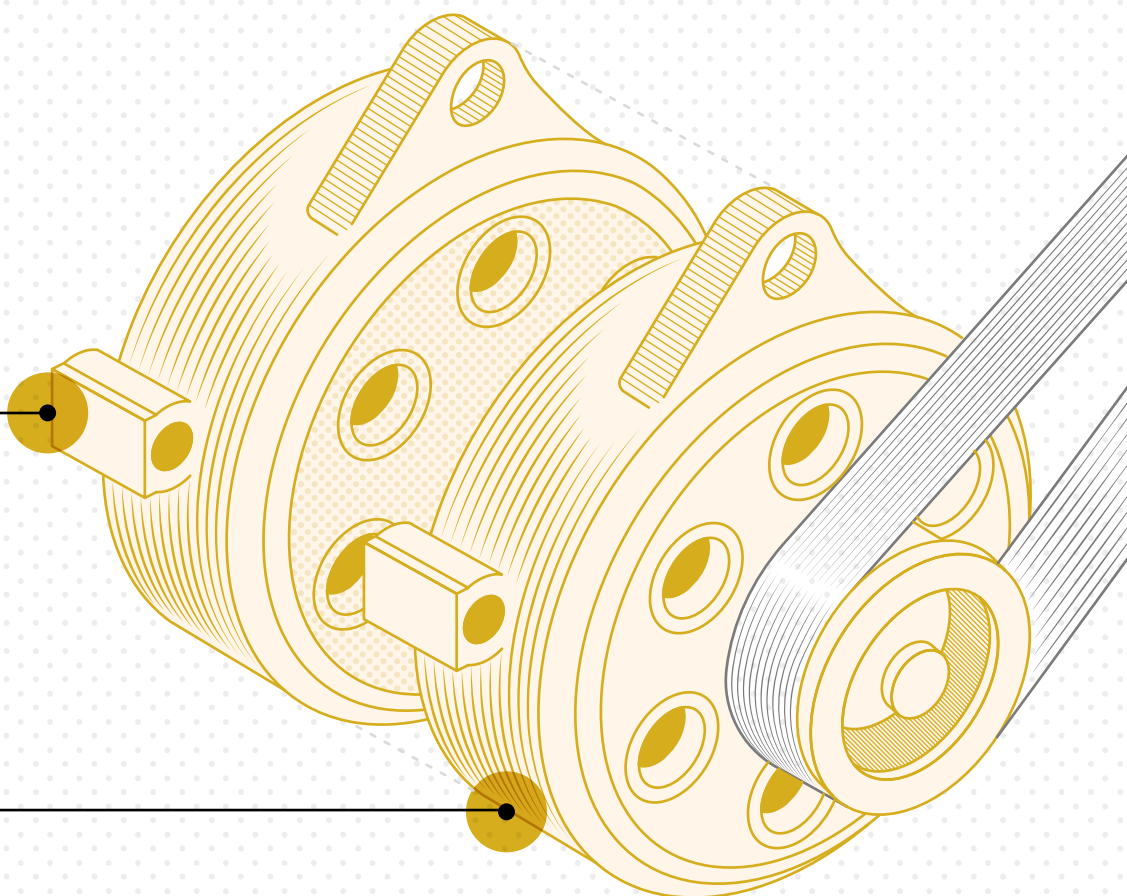
COMITÉS DEL CONSEJO DIRECTIVO

Comité T-MEC

Aquí se piensa el futuro de la integración regional. Este comité analiza la evolución del T-MEC y el entorno geopolítico para construir estrategias que fortalezcan la competitividad de la industria de autopartes en Norteamérica.

Comité Interno de Operación

Actúa como órgano de apoyo y supervisión del Consejo Directivo para fortalecer la gobernanza, la transparencia y la rendición de cuentas de la INA.



COMITÉS PARA SOCIOS Y AFILIADOS

Laboral

El foco está en las personas. Este comité mantiene actualizado al sector en prácticas de talento y en la evolución del marco regulatorio laboral y su impacto en la industria.

Comercio Exterior

En un entorno global cada vez más exigente, este comité acompaña a las empresas a navegar regulaciones, comercio y decisiones internacionales con mayor claridad.

Educación

La formación, educación dual y especialización del talento son estrategias para mantener los niveles de manufactura avanzada.

Tecnología

Aquí se impulsa la transformación industrial. La adopción de herramientas de industria 4.0 deja de ser tendencia para convertirse en capacidad operativa.

Aftermarket

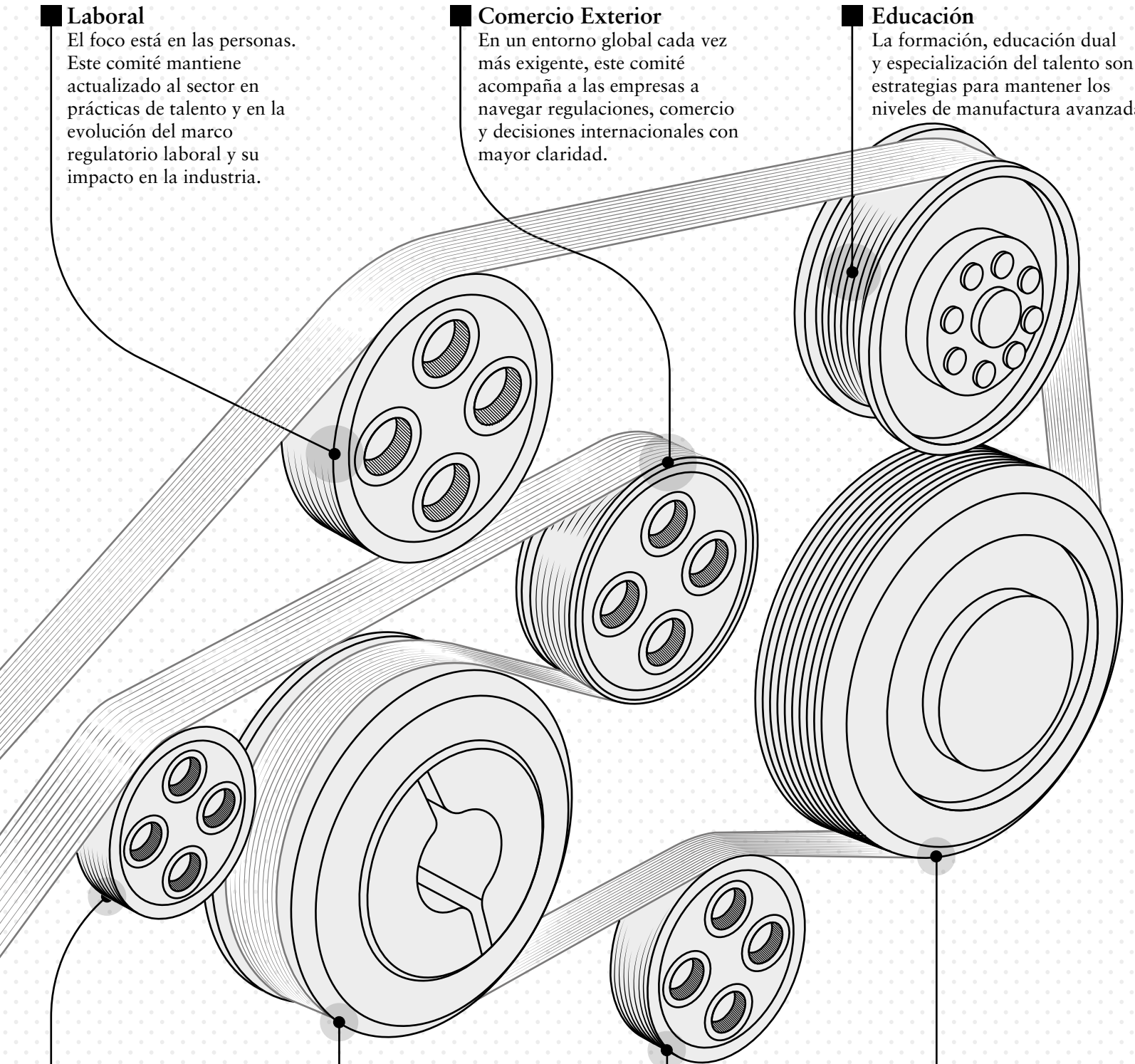
Este espacio pone en diálogo al mercado de repuesto. Conecta a los asociados con actores clave y traduce el comportamiento del consumo en información útil para la operación.

Sostenibilidad

La competitividad se piensa a largo plazo. Este espacio integra criterios ambientales y sociales en la forma en que las empresas operan y crecen.

Equipo Original

Aquí se construye la relación entre quienes producen y quienes ensamblan. Este comité acerca información estratégica y tendencias que permiten tomar decisiones con mayor precisión en el día a día.



INSTITUTO
VIAJES
MAGNIFICOS
C.A.



**LA INA AL FRENTE DE LA
CONVERSACIÓN: FOROS,
TALENTO Y PRESENCIA
INTERNACIONAL**

CIIAM: Donde la industria se mira al espejo

Hay eventos que nacen como agenda y terminan convirtiéndose en brújula. El Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIIAM) surgió en 2003 con esa vocación: ser el punto de encuentro donde el sector automotriz, en toda su complejidad, pudiera mirarse de frente, reconocerse y proyectarse.

Desde su primera edición, el CIIAM se fue consolidando como el evento más relevante del año para la automoción en México y Latinoamérica. No por una ceremonia, sino por su capacidad de congregarse a quienes deciden: personal directivo de armadoras de vehículos ligeros y pesados, líderes fabricantes de partes y componentes, presidencias de asociaciones hermanas y representantes de la industria latinoamericana y mundial. En un mismo espacio, la cadena de valor completa —y sus tensiones— se sientan a la mesa: quienes diseñan, quienes compran, quienes producen, quienes regulan, quienes investigan, quienes forman talento.

Su objetivo de fondo no ha cambiado: analizar oportunidades y necesidades que presentan los mercados globales y entender, con criterio estratégico, los apoyos y políticas que los gobiernos del mundo despliegan para robustecer sus industrias. En otras palabras: leer el contexto internacional no como ruido, sino como mapa.

Pero el CIIAM no se construyó para ser una vitrina. Se concibió como un foro internacional auténtico de comunicación e integración para el desarrollo de la cadena de valor automotriz. Su apuesta ha sido crear condiciones para que la industria pueda tomar decisiones fundamentales con base en conocimiento: interpretar el cambio continuo del entorno, evaluar modelos de éxito, identificar qué experiencias son trasladables a México y qué decisiones exigen una ruta propia.

Con el tiempo, el CIIAM fue también ganando un valor singular: abrir un espacio de comunicación directa entre las autoridades y la industria. En un país donde con frecuencia el sector productivo se entera tarde de los cambios regulatorios y la política pública a veces camina a distinta velocidad que la planta, el CIIAM se volvió una especie de puente: un sitio donde Trabajo, Medio Ambiente, Comunicaciones y Transportes, Economía y otros actores institucionales conversan con el ecosistema automotriz sin intermediarios, de manera franca, con preguntas técnicas y con respuestas que dejan huella.

Esa conversación tiene un efecto tangible: la sinergia entre quienes compran y quienes proveen. En el CIIAM, los responsables de compras y contratación de proveeduría han expuesto, abiertamente, la necesidad de mayor integración de proveedores locales para el ensamblado de sus modelos —ligeros y pesados—. Y del otro lado, las empresas proveedoras encuentran un espacio para mostrar capacidades, identificar brechas, entender la dirección tecnológica de la demanda y traducirla en inversión, certificaciones, talento y procesos.

No es casual que las temáticas de los primeros congresos coincidieran en un mismo diagnóstico: fortalecer el mercado interno, incrementar participación en el mercado mundial y elevar productividad como condición de competitividad.

En el marco del segundo CIIAM, incluso, la Secretaría de Economía estableció tres líneas de acción a mediano plazo que terminaron por sintetizar una agenda sectorial: impulsar competitividad con mayor capacidad productiva y el desarrollo de proveedores de segundo y tercer nivel; fortalecer mercado interno mediante la participación de todos los actores; y adecuar el marco normativo, actualizando y desarrollando normas para vehículos nuevos, vehículos en circulación y autopartes.

La relevancia de un congreso se mide, en buena parte, por lo que se atreve a discutir. Y el CIIAM se ha distinguido por tener el pulso de su época. Ha analizado impactos sobre seguridad, medio ambiente y desempeño industrial; ha observado mercados por entidad y zonas geográficas; ha colocado en perspectiva el papel de Norteamérica, Sudamérica, Europa y Asia, y ha buscado, siempre, poner soluciones sobre la mesa.

Por sus auditorios han pasado discusiones complejas: el crecimiento alarmante de autos usados importados desde Estados Unidos y su distorsión sobre el mercado de autos nuevos y seminuevos; el debate del Diésel Ultra Bajo en Azufre (DUBA); la Ley de Movilidad; los programas de renovación del parque vehicular; la profesionalización de operadores; las revisiones físico-mecánicas de vehículos en circulación; la inseguridad en carreteras; o, más recientemente, la escasez de semiconductores que tensó a toda la cadena global.

El CIIAM no ha sido un foro de consignas: ha sido un foro de diagnósticos, fricciones y rutas posibles.

Sus ponencias han reunido a líderes nacionales e internacionales de la industria, representantes del gobierno federal y voces académicas. En tecnología y medio ambiente, por ejemplo, el congreso ha seguido el hilo del mundo: cómo se endurecen regulaciones, cómo se reconfigura la manufactura para reducir emisiones, cómo cambian las reglas del juego frente al efecto invernadero y la presión por descarbonizar la movilidad. Al mismo tiempo, ha desarrollado una agenda económica indispensable: materias primas, energéticos, disponibilidad de insumos, alzas de costos, tipos de cambio, y su impacto directo en ventas y producción. Ahí, el CIIAM ha cumplido su función: convertir el contexto en información accionable.

La legitimidad institucional del CIIAM también se refleja en su respaldo. Ha contado con la presencia de presidentes de la República como Vicente Fox y Felipe Calderón, y con apoyo de instancias como Secretaría de Economía, Secretaría del Trabajo, Secretaría de Relaciones Exteriores, SAE Sección México, Bancomext, Instituto Nacional de Ecología y dependencias ambientales, así como autoridades en comunicaciones y transportes.

Además, ha fortalecido su dimensión internacional con el acompañamiento de asociaciones como MEMA, SEMA, APRA y Messe Frankfurt, y con cooperación de organismos y empresas como AIAG, Bancomext, BASF, Federal-Mogul (hoy DRIV México), Finsa, Grupo SSC, Kelly Services, KPMG, Lanxess, LTH, Softtek y Turner, además de empresas y consultoras del sector.

En perspectiva histórica, el CIIAM ha acompañado la maduración de México como plataforma automotriz. Hace



FOTO: ARCHIVO

dos décadas, durante su primera edición, México todavía transitaba por sus primeros años del TLCAN. El sector de autopartes atraía entonces alrededor de 1,000 millones de dólares anuales. Hoy, el país atrae múltiples veces más inversión extranjera directa gracias a su posición geográfica, infraestructura, estabilidad y mano de obra calificada, además de su red de tratados comerciales con Europa, Asia y Latinoamérica y el impulso del T-MEC.

La edición de noviembre de 2022 abrió un capítulo simbólico: por primera vez se entregó el Premio Nacional de la Industria Automotriz en México, concebido como el máximo galardón para proveedores de equipo original y mercado de repuesto, armadoras con plantas en México y ejecutivos cuya trayectoria ha elevado el nombre del sector y del país.

En ese mismo marco se firmaron convenios relevantes: uno con la Asociación Mexicana de Manufactura de Moldes y Troqueles (AMMMT) y la renovación del acuerdo con la Fundación Panamericana para el Desarrollo (PADF).

La vigésima edición tuvo como tema central «Tendencias tecnológicas y el camino hacia la electromovilidad» y, tras dos años de ausencia presencial, regresó con poder de convocatoria: más de 300 asistentes, exhibición de vehículos y motocicletas eléctricas, herramientas basadas en realidad aumentada para asociados y presencia de fundaciones en la zona de exposiciones.

El CIAM, en suma, se convirtió en lo que aspiraba: un espacio donde la industria se reúne para no improvisar el futuro. 🍌



**XXIII CONGRESO INTERNACIONAL DE
LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO**

**Comprometidos con el
futuro de la movilidad**



**Industria Nacional
de Autopartes, A.C.**

FOTO: ARCHIVO





FOTOS: ARCHIVO



FOTOS: ARCHIVO





FOTOS: ARCHIVO





FOTOS: ARCHIVO



FOTOS: ARCHIVO

Premio Nacional Industria Automotriz: un reconocimiento a trayectorias y estándares

Desde 2022, en el marco del CIIAM, la Industria Nacional de Autopartes (INA) entrega el Premio Nacional Industria Automotriz, concebido como el máximo reconocimiento del sector en México.

A diferencia de otros galardones, su valor no radica únicamente en distinguir resultados, sino en visibilizar lo que los hace posibles: trayectorias, decisiones y formas de operar que elevan el estándar de la industria. Cada año reconoce tanto a empresas —proveedores Tier 1 y 2, aftermarket y armadoras— como a ejecutivos cuya contribución ha sido determinante en ámbitos

como calidad, innovación, sostenibilidad y desarrollo industrial.

A lo largo de sus cuatro primeras ediciones han sido reconocidas compañías como Ford, BMW, Audi, PACCAR, Metalsa, ZF, Lear y Daimler Truck México, junto con líderes que han marcado el rumbo del sector desde la operación, la ingeniería y la dirección estratégica.

Más que un cierre ceremonial dentro del CIIAM, el premio funciona como una señal interna: una forma de identificar, dentro de una industria compleja, qué prácticas están definiendo su presente y perfilando su futuro. ✍️

Electratón: Una pista para el porvenir

Hay proyectos que nacen como competencia y terminan como escuela. El Electratón es uno de ellos.

A partir de 2006, la INA comenzó a participar en el Campeonato de Autos Eléctricos Electratón como organizador del campeonato «Electratón LTH», convirtiéndose en la única competencia interuniversitaria de automovilismo eléctrico en México. Su valor no está únicamente en la carrera: está en el proceso completo que exige a las juventudes técnicas e ingenieriles.

El Electratón se volvió una plataforma donde jóvenes universitarios convierten el conocimiento en materia: planean, diseñan, construyen, prueban y compiten. No se trata de «ver» tecnología; se trata de producirla con las manos y defenderla en pista. La misión, impulsada desde la INA, es tan simple como poderosa: dar a los estudiantes la oportunidad de diseñar y construir un auto eléctrico que promueve energías limpias y cuidado ambiental, mientras fortalece creatividad y trabajo en equipo, formando capital humano listo para integrarse a la industria al concluir sus estudios.

La trascendencia del Electratón radica en su carácter pionero. Hoy el mundo habla de cero emisiones y electromovilidad como destino inevitable. Pero impulsar un proyecto de esta naturaleza décadas atrás, cuando la conversación global aún era incipiente, fue un acto de visión y, también, de riesgo institucional. Fue un parteaguas: la INA demostró que su interés no era únicamente el crecimiento de los negocios, sino el cultivo del talento, la innovación y un sentido de responsabilidad ambiental.

Uno de sus méritos más potentes fue involucrar realmente a la academia. Universidades y politécnicos, públicos y privados, se engancharon con el desafío: construir, con sus propios alumnos, vehículos de competencia bajo estándares compartidos y condiciones de igualdad. Esa igualdad técnica

—ese «piso parejo»— fue clave para que el Electratón se volviera un terreno donde la disciplina y la inteligencia pesan más que el presupuesto.

Y, como ocurre en el deporte cuando el propósito es real, la emoción se volvió combustible. Las escuelas compitieron entre sí con orgullo y pasión, y los estudiantes buscaron perfeccionar sus vehículos no sólo para vencer, sino para mostrar el músculo técnico de su institución. La competencia se convirtió en pertenencia: cada mejora era un logro colectivo, de alumnos, profesores, incluso familias que acompañaban el esfuerzo.

Además, el Electratón consiguió algo que distingue a los proyectos verdaderamente sistémicos: sumó a la industria misma. Empresas del sector autopartes y terminales, proveedores y armadoras, se involucraron con talento, asesoría, componentes y patrocinios. Ese vínculo convirtió la pista en un laboratorio y al laboratorio en un semillero de profesionales.

El Electratón y sus gestores sostuvieron un proyecto iconoclasta —casi disruptivo—: vehículos eléctricos de múltiples modelos, impulsados por baterías, concebidos con la obstinación de quienes no esperan a que el mundo cambie para empezar a construirlo. Desde experiencias precursoras como Tonatiuh hasta el diseño de categorías experimentales, el Electratón configuró una narrativa de innovación que no se escribe con discursos, sino con prototipos que ruedan.

Por eso, cuando se habla de los eventos relevantes de la INA, el Electratón no es un anexo juvenil: es una declaración institucional. La INA se proyectó como una asociación preocupada por el futuro, por la educación, por los valores ambientales, por la integración academia-industria y por la formación de técnicos y profesionales mejor preparados. En esa apuesta, la INA no sólo acompañó la historia: la empujó. 🏁



INA PAACE Automechanika México: El gran escaparate

Hay una verdad silenciosa en la industria automotriz: cuando la economía se desacelera, el mantenimiento cobra protagonismo. Ante la incertidumbre, muchos automovilistas optan por reparar sus vehículos antes que sustituirlos. Esa dinámica convierte al mercado de repuesto en uno de los mejores indicadores de la actividad económica y explica por qué el *aftermarket* ocupa un lugar estratégico dentro de la cadena automotriz.

Con esa realidad de fondo, la INA comenzó a construir uno de los espacios de encuentro más importantes para el sector.

Aunque desde finales de la década de 1990 ya se celebraban en México las exposiciones PAACE Automechanika, organizadas por Messe Frankfurt con el acompañamiento de la INA, en 2010 la asociación decidió dar un paso adicional y creó Expo INA, un encuentro orientado principalmente al mercado de equipo original. La intención era reunir a fabricantes de autopartes, armadoras, compradores y tomadores de decisión en un espacio que reflejara la creciente relevancia de la industria mexicana.

Durante algunos años ambos eventos coexistieron de manera independiente. Sin embargo, la propia evolución del sector terminó demostrando que la industria necesitaba un solo gran escaparate capaz de integrar al equipo original y al mercado de repuesto bajo una misma visión.

Esa convergencia se concretó en 2016 con el nacimiento de INA PAACE Automechanika México, resultado de la

alianza entre la INA y Messe Frankfurt. La nueva exposición reunió desde su primera edición a cientos de empresas expositoras y se consolidó rápidamente como el encuentro más importante del *aftermarket* automotriz en América Latina.

Con el paso de los años, el evento se convirtió en mucho más que una feria comercial. Fabricantes, distribuidores, compradores, especialistas, desarrolladores de tecnología y representantes de la industria de distintos países encontraron en este espacio una plataforma para generar negocios, intercambiar conocimiento e identificar tendencias que terminarían impactando a toda la cadena de valor automotriz.

La pandemia obligó a trasladar temporalmente el encuentro al entorno digital, pero también confirmó la fortaleza de una comunidad que había aprendido a mantenerse conectada incluso en circunstancias extraordinarias. Tras dos ediciones digitales (2020 y 2021), el regreso presencial en 2022 marcó el inicio de una nueva etapa y reafirmó el papel de INA PAACE Automechanika como uno de los principales puntos de encuentro de la industria automotriz en el continente.

Más que una exposición, el evento se ha convertido en un reflejo de la propia evolución del sector: un espacio donde convergen manufactura, innovación, tecnología, mantenimiento, comercio y talento. Un lugar donde la industria no sólo exhibe lo que produce, sino también la dirección hacia la que se mueve. 🍌



CEREMONIA DE INAUGURACIÓN Y CORTE DE LISTÓN DE LA EDICIÓN 2014 DE INA PAACE AUTOMECHANIKA MÉXICO.



CEREMONIA DE INAUGURACIÓN Y CORTE DE LISTÓN DE LA EDICIÓN 2025 DE INA PAACE AUTOMECHANIKA MÉXICO.



CEREMONIA DE INAUGURACIÓN Y CORTE DE LISTÓN DE LA EDICIÓN 2026 DE INA PAACE AUTOMECHANIKA MÉXICO.

FOTOS: ARCHIVO



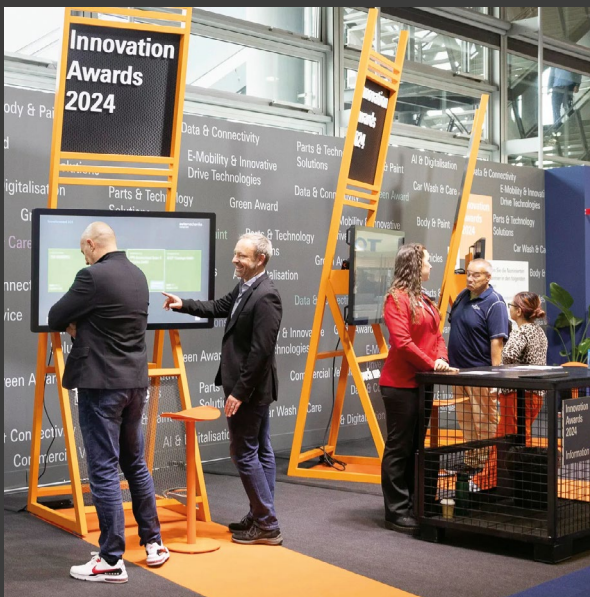
FOTOS: ARCHIVO



FOTOS: ARCHIVO



FOTOS: ARCHIVO



FOTOS: CORTESÍA DE MESSE FRANKFURT

De México a Frankfurt: la INA en el jurado de los Automechanika Innovation Awards 2024

En el marco de Automechanika Frankfurt 2024, donde los Innovation Awards registraron un récord de 153 candidaturas, Francisco N. González Díaz, Presidente Ejecutivo de la Industria Nacional de Autopartes (INA), formó parte del jurado internacional integrado por 17 especialistas encargados de evaluar las propuestas.

Las candidaturas fueron analizadas con base en criterios como innovación, viabilidad económica, funcionalidad, calidad, seguridad, sostenibilidad y relevancia para el mercado

de posventa, en categorías que abarcaron desde autopartes y soluciones para talleres hasta electromovilidad, digitalización e inteligencia artificial.

La participación de la INA en este espacio refleja el reconocimiento internacional alcanzado por la industria mexicana de autopartes y su creciente presencia en los foros donde se analizan las tendencias, tecnologías e innovaciones que marcarán el futuro del sector automotriz. 🍷

La INA frente al mundo: La conversación del *aftermarket*

La industria automotriz no opera dentro de fronteras, sino a través de cadenas de valor que conectan fabricantes, distribuidores, talleres, centros tecnológicos y consumidores en distintos continentes. En ese entorno, la proyección internacional de la INA no es un elemento accesorio: es una condición necesaria para representar eficazmente a un sector cada vez más integrado al mercado global.

Con esa visión, en julio de 2024 se celebró en la Ciudad de México la primera edición del International Aftermarket Summit (IAS), una iniciativa impulsada por la INA, Messe Frankfurt y MEMA Aftermarket Suppliers. El encuentro reunió a líderes empresariales, especialistas y representantes de la industria de distintos países para analizar los cambios que están redefiniendo el mercado global de repuesto.

Más allá de su dimensión como foro internacional, el IAS reflejó una realidad cada vez más evidente: las decisiones que afectan al *aftermarket* ya no se toman únicamente en el ámbito nacional. La transformación tecnológica de los vehículos, la digitalización del comercio, la evolución de las cadenas logísticas, la consolidación de grandes distribuidores y las nuevas exigencias regulatorias forman parte de una conversación global en la que la industria mexicana necesita participar activamente.

Uno de los temas centrales del encuentro fue el llamado Derecho a Reparar (*Right to Repair*), una iniciativa que busca garantizar el acceso a la información técnica y a los datos de diagnóstico necesarios para el mantenimiento y reparación de los vehículos. Conforme los automóviles incorporan mayores niveles de conectividad, *software* y sistemas electrónicos, el acceso a esa información se ha convertido en un asunto estratégico para fabricantes de autopartes, distribuidores y talleres independientes en todo el mundo.

La participación de la INA en estos espacios internacionales también ha permitido posicionar temas prioritarios para la región, entre ellos el desarrollo de talento técnico especializado, la digitalización de los canales de comercialización y la profundización de la integración productiva de América del Norte.

De esta manera, la asociación ha ampliado su papel tradicional de representación sectorial para convertirse también en un interlocutor dentro de las conversaciones que hoy definen el futuro del *aftermarket* global.

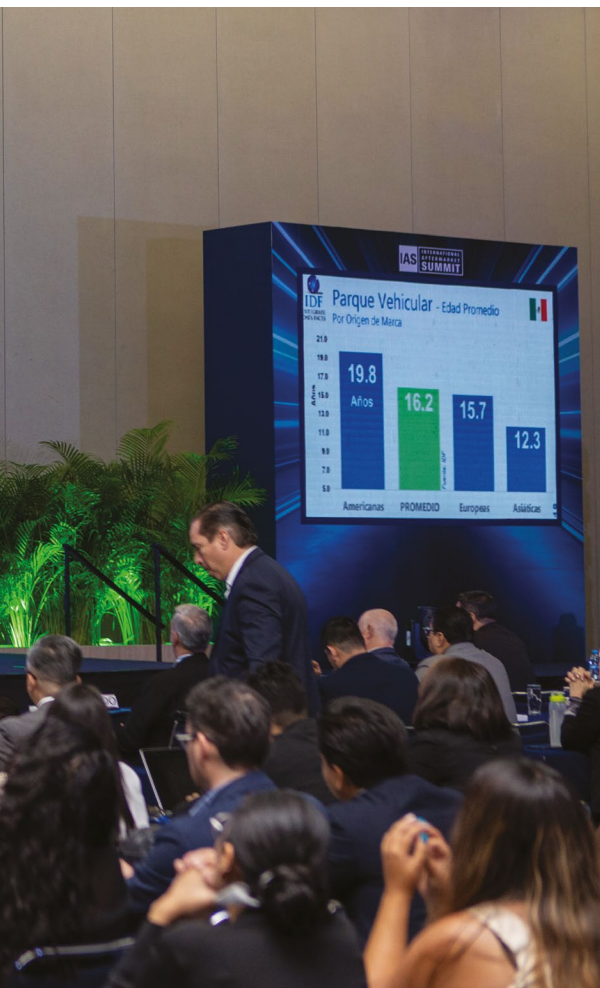
Porque si durante décadas México construyó una posición de liderazgo como productor de autopartes, los desafíos de la nueva era exigen algo más: participar no sólo en la manufactura de los componentes que mueve la industria, sino también en las discusiones que determinan hacia dónde se dirige. 🍷







FOTOS: ARCHIVO



FOTOS: ARCHIVO



LA NORTH AMERICAN MANUFACTURING CONFERENCE 2024 NACIÓ A PARTIR DE UN ACUERDO DE COLABORACIÓN ENTRE CANADIAN MANUFACTURERS & EXPORTERS (CME), NATIONAL ASSOCIATION OF MANUFACTURERS (NAM) DE ESTADOS UNIDOS Y LA CONFEDERACIÓN DE CÁMARAS INDUSTRIALES (CONCAMIN).

Manufactura norteamericana: Competir como región

La North American Manufacturing Conference 2024, celebrada en Ottawa, Canadá, se convirtió en un momento decisivo para la integración industrial de Norteamérica. Más de 250 líderes empresariales, funcionarios y representantes de los gobiernos de Canadá, Estados Unidos y México coincidieron en una convicción: la fortaleza del continente radica en su manufactura y en la profundidad de sus cadenas compartidas.

La conferencia tuvo un significado particular por su origen: un acuerdo de colaboración entre Canadian Manufacturers & Exporters (CME), National Association of Manufacturers (NAM) de Estados Unidos y la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN) de México, concebido como plataforma permanente de diálogo para fortalecer cooperación técnica, armonizar estándares, impulsar innovación y promover políticas que refuercen competitividad regional frente a otros bloques económicos.

La INA participó activamente representando al sector automotriz y de autopartes en discusiones sobre contenido regional, cadenas de suministro y desarrollo de talento. Durante el encuentro, la INA expuso con claridad que el futuro industrial de la región depende de cooperación y certidumbre dentro del marco del T-MEC.

El mensaje mexicano resonó: la estabilidad del T-MEC no es sólo un tema comercial; es condición para proteger empleos, incentivar inversión y sostener competitividad global. Frente a un entorno internacional desafiante, la respuesta no debe ser fragmentación, sino integración reforzada. El continente, para competir, necesita actuar como sistema.

Para la INA, esa participación fue más que representación: fue una oportunidad de proyectar una industria mexicana moderna, comprometida con desarrollo regional y con transición hacia una manufactura más sostenible, digital y humana. 🍌

El mensaje mexicano resonó: la estabilidad del T-MEC no es sólo un tema comercial; es condición para proteger empleos, incentivar inversión y sostener competitividad global. Frente a un entorno internacional desafiante, la respuesta no debe ser fragmentación, sino integración reforzada.

G7 Automotive Suppliers Summit: México en la mesa donde se discute el futuro del sector

Hay espacios donde la industria se exhibe. Y hay otros —más raros, más decisivos— donde la industria se piensa.

El G7 Automotive Suppliers Summit pertenece a esta segunda categoría. No es un escaparate ni una feria. Es una mesa de lectura estratégica del mundo automotriz: un punto de encuentro donde las asociaciones de autopartes de las economías más relevantes del sector comparan diagnósticos, contrastan preocupaciones y ensayan, en conjunto, una respuesta a la misma pregunta: hacia dónde se mueve la industria y qué capacidades harán falta para no quedarse atrás.

En enero de 2026, México fue sede de ese encuentro. Y no fue un dato menor. En un momento de redefinición global, recibir al G7 significó colocar al país —y a la INA como su voz sectorial— en el centro de una conversación que no sólo observa el cambio, sino que intenta anticiparlo.

Para quienes llegaron desde regiones cubiertas de nieve, Cancún ofreció un contraste inmediato. Pero más allá del clima, lo importante fue otra cosa: el ritmo adecuado para conversar. El tiempo para detenerse, mirar con perspectiva y escuchar lo que ocurre en otras regiones del mundo. Esa es, en esencia, la razón de ser de este foro.

El grupo está integrado por siete asociaciones que representan a algunos de los principales polos productivos del sector: ACMA, de India; JAPIA, de Japón; APMA, de

Canadá; MEMA, de Estados Unidos; CLEPA, de Europa; Sindipeças, de Brasil; y la INA, en representación de México. Juntas, estas organizaciones expresan una verdad elemental de la industria contemporánea: ningún país compite solo, porque ninguna cadena opera sola.

Lo que dejó el encuentro fue menos una lista de conclusiones que una sensación compartida: la industria automotriz está entrando en una etapa distinta. No se trata de un viraje súbito, sino de una reconfiguración que ocurre en varias capas al mismo tiempo. Cambian las tecnologías, cambian los mercados, cambian los criterios de inversión. Y con ellos cambia también la forma de competir.

Una de las ideas más consistentes fue la de la regionalización. Las cadenas de suministro tienden a acercarse, a reorganizarse en torno a regiones con mayor capacidad de respuesta, certidumbre regulatoria y proximidad al mercado final. La globalización no desaparece, pero deja de pensarse como dispersión ilimitada y empieza a reorganizarse desde la resiliencia.

Esa discusión llevó inevitablemente a Norteamérica, y con ella a México. Porque si el nuevo ciclo exige cadenas más próximas, más integradas y más robustas, el país aparece como un punto de convergencia natural: por su experiencia manufacturera, por la profundidad de su proveeduría y por el talento acumulado en décadas de



FOTO: ARCHIVO

especialización industrial. No sólo como un lugar donde se produce, sino como un territorio capaz de escalar hacia mayores niveles de valor agregado.

Otro tema atravesó las conversaciones con especial intensidad: el cambio tecnológico ya no puede explicarse sólo desde la electrificación. La innovación se desplaza hacia la integración de *software*, conectividad, autonomía e inteligencia artificial. El vehículo comienza a definirse menos por una sola tecnología y más por la forma en que distintas capas —mecánica, electrónica y digital— logran convivir como un sistema. En ese nuevo escenario, la competitividad no dependerá únicamente de fabricar mejor, sino de integrar mejor.

También apareció con fuerza una preocupación menos visible, pero decisiva: la asequibilidad. La industria puede desarrollar tecnologías más sofisticadas, pero el mercado termina ordenando la discusión. La pregunta ya no es sólo qué puede hacerse, sino qué puede hacerse de forma escalable, accesible y sostenible en términos de costo. Esa tensión entre innovación y precio se ha vuelto una de las variables estratégicas del nuevo ciclo.

A ello se suma una realidad que ningún participante ignoró: la gestión del riesgo sigue siendo central. Semiconductores, materias primas críticas, tensiones geopolíticas, costos energéticos, reglas comerciales. Todo ello obliga a pensar la cadena de suministro no sólo como un flujo eficiente, sino como una estructura que debe resistir disrupciones y seguir operando bajo presión.

En este contexto, el papel de la INA adquiere una dimensión particular. Participar en el G7 no significa únicamente estar presente en una reunión internacional;

significa llevar la experiencia de la industria mexicana a un espacio donde se contrastan modelos, se comparan trayectorias y se construyen referencias comunes. Significa, también, reconocer que la competitividad del país depende tanto de sus capacidades productivas como de su capacidad para incidir en las conversaciones que orientan el futuro del sector.

México llegó a esta mesa con atributos claros: una base laboral cercana a 850 mil empleos directos, una producción superior a 121 mil millones de dólares y un peso internacional que lo coloca como cuarto productor mundial de autopartes. Pero, incluso más allá de las cifras, hay algo que se reconoce cuando se observa su lugar en la cadena: una experiencia industrial capaz de convertir incertidumbre en capacidad de respuesta.

Por eso, que el G7 Automotive Suppliers Summit se haya celebrado en México no fue sólo un reconocimiento a su peso manufacturero. Fue también una confirmación de su lugar en la conversación internacional. Un recordatorio de que el país no sólo abastece mercados: también participa en la discusión sobre cómo se reorganiza la industria, qué tecnologías la transformarán y qué alianzas harán posible esa transición.

En una época marcada por la regionalización, la digitalización y la necesidad de mayor resiliencia, el futuro de la movilidad no se construirá desde un solo centro. Se construirá en la interacción constante entre regiones, empresas, asociaciones y gobiernos capaces de leerse mutuamente. Y en esa conversación, la INA ha logrado que México no sea un espectador, sino una voz con peso propio. 🍌



FOTO: ARCHIVO

Associations in Motion: Un espacio para alinear a quienes sostienen el *aftermarket*

En el *aftermarket* automotriz, muchas de las decisiones que definen el rumbo del sector no se toman en las plantas, ni en las armadoras, ni siquiera en los mercados finales. Se toman en otro nivel: en el de quienes articulan, representan y acompañan a la industria en su conjunto.

Associations in Motion surge precisamente en ese espacio. Impulsada por la Auto Care Association de Estados Unidos y la Italian Garage Equipment Manufacturers Association (AICA), esta iniciativa nació de una preocupación compartida que se volvió más evidente durante la pandemia: la necesidad de construir un diálogo global entre asociaciones capaces de leer, de manera conjunta, un entorno cada vez más incierto.

La primera edición, celebrada en 2021 en formato híbrido, marcó ese punto de partida. Desde entonces, el encuentro se ha consolidado como un ejercicio recurrente vinculado a dos de los principales foros del sector —AAPEX en Estados Unidos y Autopromotec en Europa— y abierto a la incorporación de nuevas regiones y perspectivas.

Pensar el aftermarket más allá de las fronteras

El principio es claro: el *aftermarket* ya no puede entenderse desde una lógica local.

Los vehículos son más complejos, las tecnologías evolucionan con rapidez y las condiciones de operación cambian de un país a otro. En ese contexto, lo que ocurre en un mercado termina afectando a otros, y los retos —desde la capacitación técnica hasta el acceso a datos— dejan de ser aislados para volverse compartidos.

Associations in Motion propone, precisamente, abordar esa realidad como un sistema. No como una suma de mercados independientes, sino como una red donde la coordinación entre asociaciones puede facilitar respuestas más consistentes frente a desafíos comunes: la transición hacia vehículos eléctricos, la incorporación de sistemas avanzados de asistencia, la digitalización de servicios, la sostenibilidad del modelo de reparación independiente.

De foro a plataforma de articulación

Con el tiempo, el encuentro ha ido más allá del intercambio de ideas. Su ambición es convertirse en un espacio permanente de articulación: una especie de *think tank* global donde circulen información, conocimiento técnico y experiencias, y donde las asociaciones puedan construir posiciones comunes frente a temas que afectan al sector en su conjunto.

Esto implica una lógica distinta. No se trata únicamente de debatir tendencias, sino de traducirlas en agendas:

impulsar estándares, fortalecer capacidades, acompañar la adaptación de miles de talleres y empresas que dependen de la evolución del *aftermarket* para sostener su operación.

En ese proceso, la colaboración deja de ser un principio deseable para convertirse en una condición necesaria.

México como sede, México como nodo

En 2026, este ejercicio eligió como sede a México, en el marco del International Aftermarket Summit (IAS).

Esta elección no es casual. El país se ha consolidado como un punto de encuentro dentro de la industria automotriz, no sólo por su peso productivo, sino por su capacidad de conectar regiones, experiencias y visiones. La participación de la INA en este tipo de iniciativas refleja esa vocación: contribuir a que la conversación global se traduzca en acciones concretas para el sector.

En el IAS, Associations in Motion suma una dimensión particular: la de quienes, desde distintos países, trabajan en la estructura que permite que el *aftermarket* funcione.

Coordinación para sostener el cambio

La movilidad, como campo, no deja de transformarse. Y en esa transformación, el *aftermarket* enfrenta una tensión constante: adaptarse sin perder viabilidad, incorporar tecnología sin romper sus modelos operativos, responder a nuevas exigencias sin quedar fuera del sistema.

Associations in Motion parte de una premisa sencilla: esos retos no se resuelven en solitario. Requieren diálogo, intercambio y, sobre todo, coordinación.

Y es ahí donde este espacio se vincula directamente con el papel que la INA ha construido a lo largo del tiempo.

Porque si algo ha caracterizado a la INA no es sólo su capacidad de representar al sector, sino de colocarlo en la conversación correcta, en el momento preciso y con los interlocutores necesarios. Al albergar Associations in Motion en México, la INA no sólo recibe un encuentro internacional: asume, una vez más, el papel de articulador.

Un papel que consiste en algo más complejo que convocar: en traducir diagnósticos globales en agendas locales, en conectar visiones distintas bajo objetivos comunes y en convertir el intercambio en dirección.

En un momento en que la industria necesita algo más que adaptación —necesita coordinación—, ese rol adquiere un peso particular.

Porque el futuro del *aftermarket*, como el de la industria en su conjunto, no se definirá únicamente por la velocidad del cambio, sino por la capacidad de quienes lo integran para entenderlo y enfrentarlo juntos. 🍷

INA busca convertirse en un espacio permanente de articulación: una especie de think tank donde circulen información, conocimiento técnico y experiencias, y donde las empresas puedan construir posiciones comunes frente a temas que afectan al sector en su conjunto.

Plan México: Integrar la proveeduría para fortalecer la base industrial

La solidez de una industria no se mide sólo por lo que produce, sino por la profundidad de la red que la sostiene.

En el caso del sector automotriz en México, esa red ha crecido durante décadas, pero no de manera homogénea. Mientras algunas empresas han alcanzado niveles de integración global, una parte importante del tejido productivo —particularmente pequeñas y medianas empresas— permanece en los márgenes de esas cadenas.

La participación de la Industria Nacional de Autopartes (INA) en el Plan México parte de ese diagnóstico.

Un programa que parte de la demanda real

El Programa de Desarrollo de Proveedores (PDP), desarrollado en coordinación con la Secretaría de Economía y la Corporación Financiera Internacional (IFC), introduce un cambio relevante en la manera de abordar el fortalecimiento industrial.

No inicia con la oferta disponible, sino con la demanda existente. A partir de los requerimientos específicos de empresas ancla, el programa identifica proveedores potenciales, evalúa sus capacidades y trabaja sobre las brechas que les impiden integrarse plenamente a las cadenas de suministro. El acompañamiento no es general, sino dirigido: capacitación técnica, mentoría, consultoría especializada y vinculación con financiamiento.

Este enfoque permite algo que suele ser difícil en política industrial: conectar directamente la necesidad productiva con la capacidad local.

Resultados que modifican el punto de partida

Los avances de la primera etapa dan cuenta de esa lógica: cincuenta y cinco empresas participaron en procesos de capacitación, y cerca de veinte accedieron a consultorías especializadas orientadas a obtener certificaciones internacionales. En términos prácticos, esto significa que dejaron de ser proveedores potenciales para convertirse en proveedores viables dentro de estándares globales.

El impacto no se limita a cada empresa. Cada incorporación fortalece la cadena en su conjunto: reduce dependencias externas, mejora tiempos de respuesta y eleva el contenido nacional, uno de los objetivos centrales del Plan México, que busca incrementarlo en un 15% en sectores estratégicos como el automotriz.

Coordinación como condición de política industrial

El programa también pone en evidencia algo más amplio: la necesidad de articular actores. Su implementación involucra a empresas tractoras, organismos internacionales, banca de desarrollo y autoridades federales. En ese entramado, la INA cumple una función específica: conectar.

Traducir necesidades industriales en mecanismos operativos, alinear intereses y facilitar que la colaboración ocurra en términos concretos.

Ese papel resulta especialmente relevante en un entorno donde la relocalización de cadenas productivas abre oportunidades, pero también eleva el nivel de exigencia. Integrarse ya no depende únicamente de proximidad geográfica, sino de capacidades técnicas, cumplimiento normativo y consistencia operativa.

Ampliar la base para sostener el crecimiento

El PDP no está planteado como una intervención puntual. Para 2026, se prevé la incorporación de entre 40 y 50 nuevas empresas, con la meta de beneficiar a más de 100 pymes en esta etapa piloto. Más allá de la escala, lo que se busca es consolidar un modelo replicable, capaz de extenderse a otros sectores y fortalecer la base industrial del país.

La lógica es clara: una industria más integrada es también una industria más resiliente.

Una estrategia que opera desde dentro

La participación de la INA en el Plan México no se limita a acompañar una política pública. Se inserta en una visión más amplia sobre el desarrollo del sector: fortalecer la proveeduría nacional como condición para competir en un entorno global cada vez más exigente.

Eso implica ir más allá de la representación y asumir un rol activo en la construcción de capacidades.

En un momento en que la industria automotriz redefine sus reglas —por tecnología, por geopolítica, por estructura de costos—, la posibilidad de integrar a más empresas al sistema productivo deja de ser un objetivo deseable para convertirse en una necesidad estratégica.

Y es en esa tarea donde se juega una parte importante del futuro industrial del país. 🍷



FOTOS: ARCHIVO

Tejiendo alianzas para el futuro de la industria

Más allá de su papel como foro de discusión, el CIIAM ha funcionado también como una plataforma para impulsar iniciativas concretas de cooperación, capacitación y fortalecimiento institucional. En sus espacios no sólo se analizan tendencias o se debaten políticas públicas; también se construyen acuerdos, se articulan proyectos y se delinear programas orientados a fortalecer la competitividad del sector automotriz mexicano. A lo largo de los años, muchos de los encuentros celebrados en el marco del Congreso han dado origen a alianzas estratégicas destinadas a consolidar capacidades técnicas, mejorar el cumplimiento normativo y ampliar la proyección internacional de la industria.

Uno de los esfuerzos más relevantes de los últimos años fue la renovación del convenio de colaboración entre la INA y la Fundación Panamericana para el Desarrollo (PADF), orientado a acompañar a las empresas del sector en la implementación de las disposiciones derivadas de la reforma laboral de 2019 y del capítulo laboral del T-MEC. Gracias a este proyecto, el sector automotriz logró posicionarse como un referente de cumplimiento dentro del ámbito industrial. Como parte de estas acciones se capacitó a 1,691 representantes de 1,136 empresas mediante diplomados, talleres presenciales, seminarios virtuales y conferencias especializadas.

En la última década, la INA ha consolidado una red cada vez más amplia de relaciones internacionales. El diálogo se ha fortalecido con organismos empresariales y autoridades de Estados Unidos, Canadá y diversos países de América Latina, así como con socios estratégicos en Europa y Asia, entre ellos Alemania, España, Portugal, Reino Unido, Turquía, China, Corea, Japón, India y el Sudeste Asiático. Esta interlocución ha permitido participar activamente en discusiones relacionadas con la política comercial y con los procesos de negociación de acuerdos que impactan directamente al sector automotriz.

En ese contexto, la INA acompañó las discusiones en torno a posibles acuerdos comerciales entre México y Ecuador, México y el Reino Unido y México y Corea del Sur, así como los procesos de actualización y modernización

de acuerdos existentes con la Alianza del Pacífico, Brasil y la Unión Europea.

De manera paralela, se fortaleció una red de colaboración institucional orientada al desarrollo tecnológico, la formación de talento y la integración de la cadena de proveeduría automotriz. Entre estas iniciativas destaca el acuerdo con la Asociación Mexicana de Manufactura de Moldes y Troqueles (AMMMT), destinado a promover la vinculación entre fabricantes nacionales de moldes y troqueles y la cadena de proveedores del sector. A ello se sumó la colaboración con la Association for Manufacturing Technology (AMT), enfocada en impulsar la transferencia tecnológica y la adopción de mejores prácticas de manufactura.

La cooperación con el Centro Nacional de Metrología (CENAM) permitió desarrollar proyectos de investigación aplicada y fortalecer la formación de recursos humanos especializados. En paralelo, la alianza con la Red Nacional de Clusters de la Industria Automotriz (REDCAM) y con el Centro de Especialización de Recursos Humanos de Alto Nivel (CERHAN) buscó reforzar la capacitación del capital humano del sector de autopartes.

Otro frente fundamental fue el fortalecimiento del vínculo entre industria y academia. En este ámbito, la INA impulsó colaboraciones con algunas de las instituciones educativas más importantes del país, entre ellas la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), el Instituto Politécnico Nacional (IPN), la Universidad Iberoamericana, el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey (ITESM) y la Universidad Politécnica de Querétaro (UPQ), con el propósito de fomentar la formación de talento y acercar a las nuevas generaciones a los retos tecnológicos de la industria.

A través de estas alianzas y programas, la INA ha reforzado su papel como articuladora de la comunidad automotriz en México. Más allá de representar los intereses del sector, la asociación se ha consolidado como un espacio de coordinación entre empresas, instituciones académicas, organismos internacionales y autoridades públicas, contribuyendo a que la industria automotriz mexicana fortalezca su posición dentro de las cadenas globales de manufactura. 🍌



FOTOS: ARCHIVO

Un referente en el empresariado mexicano

La Industria Nacional de Autopartes (INA) mantiene una participación activa y de primer nivel en los organismos cúpula más relevantes del sector privado mexicano: la Confederación Patronal de la República Mexicana (COPARMEX), la Confederación de Cámaras Industriales (CONCAMIN), el Consejo Coordinador Empresarial (CCE) y el Consejo Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (COMCE). Esta presencia refleja el papel estratégico que desempeña la industria de autopartes en la economía nacional y su compromiso con el desarrollo productivo, la competitividad y la integración internacional de México.

En COPARMEX, organización reconocida por su papel histórico en la promoción del empleo formal, la defensa del Estado de derecho y la mejora de las condiciones para hacer negocios, la INA participa activamente en la construcción de propuestas orientadas a fortalecer la competitividad del sector automotriz. Desde este espacio impulsa políticas que promueven la productividad laboral, la capacitación especializada y la innovación tecnológica, en un contexto donde el talento y la formación dual se han convertido en pilares del crecimiento industrial.

Dentro de CONCAMIN, la INA ocupa una posición destacada como una de las organizaciones representativas del sector manufacturero. Su participación contribuye a la agenda nacional de industrialización y a los trabajos orientados a la transformación digital, la electromovilidad y la transición energética. La interlocución con otros sectores productivos permite articular estrategias comunes en temas como infraestructura, desarrollo de proveeduría local, innovación, desarrollo tecnológico y sostenibilidad.

Como integrante del Consejo Coordinador Empresarial (CCE), la INA forma parte del organismo que articula la voz más representativa del sector privado mexicano. En este espacio se construyen posiciones conjuntas frente a

las autoridades federales y los organismos internacionales. A través de esta participación, la industria de autopartes ha contribuido a fortalecer el diálogo institucional con el Gobierno de México en temas como política industrial, comercio exterior, movilidad sustentable, transición energética y atracción de inversiones derivadas del fenómeno del *nearshoring*.

En el ámbito internacional, la participación en el Consejo Mexicano de Comercio Exterior, Inversión y Tecnología (COMCE) consolida el papel de la INA como actor estratégico dentro de las cadenas globales de valor. Este organismo funciona como una plataforma de diálogo y promoción para impulsar la internacionalización de las empresas mexicanas. En este marco, la INA colabora en iniciativas orientadas a diversificar mercados, fortalecer la competitividad exportadora y ampliar la presencia de la industria automotriz mexicana en Norteamérica, Europa y Asia. Esta cooperación ha contribuido al impulso de misiones comerciales, al fortalecimiento del diálogo empresarial y a la integración regional de las cadenas de suministro.

La pertenencia simultánea a COPARMEX, CONCAMIN, CCE y COMCE permite a la INA participar de manera estructurada en todos los niveles del ecosistema empresarial mexicano: desde la representación sectorial y la coordinación interindustrial, hasta la construcción de posiciones nacionales y la promoción de la competitividad internacional. Esta articulación refleja la madurez institucional de la organización, que a lo largo de su historia ha sabido combinar la defensa técnica de los intereses del sector con una visión de país orientada a la productividad, la sostenibilidad y la innovación.

En esos espacios de coordinación empresarial, la INA no sólo representa a la industria de autopartes: también contribuye a construir las condiciones que permiten a México consolidarse como una potencia manufacturera en el escenario global. 🍷



FOTOS: ARCHIVO

LA VOZ DE UN SECTOR

La industria automotriz no sólo se construye en plantas, cadenas de suministro o mesas de negociación. También se construye en la conversación pública.

A lo largo de los años, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha buscado ocupar ese espacio: explicar el momento que vive el sector, anticipar riesgos, abrir discusiones y posicionar la relevancia estratégica de la industria automotriz y de autopartes para México y Norteamérica.

Columnas, entrevistas, artículos especializados y cobertura en medios nacionales e internacionales han

formado parte de ese esfuerzo. No únicamente como ejercicio de comunicación institucional, sino como una forma de representar los intereses de la industria, construir agenda y participar activamente en las discusiones que definen su futuro.

En un entorno atravesado por cambios tecnológicos, tensiones comerciales, electromovilidad, *nearshoring* y transformación de las cadenas globales de valor, la voz del sector se vuelve también una herramienta de articulación. Las siguientes páginas reúnen parte de esa conversación. 



LIDERES

INA 65 años
Industria Nacional de Autopartes, A.C.

65 años consolidando el motor industrial de México

Redacción LM  Cortesía INA  Oswaldo Bernal

La historia de la Industria Nacional de Autopartes (INA) es el reflejo del éxito de México como potencia manufacturera global. Más allá de su consolidado rol como organismo cúpula y pilar de una cadena de suministro altamente especializada, la INA es una gran comunidad industrial que, durante 65 años, ha articulado talento, inversión, ingeniería y representación estratégica, para consolidar a nuestro país como una de las plataformas automotrices más competitivas del mundo.

DETRÁS de cada vehículo que circula en México, existe un universo técnico que rara vez ocupa el primer plano. Ese universo está hecho de motores, transmisiones, ameses, frenos, interiores, vidrios, sistemas electrónicos, estructuras metálicas, recubrimientos, componentes plásticos, soluciones de *software*, tecnologías de seguridad y procesos de precisión. Está hecho también de personas: ingenieros, técnicos, operarios, empresarios, directivos, investigadores, compradores, diseñadores, docentes y trabajadores, que han convertido al sector de autopartes en una de las bases más sólidas de la economía mexicana.

El nacimiento de INA

En 2026, la Industria Nacional de Autopartes (INA) celebra la consolidación de un sector que aprendió a producir, competir, negociar y transformarse. Su fuerza radica en los asociados—empresas mexicanas y globales—que han invertido en el país, desarrollando talento local, elevado estándares tecnológicos y demostrado que México no solo ensambla vehículos, sino que diseña, fabrica, valida, exporta e integra una parte esencial de la movilidad mundial.

La industria nació como respuesta a la necesidad de construir una economía moderna con capacidad



AUMOVIO impulsa en México la etapa digital de la movilidad, con producción, tecnología, innovación y talento.



BOCAR expresa ingeniería mexicana global, innovación en fundición, plásticos y electrificación, con plantas en 5 ciudades de México.



BORGWARNER conecta la manufactura con la electrificación, con planta y centro de ingeniería.



DRAXTON fortalece el norte del país con tradición metalmeccánica, innovación y adaptación al futuro de la movilidad.



FORVIA impulsa en México la evolución automotriz, más allá del desempeño mecánico, hacia de interiores inteligentes y ergonomía.



FORZA GLOBAL SOLUTIONS impulsa ingeniería mexicana, resolviendo procesos complejos y elevando la competitividad.

LIDERES



INDUSTRIAS TAMER, con su marca Mike's, fortalece el *aftermarket* mexicano con herramientas, talleres y servicio.



ISGO MANUFACTURA nació en 1967 en Monterrey, NL, y evolucionó de un taller local a proveedor plástico especializado en automotriz.



LEAR CORPORATION impulsa sistemas de asientos y eléctricos, formando talento y trayectorias con impacto global.



MAGNA consolidó a México como nodo estratégico en Norteamérica, integrando manufactura, ingeniería y confianza global.



MARTINEA une escala global y arraigo local, con estructuras ligeras y propulsión clave para vehículos más eficientes.

industrial propia. La llegada de Ford en 1925 y posteriormente Chrysler, GM, Nissan y Volkswagen exigió una red de proveedores capaz de entregar piezas con calidad y continuidad. El Primer Decreto Automotriz de 1962 detonó la producción nacional al establecer un contenido mínimo de 60% en los vehículos fabricados en México, y restringir importaciones, esto daría origen a la Asociación Nacional de Fabricantes de Partes Automotrices (ANFPA), antecedente directo de la INA.

La crisis de los ochenta puso a prueba la resistencia del sector, pero en 1981 la fusión de asociaciones dio origen formal a la INA. Desde entonces, representa a fabricantes de equipo original y mercado de repuesto; funge como interlocutor ante autoridades, genera información estratégica y defiende los intereses de la industria.

El libre comercio como detonante

La apertura comercial transformó la industria automotriz mexicana. En 1986, México ingresó al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés) y, posteriormente, en 1994, se incorporó al Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) junto con Estados Unidos y Canadá. La competitividad dejó de medirse solo por costos y comenzó a incluir calidad, trazabilidad, tiempos de entrega, contenido regional, certificaciones y logística.

La industria se consolidó en alianza con agrupaciones hermanas como la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA), la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA), la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (Canacintra), la Confederación de Cámaras Industriales de los Estados Unidos Mexicanos (Concamin) y organismos vinculados al mercado de repuesto.

El nuevo siglo consolidó a la INA como institución moderna, con estructura técnica y agenda amplia. En 2002 organizó el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIAM), que en 23 ediciones se ha convertido en brújula para el sector, abordando temas como transición energética, semiconductores, talento y nuevas tecnologías.

Espacios como Expo INA y PAACE Automecánica México ampliaron su capacidad de convocatoria, consolidando la feria más importante de América Latina para el *aftermarket* automotriz. La crisis de 2008-2009 y la pandemia por COVID-19 demostraron la resiliencia del sector y el papel de la INA como puente entre empresas, gobierno y socios interna-



METALSA aporta ingeniería estructural sólida, creando valor en seguridad, resistencia y eficiencia para movilidad global.



PPG INDUSTRIES innova en recubrimientos automotrices con tecnología enfocada en protección, durabilidad y eficiencia.



QUESTUM realiza componentes forjados en acero, destacando la calidad en la fabricación de autopartes mexicanas.



ROBERT BOSCH MÉXICO combina manufactura avanzada con desarrollo de *software* y capacidades tecnológicas.



SAG MÉXICO evolucionó de taller metalmeccánico a plataforma industrial especializada en transporte pesado.

EL ECONOMISTA

www.economista.com.mx
Año XXXVII - N.º 9211

Fundado en 1988

\$15

MARTES 24 de marzo del 2026

Empresas
y Negocios

Ventas al menudeo arrancan bien el año; se incrementaron 1% en el primer mes

• En el comparativo mensual destacó el aumento en las ventas de 14 de los 22 segmentos de mercancías; destacaron rubros como ventas por internet, ropa y motocicletas.

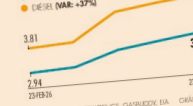
México | Ingresos por ventas minoristas | 2018=100



Precio de la gasolina en EU roza ya 4 dólares por galón, el más alto desde 2022

• A raíz del conflicto en Irán, el precio ha aumentado 37%; el diesel se vende por arriba de 5.2 dólares por galón.

Estados Unidos | Precios de la gasolina regular y el diesel | DÓLARES POR GALÓN



Opinión

Enrique Campos

Jonathan Ruiz Torre

Rosario Arévalo

José Fonseca

Manuel @ Ajmelo

Manuel @ Ajmelo

Empresas
y Negocios

Creció casi un punto, pese a aranceles

México se afianza como el mayor proveedor de autopartes a EU

• La cuota de mercado mexicana en las compras estadounidenses para esa industria durante el año pasado fue de 43.74%: INA
• En el 2025 el valor de la producción fue 119,002 mdd; 87% de las ventas fueron a EU.



FUENTE: INA CON INFORMACIÓN DE LA OFICINA DEL CENSO DE EU

FUENTES: PETERSON-RESEARCH, COLUMBIA, IIA, CIBACERO, IIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

FUENTES: REUTERS, EIA

Reporte de la INA

México se afianza como proveedor líder de autopartes de EU en el 2025

• El año pasado la cuota de mercado de México en las importaciones estadounidenses de componentes automotrices creció casi un punto porcentual y alcanzó un nuevo máximo de 43.74%, a pesar de la imposición de aranceles por parte de la administración Trump

Julio González

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Reporte de la INA

Imparable

Con o sin Trump, la proveeduría de autopartes desde México a EU ha mostrado resiliencia y en el 2025, nuestro país amplió su dominio como suministrador para su vecino del norte.

EU | Principales proveedores de autopartes |

• MÉXICO • CANADÁ • JAPÓN • CHINA • COREA DEL SUR • ALEMANIA • OTROS



FUENTE: INA CON INFORMACIÓN DE LA OFICINA DEL CENSO DE EU

Nacional de Autopartes (INA).

El mercado de Estados Unidos concentra el 87% de las exportaciones mexicanas del sector, según el Cal-

cul de Círculo Combinado Mérida, con 499 MW de capacidad, en Va-

lidad, la CCC Bienes Mayores Na-

cional, la CCC González Ortega, con

641.4 MW en Manzanillo, la CCC

Manzanillo, con 346.1 MW, y en

Tuxpan la CCC Tuxpan Fase I, con

1,056 MW. Además, la estatal eléc-

trica tiene cuatro plantas en desar-

rollo y sumarán 2,227.9 MW. En

un comunicado, dijo que también

cuenta con siete proyectos en etapa

de concesión, para adicionar otros

2,756.09 MW. (Pascual García)

El mercado de Estados Unidos concentra el 87% de las exportaciones mexicanas del sector, según el Cal-

cul de Círculo Combinado Mérida, con 499 MW de capacidad, en Va-

lidad, la CCC Bienes Mayores Na-

cional, la CCC González Ortega, con

nada con 4%, Brasil con 1.5%, Corea del Sur con 1.2% y 1% de China.

La INA destacó que la industria mantiene fundamentos sólidos y una fuerte integración con la producción automotriz de Estados Unidos, donde en 2025 se fabricaron más de 10.1 millones de vehículos, factor que impulsa la demanda regional de componentes.

La industria nacional de autopartes produjo 119,002 millones de dólares, consolidándose como uno de los pilares de la manufactura nacional.

Aun cuando la producción de autopartes mostró disminución de 2.2% respecto al 2024, cuando se logró 121,689 millones de dólares, la industria de autopartes reportó menores superiores a los observados en el 2019, el 2020 y el 2021.

Según la INA, en el 2025 el sector registró un valor promedio mensual de producción de 9,917 millones de dólares, "reflejando la estabilidad del mercado y la fortaleza de la cadena de suministro automotriz en México, pese a un entorno internacional con ajustes en producción y comercio".

Dentro de la estructura productiva del sector, los componentes eléctricos concentraron la mayor participación, al representar 19.3% del total de la producción nacional, con un valor de 22,968 millones de dólares.

Otros de los segmentos relevantes son las transmisiones y embragues, al representar 9.8% de participación; telas, alfombras y asientos con el 9.1% partes por motor con 8.8%, además de la suspensión y dirección del auto con el 6.7% de participación.

En conjunto, estos cinco grupos representan 53% de la producción total de autopartes en el país, lo que refleja la especialización de México en componentes clave de la industria automotriz.

En términos regionales, la zona norte se mantuvo con mayor producción, con 52,445 millones de dólares, seguida por el Bajío con 42,565 millones y la región centro con 17,952 millones. Esta distribución confirma la consolidación del corredor automotriz del norte y el Bajío como los principales polos de manufactura automotriz en el país.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA afirmó que se enviaron partes y componentes por un valor de 103,508 millones de dólares, mientras que las importaciones sumaron 68,069 millones de dólares, generando una balanza comercial positiva de 35,439 millones de dólares.

Respecto a las exportaciones mexicanas de autopartes, la INA

SUPPLIERS

Trump tariffs could add \$3,000 to U.S. car prices, cut deliveries by 1 million, Mexico parts group warns



Mexico assembled nearly 4 million vehicles in 2024 and exported nearly 3.5 million, with the majority going to the U.S. market, according to government data. (REUTERS)

By **Laurence Iliff** Last Updated February 03, 2025 10:59 AM EST

President Donald Trump's application of 25 percent tariffs on Mexican and Canadian goods, including auto parts, will raise average U.S. vehicle prices by around \$3,000 each and could reduce 2025 auto sales by 1 million vehicles, Mexico's national supplier association warned.

FORTUNE

RETAIL

Car prices face \$3,000 increase as automakers worry over tariffs

By Bloomberg, Jacob Lorinc, David Welch, and Amy Stillman

February 3, 2025, 4:12 PM ET



Car prices will likely rise as Trump's tariffs take effect.
GETTY IMAGES

Los Angeles Times

WORLD & NATION

Mexico races to stall or evade Trump's 25% auto tariffs



A truck carrying new Toyota Tacoma vehicles crosses into the United States at the Otay Mesa port of entry at the U.S.-Mexico border in San Diego on Thursday. (Ariana Drehsler / Bloomberg via Getty Images)

By Patrick J. McDonnell
Foreign Correspondent

March 27, 2025 2:51 PM PT

EMPRESAS

México afianza liderazgo en proveeduría de autopartes

Al primer trimestre del 2026, México volvió a romper récord como principal socio comercial de Estados Unidos en autopartes, al proveer 44.67% del total de las importaciones que realiza ese país al mundo, informó la Industria Nacional de Autopartes (INA).



Descripción automática / CREDITOS AUTOMÁTICOS



Por: **Lilia González**

Publicado: 11.05.2026 - 23:52

EMPRESAS

Valor de producción de autopartes alcanzó trimestre récord

Julio Galván, gerente de Estudios Económicos de la Industria Nacional de Autopartes en la precisó que tan solo en el mes de marzo, la producción tocó los 10,918 millones de dólares, que representa repunte del 7.93% respecto a marzo de 2025.



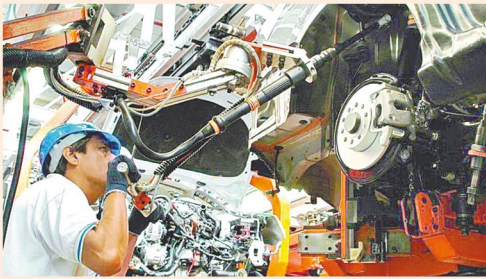
Por: **Lilia González**

Publicado: 08.06.2026 - 15:36 | Actualizado: 09.06.2026 - 01:54

EMPRESAS

Autopartistas piden no tocar reglas de origen del T-MEC

La INA recordó a la USTR que las reglas del T-MEC todavía están en fase de implementación y su impacto está por verse.



Por: **Roberto Morales**

Publicado: 17.11.2025 - 23:58 | Actualizado: 18.11.2025 - 01:33

ESTADOS

Industria automotriz proyecta segunda oleada de nearshoring en el 2027

El director general de la Industria Nacional de Autopartes (INA), Gabriel Padilla Maya, refirió que son positivas las consultas que realizó el Gobierno de México previo a la revisión del T-MEC que se realizará a mediados del próximo año, no obstante, pidió que se mantenga la colaboración entre gobierno e industria.



Foto EE: ARCHIVO



Por: **Viviana Estrella**

Publicado: 18.12.2025 - 17:25 | Actualizado: 18.12.2025 - 17:25

MILENIO®

NEGOCIOS

Multinacionales buscan comprar autopartes y tecnología industrial por 15 mil 700 mdd en México

Aceleraron la búsqueda de proveedores mexicanos para reemplazar compras provenientes de Asia y fortalecer cadenas de suministro en Norteamérica.



Industria automotriz / Archivo

Ángeles García

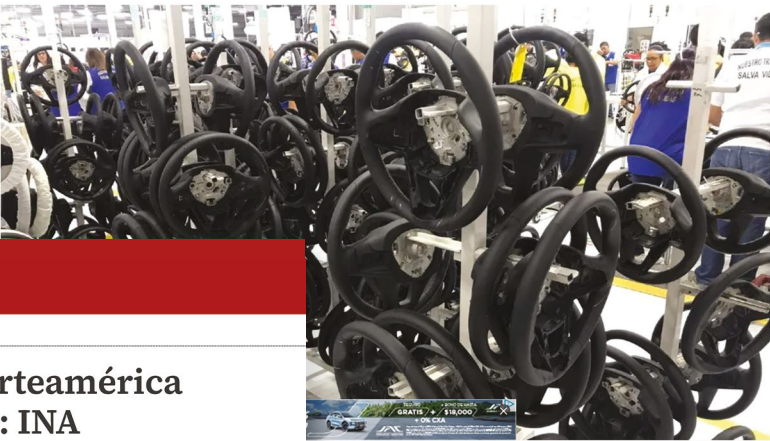
Ciudad de México. / 27.05.2026 03:42:00

MILENIO®

NEGOCIOS

Valor de producción de autopartes registrará récord en 2023 gracias a 'nearshoring': INA

El valor de producción de este sector será de 112 mil 702 millones de dólares en este año, la mayor cifra nunca antes reportada, estiman.



laboral de 903 mil personas. | Archivo

MILENIO®

NEGOCIOS

Industria de autopartes de Norteamérica trabaja en agenda para T-MEC: INA

La incertidumbre por la revisión del acuerdo de libre comercio alentará nuevas inversiones, expuso Gabriel Padilla, director general de la agrupación.



Autopartes serían de los sectores más afectados ante medida arancelaria de Trump. Foto: Juan Carlos Bautista.

Axel Sánchez

Ciudad de México / 28.11.2024 00:50:38

Empresas

INA pide no cambiar reglas de origen del T-MEC

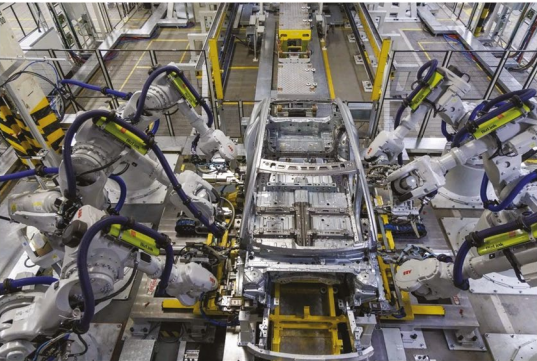
La INA pidió mantener sin cambios las reglas de origen del T-MEC rumbo a 2026, al advertir que modificar los porcentajes regionales afectaría la cadena de suministro en toda Norteamérica.



Francisco González, presidente de la INA, dijo que México es el principal proveedor de autopartes a EU, con el 43 por ciento de participación, sería muy complicado para la Unión Americana sustituirlos. [Fotografía. Especial]

► ECONOMÍA

Industria automotriz pide conservar programas de comercio exterior ante posible alza arancelaria



La industria de autopartes sostuvo que respalda la protección a la producción nacional, pero solicitó que la reforma considere el funcionamiento de la cadena productiva. Canacintra destacó que México puede fortalecer su proveeduría y avanzar en tecnologías como la electromovilidad. Foto Afp

 **Alejandro Alegría**
25 de noviembre de 2025 21:54

PORTADA / NEGOCIOS /

ENRIQUE HERNÁNDEZ ·
marzo 11, 2026 @ 11:52 am

La industria de autopartes ve impactos y oportunidades con la guerra en el Golfo Pérsico

La Industria Nacional de Autopartes alertó que la guerra en el Golfo Pérsico ya elevó el precio del flete marítimo, del petróleo y de los seguros.

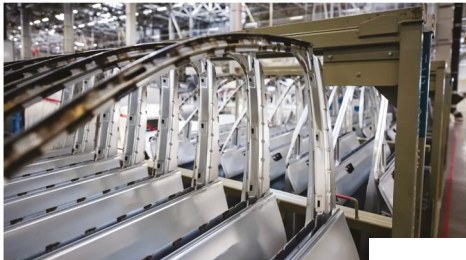


Foto: Unsplash.

Industria automotriz pide respetar el T-MEC y reforzar Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida

Dice que EU no ha cumplido con las cartas paralelas relativas al sector automotriz, las cuales especifican que México debe ser excluido de cualquier arancel



ECONOMÍA | 04-11-25 | 08:03 | Actualizada | 04-11-25 | 08:03 |



Sara Cantera
VER PERFIL

EL HERALDO

D E M É X I C O

COLUMNA INVITADA

México y Japón: dos engranes de un mismo motor

La relación entre México y Japón se consolida como una alianza estratégica para afrontar los desafíos del presente y construir juntos la movilidad del futuro

FRANCISCO GONZÁLEZ DÍAZ
viernes, 27 de junio de 2025 - 00:30 hs

COLUMNA INVITADA

El futuro industrial de México no depende de Washington

¿Por qué? En los próximos años, México enfrentará dos grandes escenarios, ambos profundamente ligados a la evolución económica de Estados Unidos

FRANCISCO GONZÁLEZ DÍAZ
miércoles, 21 de mayo de 2025 - 00:37 hs

COLUMNA INVITADA

La industria de autopartes y el futuro de la movilidad

México está siendo epicentro de la industria de autopartes a nivel global. No solo es el nearshoring lo que nos está poniendo al centro del mapa, sino también la electromovilidad y nuestro capital humano, tres puntos tan relevantes para nuestro sector que se han convertido en los ejes temáticos de la vigesimoprimer edición del Congreso Internacional de la Industria Automotriz de México (CIIAM).

 COLUMNA INVITADA
martes, 11 de julio de 2023 - 00:29 hs

COLUMNA INVITADA

Software y talento al volante del futuro en la industria automotriz

Si la industria global reconoce que aún no cuenta con suficiente talento capaz de integrar software, entonces el espacio para formar, atraer y articular esos perfiles se vuelve estratégico

FRANCISCO GONZÁLEZ DÍAZ
martes, 21 de abril de 2026 - 00:43 hs

COLUMNA INVITADA

¡El futuro de la movilidad se conjuga en presente!

La industria de autopartes es clave para la movilidad, pero también debe mirar hacia lo que se necesita como solución logística para un futuro sostenible

 COLUMNA INVITADA
viernes, 30 de septiembre de 2022 - 00:20 hs

COLUMNA INVITADA

La inversión de hoy fabrica más que autopartes: construye futuro

Estas ventajas han creado un círculo virtuoso: más proveedores generan mejores condiciones para que las armadoras fabriquen nuevos modelos aquí y eso atrae más empresas que han permitido que el país tenga ese rol de liderazgo a nivel global

FRANCISCO GONZÁLEZ DÍAZ
lunes, 1 de diciembre de 2025 - 00:44 hs

COLUMNA INVITADA

Mapa de riesgos y oportunidades para la industria de autopartes en 2024

La industria de autopartes en México ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años

FRANCISCO GONZÁLEZ DÍAZ
martes, 2 de junio de 2026 - 00:15 hs

COLUMNA INVITADA
FRANCISCO N. GONZÁLEZ DÍAZ
PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA INA

Conocimiento sobre y para la industria

Representar a la industria implica también comprenderla. Por ello, a lo largo de los años, la INA ha desarrollado una intensa labor de generación, análisis y difusión de información especializada sobre el sector automotriz y de autopartes.

A través de estudios económicos, análisis de mercado, investigaciones sobre comercio exterior, tendencias tecnológicas, electromovilidad, competitividad y cadenas de suministro, la asociación ha puesto a disposición de empresas, autoridades, académicos y especialistas información estratégica para la toma de decisiones. Buena parte de este acervo se encuentra reunido en su Biblioteca Digital, un repositorio que concentra estudios sectoriales, documentos técnicos, investigaciones especializadas y materiales de consulta sobre los principales temas que impactan a la industria automotriz y de autopartes.

Dentro de estos esfuerzos destaca *El otro lado de la moneda*, una serie editorial desarrollada por la INA para analizar algunos de los temas más relevantes para el futuro del sector.

A través de esta publicación, la INA busca contribuir al análisis y difusión de temas estratégicos para la industria mexicana, así como a una mejor comprensión de los desafíos que enfrenta el sector en un entorno global cada vez más complejo.

La calidad y el impacto de esta iniciativa fueron reconocidos en 2025 con el Premio AMCO, otorgado por la Asociación Mexicana de Comunicadores, uno de los reconocimientos más importantes en materia de comunicación organizacional en México.

Más allá de la producción de estadísticas, estudios o publicaciones, estos esfuerzos reflejan una convicción que ha acompañado a la asociación durante décadas: una industria mejor informada es también una industria más competitiva.

Generar conocimiento, difundirlo y ponerlo al servicio de quienes participan en el sector forma parte de la contribución de la INA al desarrollo y fortalecimiento de la industria mexicana de autopartes. 🍀



LIDERAZGOS QUE FORJARON UN SECTOR

La evolución de la industria de autopartes en México no puede entenderse sin reconocer a quienes asumieron la responsabilidad de conducir institucionalmente al sector. Mucho antes de la creación de la Industria Nacional de Autopartes (INA), distintas organizaciones gremiales comenzaron a construir los cimientos de una representación empresarial que resultaría decisiva para el desarrollo de la industria.

Entre esos pioneros destaca *don Sebastián J. Aguinaga*, presidente de la Asociación Nacional de Fabricantes de Partes Automotrices (ANFPA), considerado uno de los fundadores históricos del gremio de autopartistas en México. Desde esa organización impulsó la representación técnica y empresarial de un sector que apenas comenzaba a consolidarse, sentando las bases sobre las que posteriormente se construiría la INA.

Años más tarde, *don Carlos Zambrano Plant*, presidente de la Asociación Mexicana de Productores de Partes Automotrices (AMPPA) entre 1979 y 1981, desempeñó un papel fundamental en el proceso que condujo a la unificación gremial. Su visión permitió impulsar la fusión entre la ANFPA y la AMPPA, dando origen, en junio de 1981, a la INA como la organización que, desde entonces, representaría de manera unificada al sector.

A partir de esa fusión, presidentes ejecutivos, directores generales y equipos directivos han guiado a la asociación en algunos de los momentos más importantes de la historia de la industria: etapas de consolidación productiva, crisis económicas, procesos de apertura comercial, negociaciones internacionales y profundas transformaciones tecnológicas.

Todas estas personas formaron parte de la construcción institucional del sector en distintos momentos de la historia industrial del país. Algunas acompañaron la expansión de la manufactura nacional; otras contribuyeron a la integración de México a los mercados globales, y otras más impulsaron la modernización de la industria en un entorno cada vez más competitivo y tecnológicamente avanzado. Cada una dejó su huella en la asociación y en el desarrollo de la industria mexicana de autopartes.

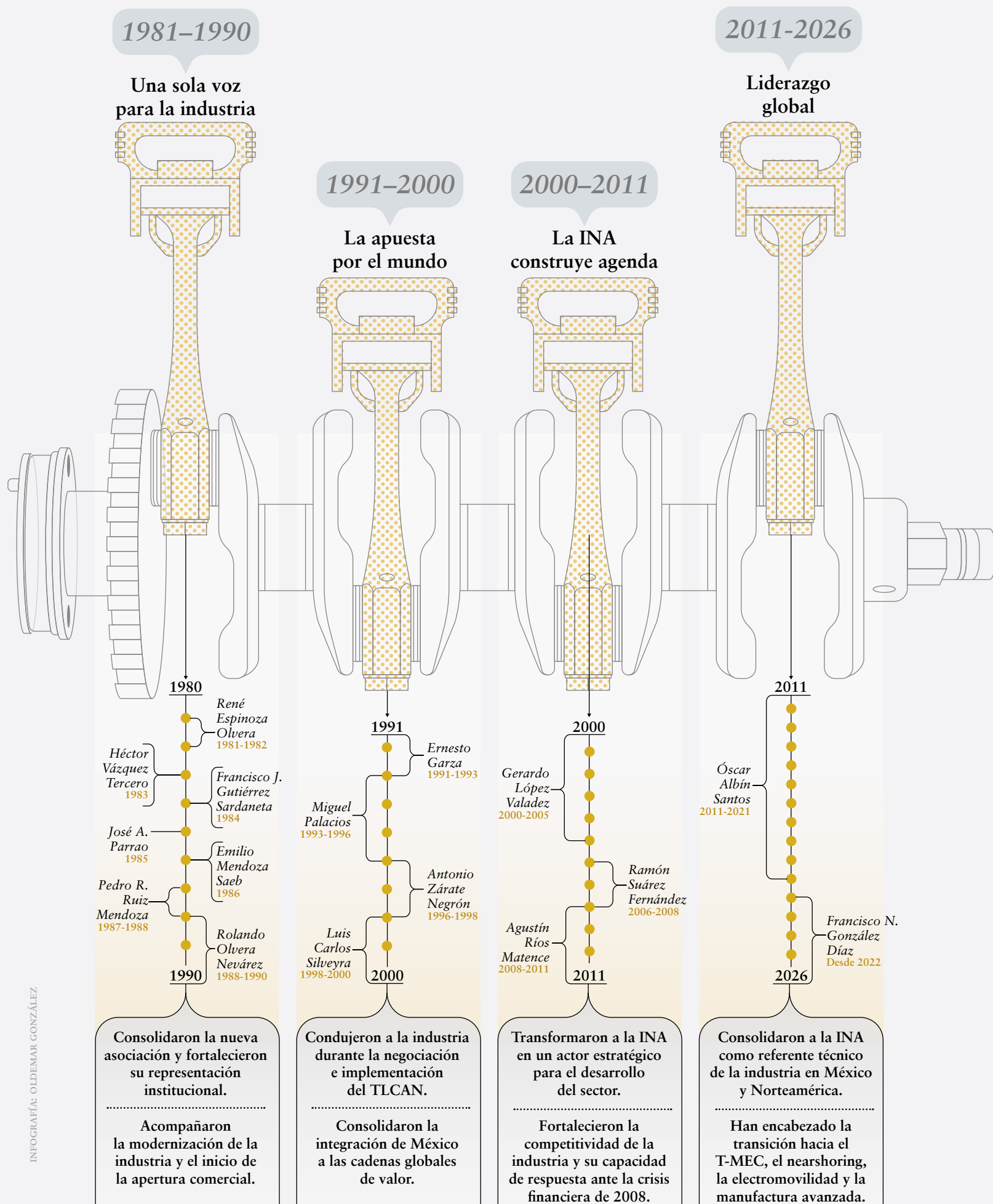
Más que una sucesión de nombres, esta es una cadena de liderazgo: una continuidad de mujeres y hombres que comprendieron que la representación gremial es tan estratégica como la capacidad productiva.

Porque si las empresas fabrican piezas, la representación construye rumbo. Y en esa continuidad institucional se encuentra una de las mayores fortalezas de la INA. 🍷

AL VOLANTE DE LA INDUSTRIA

Los liderazgos que guiaron la representación del sector autopartista

La representación gremial del sector fue impulsada por Sebastián J. Aguinaga (ANFPA) y Carlos Zambrano Plant (AMPPA), cuya visión hizo posible la creación de la Industria Nacional de Autopartes en 1981.



VOCES DE UNA ORGANIZACIÓN VIVA

La historia de la Industria Nacional de Autopartes (INA) no se construye sólo a partir de cifras, tratados comerciales o expansiones productivas. También está hecha de decisiones, experiencias y visiones de las personas que han participado directamente en el desarrollo del sector.

A lo largo de más de seis décadas, distintos liderazgos han acompañado las etapas que han marcado la evolución de la industria automotriz en México: desde los años de consolidación industrial hasta la integración a los mercados globales y la actual transición hacia nuevas tecnologías de movilidad.

Las conversaciones que se presentan a continuación recuperan algunas de esas voces. Son testimonios que permiten mirar la historia de la industria desde la experiencia directa de quienes la han vivido: momentos de cambio, desafíos compartidos, decisiones estratégicas y aprendizajes que acompañaron la transformación del sector.

Entre estas historias se encuentran trayectorias diversas, incluyendo la de mujeres que abrieron camino en una industria que durante mucho tiempo estuvo dominada por hombres. Sus experiencias reflejan no sólo la evolución tecnológica y productiva del sector, sino también los cambios culturales que han ampliado los espacios de participación y liderazgo.

Más que entrevistas, son fragmentos de memoria. Relatos que muestran cómo, detrás de cada etapa de crecimiento de la industria de autopartes en México, han existido visiones, convicciones y capacidades que ayudaron a construir el camino.

La industria se expresa en millones de componentes que circulan por el mundo, pero encuentra su voz en la de quienes han dedicado su talento, su experiencia y su trabajo a impulsarla. 🌱

*Más que entrevistas, son fragmentos de memoria.
Relatos que muestran cómo, detrás de cada etapa
de crecimiento de la industria de autopartes en
México, han existido visiones, convicciones y
capacidades que ayudaron a construir el camino.*

Guadalupe Garza Escobar Pionera en la industria de autopartes

La historia de la Industria Nacional de Autopartes (INA) también se construye a partir de las trayectorias de quienes han contribuido a fortalecer la institución desde distintos ámbitos. Entre esas voces destaca la de Guadalupe Garza Escobar, una mujer que abrió camino en el sector automotriz mexicano en una época en la que la industria estaba dominada casi exclusivamente por hombres.

Con una trayectoria de más de tres décadas en el sector automotriz, Garza Escobar ha participado en la llegada de importantes inversiones de autopartes al país, ha sido consejera de empresas globales del sector y ha ocupado en tres ocasiones la presidencia del Sector Automotriz de la Cámara Nacional de la Industria de Transformación (CANACINTRA). Su experiencia profesional comenzó, sin embargo, en un momento particularmente complejo para la economía mexicana.

A principios de la década de 1980, México atravesaba una de las crisis económicas más profundas de su historia reciente. La caída de los precios del petróleo en 1982 desencadenó una severa devaluación del peso, un aumento de la deuda externa y fuertes presiones sobre la balanza comercial del país. La industria automotriz no fue ajena a ese escenario. El modelo económico basado en la sustitución de importaciones comenzaba a mostrar sus límites, y el sector enfrentaba el desafío de transformarse para competir en un entorno cada vez más abierto e internacional.

Fue en ese contexto que Guadalupe Garza Escobar llegó a la INA en 1982, como Gerente de Estudios Técnico-Económicos. Recuerda que, antes de aceptar el puesto, también había considerado una oportunidad laboral en General Motors. Finalmente optó por incorporarse a la INA, atraída por la responsabilidad que implicaba el cargo y por la posibilidad de participar directamente en el análisis estratégico de la industria.

Su función consistía en reunir y analizar información económica y sectorial sobre la industria automotriz y de autopartes, así como preparar estudios que permitieran al Consejo de Directores tomar decisiones informadas. En ese momento, todas las empresas más importantes del sector estaban afiliadas a la INA, y el consejo estaba integrado por los dueños o directores generales de esas compañías.

Las reuniones del Consejo eran espacios de discusión estratégica en los que se analizaban los desafíos del sector. La crisis económica hacía particularmente difícil establecer precios para las autopartes destinadas al equipo original, ya que la fuerte devaluación del peso alteraba constantemente los costos de producción.

Durante el gobierno del presidente Miguel de la Madrid Hurtado, el diálogo entre la industria y la Secretaría de Industria y Comercio fue particularmente cercano. Garza Escobar recuerda que, en ocasiones, las reuniones con las autoridades se realizaban incluso durante fines de semana completos, a puerta cerrada, en hoteles de Cuernavaca, con el objetivo de encontrar soluciones para los problemas más urgentes de la industria.

Uno de los resultados de ese proceso fue la emisión, en 1983, de un nuevo Decreto para la Racionalización

de la Industria Automotriz, considerado por muchos como uno de los instrumentos más importantes para reorientar el sector. El decreto buscaba fortalecer las exportaciones de vehículos y autopartes, mejorar la balanza comercial automotriz y promover una industria más competitiva.

Aquellos años marcaron el inicio de una transformación profunda. Tanto las armadoras como los fabricantes de autopartes comenzaron a invertir en nuevas tecnologías, modernizar sus procesos productivos y adaptarse a estándares internacionales.

Otro momento clave fue el ingreso de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) en 1986. Aunque hoy se reconoce como uno de los pasos decisivos hacia la apertura comercial del país, en aquel momento la decisión generó inquietud entre muchas empresas del sector.

Garza Escobar recuerda que algunas compañías de autopartes se mostraban reticentes ante la posibilidad de enfrentar una mayor competencia internacional. Incluso se discutió la posibilidad de protestar ante la Secretaría de Industria y Comercio. Sin embargo, la INA participó activamente en las ocho rondas de negociación, aportando la perspectiva del sector.

Con el tiempo, ese proceso se convertiría en el antecedente de la red de tratados de libre comercio que México firmaría posteriormente con decenas de países.

Entre los proyectos que Garza Escobar recuerda con mayor orgullo se encuentra la organización del Simposio de la Industria Automotriz, un evento que reunió a destacadas personalidades internacionales del sector. En una de sus ediciones se invitó al reconocido ejecutivo Lee Iacocca, quien finalmente no pudo asistir. El evento fue clausurado por el presidente Miguel de la Madrid, con la presencia también de los entonces presidenciables Carlos Salinas de Gortari y Alfredo del Mazo.

Más allá de los proyectos y las negociaciones económicas, su paso por la INA también representó un desafío personal.

En aquellos años, la participación femenina en la industria automotriz mexicana era prácticamente inexistente. Las reuniones del Consejo de Directores estaban integradas casi exclusivamente por hombres, muchos de ellos líderes históricos del sector.

Garza Escobar recuerda con claridad su primera participación en una de esas reuniones. En una ocasión, al notar su presencia, uno de los directivos interrumpió una conversación informal y comentó —a manera de disculpa— que ella tendría que acostumbrarse al ambiente del sector.

Lejos de intimidarla, ese tipo de situaciones reforzó su determinación de consolidar una carrera en la industria. Con el tiempo, su conocimiento técnico y su capacidad de análisis le permitieron ganarse el respeto de los líderes empresariales con quienes compartía esos espacios.

Después de dejar la INA en 1986 para realizar estudios en Canadá, su relación con la industria continuó. Posteriormente regresó a México representando a una

ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.



GUADALUPE GARZA ESCOBAR

Guadalupe Garza Escobar recuerda que algunas compañías de autopartes se mostraban reticentes ante la posibilidad de enfrentar una mayor competencia internacional. Incluso se discutió la posibilidad de protestar ante la Secretaría de Industria y Comercio. Sin embargo, la INA participó activamente en las ocho rondas de negociación, aportando la perspectiva del sector.

importante empresa global de autopartes y volvió a participar en el Consejo de Directores de la INA, involucrándose en procesos relevantes como la discusión de la Ley de Inversión Extranjera de 1989.

Para Guadalupe Garza Escobar, la experiencia en la INA fue decisiva en su trayectoria profesional. La cercanía con los líderes de la industria, la participación en procesos de política industrial y el análisis permanente del sector le permitieron desarrollar una comprensión profunda de la dinámica automotriz.

Con el paso de los años, esa experiencia la llevaría a ocupar en tres ocasiones la presidencia del Sector Automotriz

de CANACINTRA, consolidándose como una de las voces más respetadas del sector.

Hoy, al mirar hacia atrás, Garza Escobar reconoce que su paso por la INA coincidió con uno de los momentos más importantes en la transformación de la industria automotriz mexicana.

Para ella, la INA ha sido una institución fundamental en el desarrollo del sector, un espacio donde empresas, autoridades y especialistas han trabajado conjuntamente para enfrentar los retos de cada época. Haber formado parte de esa historia —afirma— es uno de los mayores orgullos de su vida profesional. 🖌️

Saúl Bretón

La INA en los años previos a la apertura

La participación de Saúl Bretón en la Industria Nacional de Autopartes (INA) coincidió con un momento de transición para la economía mexicana. Durante la segunda mitad de la década de 1980, el país comenzaba a abandonar el modelo industrial cerrado que había predominado durante décadas y a integrarse gradualmente al comercio internacional.

El ingreso de México al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) en 1986 marcó uno de los primeros pasos de ese proceso. Aunque aún faltaban algunos años para la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, la industria automotriz ya comenzaba a prepararse para cambios estructurales que transformarían su funcionamiento.

En ese contexto, la INA funcionaba como un espacio clave de coordinación entre fabricantes, armadoras y autoridades, en un momento en que el sector empezaba a redefinir su lugar dentro de la economía global.

Cuando Saúl Bretón llegó a la INA, la industria automotriz mexicana operaba todavía bajo un marco regulatorio mucho más estricto que el actual.

El mercado automotriz estaba sujeto a controles de precios, permisos de importación y diversas regulaciones que condicionaban la operación de las empresas. Para los fabricantes de autopartes, esto significaba adaptarse constantemente a un entorno de restricciones y controles. Mantener la viabilidad de las operaciones requería creatividad y una constante negociación con las autoridades.

Bretón conocía bien la asociación. Desde 1984 había participado activamente en la INA, encabezando la sección especializada de partes para motor y colaborando en distintas iniciativas para fortalecer al sector. Esa experiencia previa le permitió comprender la dinámica interna de la organización y los desafíos que enfrentaban los fabricantes de autopartes en el país.

En aquellos años, la estructura de la INA era más sencilla que la actual. Existían secciones especializadas por tipo de producto —como la dedicada a partes para motor— y el trabajo se organizaba mediante reuniones periódicas tanto en esos grupos técnicos como en el consejo directivo. En esos espacios se discutían los problemas del sector, se definían estrategias y se evaluaban los avances.

La asociación contaba entonces con varios cientos de socios, en su mayoría empresas mexicanas, aunque ya comenzaba a observarse una presencia creciente de compañías internacionales vinculadas a las armadoras instaladas en el país. La sede de la INA se encontraba en la calle de Guadalquivir, en la Ciudad de México, hasta que el terremoto de 1985 obligó a trasladar las oficinas.

Uno de los logros más importantes en aquella época fue el fortalecimiento de la relación con la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). La colaboración entre ambas organizaciones resultaba fundamental para enfrentar los desafíos comunes del sector y para presentar posiciones coordinadas ante las autoridades.

El diálogo con el gobierno era constante. La industria necesitaba negociar permisos, facilitar operaciones y encontrar soluciones a las restricciones que aún caracterizaban al mercado automotriz mexicano.

Bretón recuerda con especial satisfacción la participación del sector en un encuentro anual organizado por el Massachusetts Institute of Technology (MIT), donde representantes de la industria automotriz internacional analizaron tendencias tecnológicas y de mercado. Ese evento se celebró en una ocasión en Boston y posteriormente en Acapulco, y ofreció a los empresarios mexicanos la oportunidad de conocer de primera mano los cambios que comenzaban a transformar la industria global.

Además de las cuestiones regulatorias, la logística internacional representaba otro desafío importante. La producción de autopartes en México dependía todavía de materias primas importadas. Acero proveniente de Inglaterra, alúmina de Estados Unidos o aleaciones de níquel y cromo procedentes de Alemania eran insumos indispensables para diversas líneas de producción.

Gestionar los permisos de importación y asegurar el suministro de esos materiales requería una coordinación constante entre empresas, autoridades y proveedores internacionales. Para Bretón, esas experiencias fueron una lección directa sobre la complejidad del comercio internacional y sobre el impacto que las políticas económicas podían tener en la actividad industrial.

En 1989, Bretón decidió emprender una nueva etapa profesional como empresario independiente, representando en México a empresas internacionales del sector del acero. Aunque dejó de participar formalmente en la INA, su relación con la industria automotriz y de autopartes continuó a través de colaboraciones con antiguos socios y proveedores.

Al mirar en retrospectiva, Bretón observa con satisfacción la transformación que ha vivido el sector. Cuando inició su participación en la industria, México producía alrededor de 600 mil vehículos al año. Hoy, la producción supera los tres millones de unidades anuales, y el país se ha consolidado como un actor clave en las cadenas de suministro automotrices globales.

Para Bretón, este crecimiento refleja la capacidad de adaptación e innovación de las empresas que conforman el sector, pero también el valor de la colaboración entre la industria y las instituciones públicas.

Frente a los desafíos actuales —particularmente la transición hacia la movilidad eléctrica— considera que las empresas deberán mantener la misma capacidad de adaptación que permitió construir la industria durante las décadas anteriores. La gestión de baterías, el desarrollo de nuevas tecnologías y la integración de energías renovables en la cadena de suministro serán algunos de los retos más importantes de los próximos años.

A las nuevas generaciones que hoy participan en la INA y en la industria de autopartes, Bretón les aconseja enfrentar estos cambios con creatividad y una visión estratégica de largo plazo.

Para él, haber participado en la asociación en un momento decisivo fue tanto un privilegio como una experiencia formativa. Aquellos años, marcados por restricciones, negociaciones y aprendizaje constante, fueron también el inicio de la transformación que llevaría a México a convertirse en una de las plataformas automotrices más importantes del mundo. 🍌

ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.



SAÚL BRETÓN

Al mirar en retrospectiva, Saúl Bretón observa con satisfacción la transformación que ha vivido el sector. Cuando inició su participación en la industria, México producía alrededor de 600 mil vehículos al año. Hoy, la producción supera los tres millones de unidades anuales.



ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.

MIGUEL ÁNGEL OLEA SISNIEGA

Miguel Ángel Olea

Las negociaciones que transformaron a la industria automotriz de México

Pocas personas vivieron desde dentro la transformación que convirtió a México en una potencia automotriz como Miguel Ángel Olea Sisniega.

Economista de formación, diplomático, funcionario público y posteriormente directivo de la Industria Nacional de Autopartes (INA), Olea participó en uno de los momentos que redefinieron el rumbo de la industria mexicana: la negociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte.

Para entonces, el sector automotriz nacional enfrentaba una decisión histórica. Durante décadas había crecido bajo un modelo que privilegiaba la integración nacional y protegía a los fabricantes locales. La apertura comercial obligaba a competir bajo reglas completamente distintas.

La pregunta era sencilla, pero trascendental: ¿estaba preparada la industria mexicana para competir en una región integrada con Estados Unidos y Canadá?

El momento de organizarse

Cuando comenzaron las negociaciones del TLCAN, la incertidumbre era generalizada. Muchas empresas veían con preocupación la posibilidad de perder protección frente a competidores mucho más grandes. Otras cuestionaban si podrían adaptarse a nuevas reglas de origen y a esquemas de producción regional mucho más exigentes.

Fue entonces cuando Olea impulsó una idea que terminaría transformando también a la propia INA.

La industria necesitaba hablar con una sola voz. Hasta ese momento, la asociación era una organización relativamente pequeña, enfocada principalmente en la generación de información sectorial. Las negociaciones comerciales exigían algo distinto: análisis técnico, coordinación permanente y capacidad para construir posiciones comunes.

Se integró entonces un grupo multidisciplinario con especialistas provenientes de distintas empresas del sector. Participaron directivos, ingenieros, expertos en comercio

La industria necesitaba hablar con una sola voz. Hasta ese momento, la asociación era una organización relativamente pequeña, enfocada principalmente en la generación de información sectorial. Las negociaciones comerciales exigían algo distinto: análisis técnico, coordinación permanente y capacidad para construir posiciones comunes.

exterior y responsables de operaciones que comenzaron a estudiar el impacto que tendría la apertura comercial sobre toda la cadena de suministro.

«Así fue como la INA dejó de ser una asociación pasiva y se convirtió en un centro técnico de análisis estratégico para la industria», recuerda Olea. Aquella transformación institucional tendría efectos que se extenderían mucho más allá de las negociaciones del tratado.

Aprender a competir

La discusión de fondo no era únicamente comercial. La apertura obligaba a repensar la forma en que operaban las empresas mexicanas.

Las nuevas reglas de origen regional exigían reorganizar proveedores, replantear procesos productivos y desarrollar capacidades que hasta entonces no habían sido necesarias. Componentes que llegaban de otras regiones del mundo debían sustituirse por proveeduría norteamericana para cumplir con los requisitos del acuerdo.

Para muchas compañías aquello significó rediseñar cadenas completas de suministro. Sin embargo, Olea sostiene que ese proceso terminó fortaleciendo a la industria.

La necesidad de competir impulsó inversiones, modernización tecnológica y una integración mucho más profunda con los mercados de Norteamérica. Lo que inicialmente se percibía como una amenaza terminó convirtiéndose en una oportunidad para elevar la competitividad del sector.

La industria mexicana dejó de producir principalmente para el mercado doméstico y comenzó a insertarse en una plataforma regional de manufactura capaz de competir con Europa y Asia.

Una nueva dimensión para la INA

La negociación del TLCAN también modificó el papel de la asociación. La INA dejó de limitarse a representar intereses sectoriales para convertirse en un interlocutor técnico capaz de dialogar con autoridades, negociadores y organismos internacionales.

Durante ese proceso, la coordinación entre empresas, gobierno y asociaciones se volvió una herramienta estratégica.

Olea recuerda aquellos años como un ejercicio permanente de construcción de consensos. Las posiciones

del sector debían sustentarse con información, análisis y argumentos técnicos capaces de influir en negociaciones complejas.

Esa experiencia dejó una enseñanza que sigue vigente: la competitividad no depende únicamente de las empresas individuales, sino también de la capacidad de una industria para organizarse y actuar colectivamente.

Los nuevos desafíos

Tres décadas después, Olea observa un entorno distinto, pero con paralelismos evidentes. La electrificación, los semiconductores, la inteligencia artificial y las nuevas tensiones geopolíticas están redefiniendo nuevamente las cadenas globales de valor. Para enfrentarlas, considera necesario recuperar parte del espíritu que permitió navegar las negociaciones del TLCAN.

Su propuesta es volver a reunir al mejor talento de la industria para analizar los cambios tecnológicos y comerciales que marcarán las próximas décadas.

«La clave está en reunir a los especialistas, entender hacia dónde se mueve la industria y construir una estrategia común», sostiene.

Porque si algo aprendió la industria mexicana durante aquellos años es que los cambios más importantes no se enfrentan de manera individual.

Una lección que permanece

Al mirar hacia atrás, Olea identifica una conclusión central: la transformación de la industria automotriz mexicana no fue producto de una sola negociación ni de una sola política pública; fue el resultado de una combinación de visión estratégica, capacidad técnica y cooperación entre empresas, asociaciones y gobierno.

La INA desempeñó un papel decisivo en ese proceso al convertirse en un espacio capaz de coordinar conocimiento, construir consensos y defender posiciones para el conjunto del sector. «Un país puede reorganizar su industria y competir globalmente cuando logra coordinar talento, conocimiento técnico y visión estratégica», afirma.

Quizá esa sea la principal lección que dejó aquella generación, también una de las más relevantes para el futuro. 🍌

Ricardo Vidal

La batalla técnica detrás del TLCAN

Ricardo Adolfo Vidal Valles suele contar su historia en dos escalas: la de una trayectoria personal y la de un país que, de pronto, tuvo que aprender a jugar en una mesa global.

Su relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) comenzó —dice— cuando fue nombrado director general de Clemente de México, alrededor de 1989. Desde entonces, y durante casi un cuarto de siglo, acompañó a la asociación desde espacios de toma de decisiones, en los años en que el sector de autopartes dejó de ser un capítulo secundario para convertirse en una columna vertebral de la industria automotriz.

Ese periodo coincidió con el parteaguas mayor: la negociación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá. Para Vidal, el primer desafío fue brutalmente simple: México no tenía antecedentes. No había experiencia técnica, ni cultura de negociación comercial, ni claridad sobre conceptos que después serían cotidianos. «No sabíamos lo que era un acuerdo de libre comercio», recuerda. Mucho menos lo que implicaban reglas de origen, valor agregado o los mecanismos de un trueque entre gobiernos.

Por eso, la estrategia fue prepararse con rigor. Vidal describe un esfuerzo colectivo inusual: socios que se organizan, empresas que se alinean y un equipo de especialistas que se arma en los tres países. Se contrataron abogados y economistas en México, Estados Unidos y Canadá. Y, con esa asesoría, se construyó algo más importante que cualquier discurso: una capacidad real para defender intereses.

Ahí aparece una escena clave: el «cuarto de junto», donde el sector acompaña la negociación gubernamental con análisis, propuestas y postura. No todos podían estar siempre: las reuniones rotaban entre los tres países y, en paralelo, se abrían otros frentes en Sudamérica. Pero Vidal sí mantuvo una presencia constante en el terreno que encabezaba: los acuerdos hacia el sur.

Su lectura es directa: en una negociación comercial, el gobierno usa sectores como cartas. El que está preparado se mantiene en la mano. El que no se representa, se vuelve moneda de cambio. Por eso —sostiene— al sector automotriz le fue bien: se profesionalizó para negociar.

Los resultados se miran con números, pero también con geografía. La industria que hoy ocupa al Bajío, a Puebla, a la frontera norte y a corredores completos de manufactura se construyó, en buena medida, sobre las condiciones que se volvieron posibles después de 1994. Llegó inversión, se densificó la proveeduría, se ampliaron mercados. México pasó de exportar apenas una fracción de vehículos a convertirse en una plataforma con millones de unidades y una industria de autopartes con peso global.

Vidal subraya un matiz que rara vez se enuncia: las armadoras no iban a empujar esa integración por voluntad propia. Su interés natural —dice— era mantener control y traer partes desde sus cadenas tradicionales. La industria de autopartes, en cambio, tenía que defenderse en dos frentes: frente al gobierno y frente a la industria terminal. En paralelo, con el tiempo, el propio éxito del acuerdo atrajo a europeos y japoneses que entendieron que, si no se instalaban en América del Norte, quedarían fuera del juego.

En esa historia, la INA aparece no como un espectador, sino como un mecanismo de representatividad. Para Vidal, ese fue el objetivo central de la asociación: ser el interlocutor obligado del gobierno en todo lo que tocara a autopartes; sentarse al parejo con AMIA y ANPACT en las decisiones relevantes del sector; y sostener, en cada ciclo, la misma tarea: presencia técnica, postura firme y coordinación.

De esa lógica nace también un instrumento: el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México. Vidal lo plantea como una idea estratégica del propio sector: un foro para discutir presente y futuro con México ya como jugador global, y para mostrar —contra la inercia y el desconocimiento— que en el país también se hace tecnología: centros de ingeniería, desarrollo, diseño y capacidades que no se improvisan.

Cuando habla de etapas, no propone una cronología elegante. Lo resume con una palabra que vuelve una y otra vez: sobrevivir. Sobrevivir como asociación, sobrevivir como industria, sostener la representatividad y defender el lugar de las autopartes en la cadena de valor. En su opinión, la INA es eso: una historia de trabajo técnico continuo, de negociación y de no ceder «partes importantes» que comprometerían el futuro. 🍷

La estrategia fue prepararse con rigor. Vidal describe un esfuerzo colectivo inusual: socios que se organizan, empresas que se alinean y un equipo de especialistas que se arma en los tres países. Se contrataron abogados y economistas en México, Estados Unidos y Canadá. Y, con esa asesoría, se construyó algo más importante que cualquier discurso: una capacidad real para defender intereses.

ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.



RICARDO ADOLFO VIDAL VALLES

Mariano Ferrari

Ordenar la casa para transformar la industria

Cuando Mariano Ferrari recuerda sus primeros años dentro de la Industria Nacional de Autopartes (INA), habla de una organización muy distinta a la que existe hoy.

Las reuniones de Consejo y las Asambleas se realizaban en el Hotel Camino Real. Participaban apenas unas cuantas decenas de empresas y el Consejo Directivo estaba integrado por un grupo reducido que se reunía mensualmente para revisar el rumbo de la industria. Las oficinas de la INA se encontraban entonces en la zona de Reforma-Sullivan y la estructura operativa de la asociación todavía era pequeña.

Pero detrás de esa dimensión más contenida comenzaba a construirse una transformación profunda.

Ferrari, quien participó durante más de cinco décadas en la industria y ocupó la Tesorería de la INA entre 1991 y 2007, fue testigo de una etapa decisiva para el sector automotriz mexicano: el tránsito desde una industria todavía marcada por estructuras tradicionales hacia un ecosistema mucho más profesionalizado, competitivo e integrado a la economía global.

Antes de asumir la Tesorería, presidió el Comité de Equipo Original, desde donde observó cómo la INA comenzaba a consolidarse no sólo como organismo representativo, sino como un espacio de articulación técnica y estratégica para una industria que crecía con rapidez y exigía nuevas capacidades institucionales.

Cuando tomó responsabilidad sobre las finanzas de la asociación, uno de los principales retos fue precisamente fortalecer su estructura administrativa. Ferrari recuerda auditorías que evidenciaban la necesidad de establecer controles financieros más sólidos, profesionalizar procesos y construir una operación institucional más estable.

En medio de ese proceso ocurrió uno de los momentos más importantes en la historia de la INA: la adquisición de una sede propia.

Más que una operación inmobiliaria, aquella decisión representó un paso hacia la madurez institucional. Durante esos mismos años, además, la asociación consolidó su independencia respecto de la Cámara Nacional de la Industria de la Transformación (CANACINTRA) y fortaleció una identidad propia para la INA.

Lo que ocurría dentro de la asociación reflejaba, en buena medida, lo que estaba sucediendo en toda la industria. Mientras la INA profesionalizaba sus estructuras, el sector automotriz mexicano comenzaba a adaptarse a un entorno cada vez más abierto, competitivo e internacionalizado.

La apertura económica, la llegada de nuevos competidores y la integración creciente con los mercados internacionales obligaron a las empresas a transformarse. Fusiones, adquisiciones y nuevas dinámicas de mercado modificaron el panorama de una industria que comenzaba a competir bajo reglas distintas.

Ferrari recuerda cómo distintas empresas vinculadas al sector automotriz y de autopartes atravesaron procesos de transformación derivados de la apertura económica y la reconfiguración industrial del país. MexPar fue uno de esos casos: una compañía que evolucionó mediante cambios de propiedad, alianzas estratégicas y expansión productiva, reflejando las nuevas dinámicas que comenzaban a redefinir la industria mexicana.

Pero quizá el cambio más profundo no ocurrió en las estructuras empresariales, sino en la cultura industrial.

La crisis económica de 1994 aceleró procesos de modernización que ya comenzaban a gestarse. La industria mexicana incorporó con mayor fuerza filosofías de manufactura como Kaizen y los sistemas Justo a Tiempo, orientados a la mejora continua, la reducción de inventarios y una mayor eficiencia operativa.

«El concepto era claro: todo está bien hecho, pero siempre se puede mejorar», recuerda Ferrari.

Aquella lógica transformó la forma de producir. La capacitación técnica adquirió una importancia creciente; la productividad dejó de medirse únicamente en volumen y comenzó a asociarse también con precisión, calidad y capacidad de adaptación.

La industria mexicana enfrentaba un desafío evidente: su productividad se encontraba por debajo de la de sus principales competidores internacionales. La respuesta fue apostar por la modernización, la profesionalización del personal y la mejora continua como parte de una nueva cultura de trabajo.

Ferrari recuerda a varios de los liderazgos que acompañaron esa transformación, entre ellos Enrique Beltrán, Mariano Beltrán, Miguel Palacios y Agustín Ríos, integrantes de una generación que contribuyó a fortalecer tanto a la INA como al sector de autopartes en uno de sus momentos más decisivos.

Mirado en perspectiva, aquella etapa representó mucho más que una transición administrativa o tecnológica. Fue el momento en que la INA dejó de ser una asociación relativamente pequeña para convertirse en una institución cada vez más sólida, mientras la industria mexicana de autopartes comenzaba a adoptar los procesos, los estándares y la disciplina que le permitirían competir en los mercados globales.

Fue una transformación silenciosa, construida a través de mejores procesos, finanzas más ordenadas, capacitación, nuevas tecnologías y una visión de largo plazo.

En muchos sentidos, aquellos años sentaron las bases de la industria que México es hoy. Antes de que llegaran las grandes expansiones productivas, los tratados comerciales de nueva generación o las inversiones multimillonarias que transformarían al país en una potencia automotriz, hubo una etapa menos visible pero igualmente decisiva: la de construir instituciones, profesionalizar procesos y preparar a la industria para competir. 🍷

ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.



MARIANO FERRARI

Mariano Ferrari formó parte de esa generación que entendió que el crecimiento sostenible no depende únicamente de las inversiones o de la tecnología, sino también de organizaciones sólidas, empresas mejor preparadas y una cultura permanente de mejora.

Ramón Suárez Fernández

Cuando la INA aprendió a construir agenda

A finales de la década de 1990, la Industria Nacional de Autopartes (INA) enfrentaba un desafío que pocas personas percibían desde el exterior. La asociación representaba a una industria en expansión, pero la diversidad de empresas que la integraban hacía difícil identificar prioridades comunes y construir una agenda compartida.

Convivían fabricantes de componentes de alta tecnología con productores de piezas más sencillas; proveedores de equipo original con empresas orientadas al mercado de repuesto; grandes corporativos multinacionales con compañías de menor tamaño. Cada segmento tenía necesidades distintas y, en ocasiones, visiones diferentes sobre el rumbo que debía seguir la organización. «Había una diversidad muy amplia de necesidades y de opiniones sobre lo que tenía que hacer la INA», recuerda Ramón Suárez Fernández.

Cuando llegó a la asociación para apoyar las negociaciones del Tratado de Libre Comercio entre México y la Unión Europea, Suárez identificó una necesidad que iba más allá de cualquier acuerdo comercial: la industria requería una organización capaz de pensar estratégicamente y definir prioridades de largo plazo.

Durante los años siguientes ocuparía distintos cargos dentro de la asociación —Director de Comercio Internacional, Director de Operaciones, Director General y posteriormente Presidente Ejecutivo— desde los cuales impulsó una transformación que ayudaría a redefinir el papel de la INA dentro del sector.

Europa: el nuevo aliado estratégico

La relación de Ramón Suárez con la INA comenzó a finales de los años noventa, cuando la asociación buscaba fortalecer su participación en las negociaciones comerciales que México iniciaba con nuevos socios internacionales.

«Me invitó la asociación a ayudarles en la negociación del Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea», recuerda. En aquel momento, Suárez tenía apenas 28 años y el TLCAN era la principal referencia de integración comercial para la industria automotriz mexicana. La negociación con Europa representaba una oportunidad para ampliar mercados y diversificar relaciones económicas.



RAMÓN SUÁREZ FERNÁNDEZ

«Se pasó de ser una asociación reactiva a una organización capaz de posicionarse al frente y construir agenda [...] Queríamos pasar de apretar tuercas a generar inteligencia».

Tras la entrada en vigor del acuerdo, en el año 2000, Suárez inició una trayectoria que lo llevaría a ocupar distintos puestos dentro de la organización. Más allá de acuerdos comerciales, para Suárez la pregunta fundamental era: ¿qué papel debía desempeñar la INA en una industria que estaba cambiando aceleradamente?

De la diversidad a la estrategia

Una de las primeras decisiones fue realizar un estudio de posicionamiento estratégico. La industria se había vuelto demasiado diversa para funcionar únicamente mediante consensos informales.

El análisis permitió identificar seis líneas estratégicas que orientarían las prioridades de la asociación. El principio era simple: concentrar esfuerzos en aquello que fortaleciera la competitividad de la industria en su conjunto.

«Si encontrábamos algo que un socio estaba pidiendo y no se alineaba con los puntos estratégicos, entonces no lo hacíamos», señala.

Aquella decisión marcó un cambio importante. La INA comenzó a actuar con una visión más clara sobre sus objetivos y sobre el papel que debía desempeñar dentro del sector.

De la reacción a la propuesta

Para Suárez, la transformación más importante fue cultural. Durante mucho tiempo, la asociación había actuado principalmente de manera reactiva. La nueva visión buscaba algo distinto. «Se pasó de ser una asociación reactiva a una organización capaz de posicionarse al frente y construir agenda», recuerda.

La estrategia combinó la ampliación de la base de asociados, el fortalecimiento de los servicios de la organización y una relación más estrecha con las autoridades responsables de la política industrial.

Al mismo tiempo, la INA comenzó a identificar áreas donde México podía desarrollar ventajas competitivas más sólidas dentro de la industria automotriz global. Motores, transmisiones, ejes, arneses y otros sistemas especializados aparecieron como segmentos con potencial para atraer inversión y generar capacidades tecnológicas.

«Queríamos pasar de apretar tuercas a generar inteligencia», resume Suárez.

El Congreso Automotriz y la construcción de influencia

La creación del Congreso Automotriz se convirtió en uno de los símbolos de esta nueva etapa. «Nos dio muchísima voz en el sector, cosa que no teníamos», afirma Suárez.

A través de este espacio, la INA fortaleció su capacidad de interlocución y comenzó a participar de manera más activa en las discusiones sobre competitividad, comercio internacional e integración regional.

«Orientamos a la industria hacia una visión más proactiva sobre cómo expandirnos y cómo negociar acuerdos de una manera más inteligente y menos defensiva», recuerda.

La asociación consolidó así su posición como referente técnico de la industria y fortaleció su capacidad de influencia dentro del sector.

La crisis como oportunidad

Ramón Suárez concluyó su etapa al frente de la asociación en 2008, justo cuando comenzaba la crisis financiera global. «Sí, íbamos a tener un momento difícil, pero también era una oportunidad», señala.

La crisis aceleró la reconfiguración de las cadenas de producción en Norteamérica y contribuyó al fortalecimiento de las operaciones manufactureras en México. Entre 2010 y 2012, la industria automotriz mexicana experimentó una expansión significativa impulsada por nuevas inversiones y una integración regional cada vez más profunda.

Para Suárez, aquel episodio confirmó una lección que sigue siendo válida: los momentos de incertidumbre también pueden convertirse en oportunidades para construir una industria más fuerte.

Electrificación, tecnología y valor agregado

Al observar los desafíos actuales, Suárez considera que la industria enfrenta una transición comparable a la que vivió durante los procesos de apertura comercial.

«La industria del futuro sí va a ser eléctrica», afirma. Sin embargo, sostiene que el verdadero desafío no consiste únicamente en adoptar nuevas tecnologías, sino en desarrollar capacidades que permitan a México capturar una mayor proporción del valor generado por ellas.

«Tenemos que insistir sobre la generación de valor agregado», señala. A su juicio, competir exclusivamente mediante costos o capacidad manufacturera resulta cada vez más insuficiente. La verdadera ventaja competitiva dependerá de la capacidad para generar conocimiento, desarrollar tecnología y formar talento especializado.

Para él, la principal lección de estas décadas es que la industria no puede limitarse a reaccionar ante los cambios: debe anticiparlos.

En un entorno marcado por la electrificación, la digitalización y la competencia global por nuevas tecnologías, Suárez considera que el desafío sigue siendo el mismo que identificó hace más de dos décadas: generar más conocimiento, más innovación y más valor agregado. Porque, como resume al recordar aquellos años, el futuro de la industria depende de su capacidad para pasar de «apretar tuercas» a generar inteligencia. 🍌

Agustín Ríos Matence

Los años decisivos para la industria de autopartes

Este texto se construyó a partir de una entrevista con el ingeniero Agustín Ríos Matence, realizada en septiembre de 2022 durante el proceso de investigación de este libro. En junio de 2025, el ingeniero falleció. Su voz fue una de las más claras y respetadas dentro de la industria mexicana de autopartes, particularmente en los años en que el sector enfrentó la apertura comercial y la integración de América del Norte.

Para la Industria Nacional de Autopartes, contar con su testimonio en el marco de su 65 aniversario constituye un privilegio. Sus palabras preservan la memoria de una generación que ayudó a construir la industria que hoy mueve a México. Su voz forma ya parte de nuestra historia y del desarrollo del sector automotriz en el país.

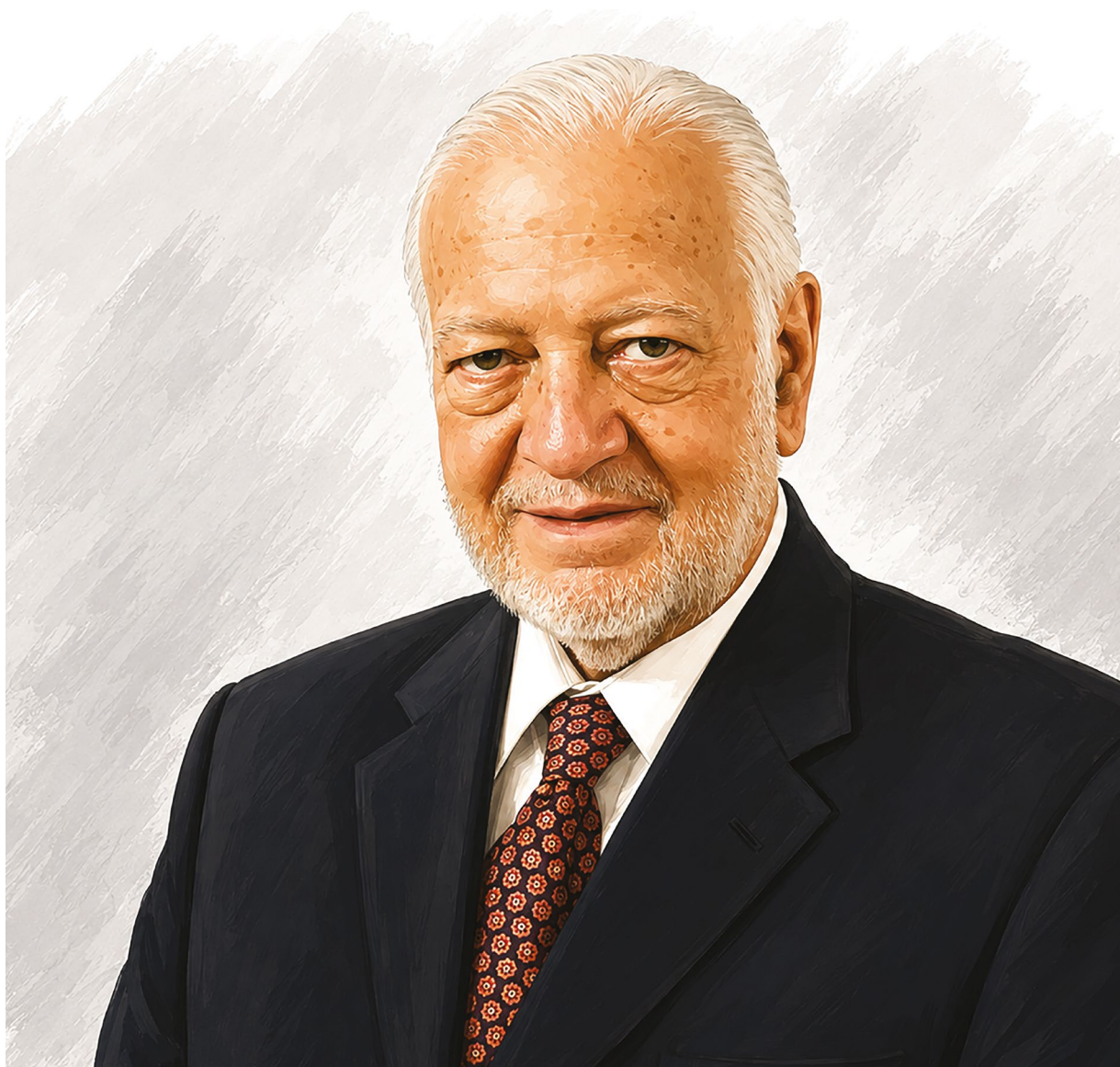


ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.

AGUSTÍN RÍOS MATENCE †

Cuando Agustín Ríos Matence llegó a la Industria Nacional de Autopartes (INA) en 1987, la industria automotriz mexicana estaba a punto de entrar en una de las etapas más complejas de su historia.

Los decretos automotrices que habían regido durante décadas estaban por agotarse. El último de ellos, el Decreto Automotriz de 1989, sería el punto de partida para algo mucho más profundo: la negociación del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos y Canadá.

Para la industria de autopartes, aquello no era un debate teórico. Era una cuestión de sobrevivencia.

Ríos Matence llegó a la INA como representante del Grupo DESC, uno de los grupos industriales mexicanos con mayor presencia en autopartes. En el corporativo ocupaba responsabilidades en el área de control de gestión para el negocio automotriz, y su tarea dentro de la asociación era aportar el sustento técnico que permitiera preparar la negociación que se avecinaba.

En ese momento, según sus propias palabras, la asociación era frágil para enfrentar un proceso de esa magnitud.

La industria estaba cambiando rápidamente. La apertura del capital en el sector había permitido la entrada masiva de empresas internacionales, y muchos de los socios de la INA eran ya corporaciones transnacionales. En ese contexto, surgía una pregunta inevitable: ¿quién defendería los intereses de la industria establecida en México en una negociación de alcance continental?

La respuesta vino del propio sector privado mexicano. A partir de una planeación estratégica impulsada dentro del Grupo DESC, se empezó a construir un grupo de apoyo entre empresas nacionales con presencia en la industria automotriz. Participaron, entre otros, Grupo Proeza, Condumex —entonces parte del Grupo Carso—, Grupo Industrial Saltillo, Vitro y Alfa.

La iniciativa se manejó con discreción. El objetivo era fortalecer a la asociación y dotarla de herramientas para enfrentar una negociación compleja frente a dos contrapartes poderosas: las armadoras internacionales instaladas en México y los gobiernos de Estados Unidos y Canadá.

Ríos Matence coordinó el trabajo técnico de ese esfuerzo. Para preparar la negociación se desarrolló un modelo que permitía simular distintos escenarios de la industria automotriz: producción, integración de contenido nacional, comercio y cadenas de suministro. Ese trabajo derivó en un documento que se convertiría en una referencia clave para el sector: la primera monografía integral de la industria de autopartes en México.

Ese diagnóstico permitió llegar a la negociación del Tratado de Libre Comercio con algo que hasta entonces había faltado: información estructurada sobre el peso real del sector.

El proceso también implicó un cambio profundo en la manera en que la INA se relacionaba con el entorno. Se impulsaron estudios con consultoras internacionales como McKinsey & Company y A.T. Kearney, se fortaleció el diálogo con la Secretaría de Economía y se establecieron vínculos con universidades y centros de investigación.

La industria comenzaba a entender que competir en un mercado abierto exigía algo más que capacidad productiva: exigía estrategia, información y coordinación institucional.

Años más tarde, la trayectoria de Ríos Matence dentro de la INA tomaría un nuevo rumbo.

En 2003 dejó el Grupo DESC y comenzó a trabajar como consultor independiente. Fue entonces cuando regresó a la asociación, inicialmente como asesor. El presidente de la INA en ese momento, el ingeniero Ramón Suárez, le pidió apoyo en diversos temas estratégicos.

Uno de ellos resultó determinante. La persona responsable del congreso automotriz de la asociación había renunciado y el proyecto se encontraba prácticamente abandonado. Suárez le pidió a Ríos Matence que lo retomara y presentara una propuesta para reorganizarlo.

La condición era clara: el congreso debía sostenerse por sí mismo y no generar costos para la asociación.

Así comenzó, en 2004, una etapa de transformación para el evento que con el tiempo se consolidaría como uno de los principales foros del sector: el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIIAM).

Bajo su conducción, el congreso se convirtió en un espacio donde la industria podía reunirse con un propósito claro: analizar tendencias, compartir información estratégica y acercar a proveedores, armadoras, autoridades y especialistas del sector.

El evento empezó a atraer a directivos de compras de las armadoras, consultores internacionales y líderes de asociaciones automotrices de otros países.

Con el tiempo, el CIIAM se volvió también una herramienta de posicionamiento institucional para la INA. En paralelo, Ríos Matence impulsó otros proyectos que buscaban fortalecer la presencia de la asociación en distintos ámbitos.

Uno de ellos fue el Electratón, una competencia de vehículos eléctricos diseñados y contruidos por estudiantes de ingeniería. En aquellos años —a mediados de la década de 2000— hablar de movilidad eléctrica en México era todavía un concepto lejano, pero el proyecto permitió acercar a la INA con universidades, promover el desarrollo tecnológico y visibilizar el talento de jóvenes ingenieros.

Otro paso importante fue la creación de Expo INA, una exposición diseñada para fortalecer a las empresas proveedoras establecidas en México y generar un espacio propio para la industria de autopartes.

La exposición nació como respuesta a la necesidad de contar con una plataforma que representara mejor los intereses del sector y permitiera fortalecer la comunidad industrial.

Al mismo tiempo, la asociación comenzó a construir alianzas con otras organizaciones de la cadena automotriz: fabricantes, distribuidores, talleres, cámaras industriales y asociaciones empresariales.

La idea era clara: cuando cada sector hablaba por separado, su capacidad de influencia era limitada. Pero cuando la cadena automotriz actuaba de manera coordinada, su peso económico se volvía evidente.

En aquellos años, de acuerdo con Ríos Matence, esa alianza representaba cerca de tres millones de empleos en México.

Ese dato ayudó a cambiar la percepción de las autoridades, los medios y la academia sobre la importancia estratégica de la industria automotriz.

Con el tiempo, la INA dejó de ser vista únicamente como una asociación sectorial para convertirse en un interlocutor relevante en la discusión sobre política industrial.

Al reflexionar sobre la evolución del sector, Ríos Matence solía señalar paralelismos entre aquellos años de transición y los desafíos que hoy enfrenta la industria.

La movilidad vive una nueva transformación: nuevas reglas comerciales, electrificación, digitalización y reconfiguración de las cadenas de suministro.

Frente a ese panorama, insistía en una lección que consideraba fundamental: la industria de autopartes debía tener claridad sobre su propio valor dentro de la cadena automotriz, porque si ese papel se diluye en la narrativa de las armadoras, las decisiones estratégicas terminan tomándose sin considerar el peso real del sector.

Y la historia —advertía— ha demostrado que cuando la industria de autopartes se organiza, se informa y actúa de manera coordinada, su capacidad de negociación cambia por completo. 🍌

Enrique Beltrán

La consolidación del CIIAM

Para Enrique Beltrán, la historia del Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIIAM) es también la historia de cómo la industria mexicana aprendió a reunirse para entender su propio futuro.

Con una larga trayectoria vinculada a la Industria Nacional de Autopartes (INA) y al trabajo con fabricantes de equipo original, Beltrán participó durante años en la organización y desarrollo del congreso, convirtiéndose en uno de los principales impulsores de este foro de diálogo industrial.

Su experiencia dentro de la asociación y su cercanía con armadoras, proveedores y directivos del sector le permitieron observar de primera mano cómo evolucionó la industria automotriz mexicana desde finales del siglo XX hasta el presente.

Cuando la INA decidió crear el CIIAM, a principios de los años dos mil, la industria atravesaba un momento decisivo. Después de más de una década de transformación —marcada por los decretos automotrices, la apertura comercial y la integración regional— México ya formaba parte de las cadenas de suministro de América del Norte.

La producción había crecido, las armadoras habían ampliado sus operaciones y los proveedores nacionales comenzaban a integrarse a un ecosistema industrial cada vez más complejo.

En ese contexto, la información se volvió un recurso estratégico. Las empresas necesitaban comprender qué estaba ocurriendo dentro de la industria, cuáles eran las decisiones de las armadoras y dónde se encontraban las nuevas oportunidades de negocio.

El CIIAM nació precisamente para responder a esa necesidad. Pero su éxito no se debió únicamente a su agenda temática. El verdadero acierto fue otro: crear un foro donde la industria pudiera encontrarse cara a cara con quienes toman decisiones dentro de las armadoras.

Desde sus primeras ediciones, el CIIAM convocó a asociaciones equivalentes a la INA en Estados Unidos, así como a organizaciones industriales de Brasil y representantes del sector automotriz europeo.

Ese diálogo internacional convirtió al congreso en algo más que un evento nacional. Se transformó en un espacio donde fabricantes, proveedores y asociaciones industriales podían discutir el futuro de la industria automotriz en la región.

Durante los primeros años, el congreso generó un entusiasmo notable dentro del sector. Armadoras, proveedores Tier 1 y fabricantes de componentes comenzaron a esperar cada edición como uno de los encuentros más relevantes del calendario automotriz.

La razón era simple. El CIIAM ofrecía algo que rara vez ocurre en la vida cotidiana de la industria: acceso directo a los tomadores de decisiones.

Directores de compras, responsables de ingeniería, líderes de calidad y presidentes de armadoras participaban como ponentes o invitados especiales. Para muchos proveedores

nacionales, era la única oportunidad de interactuar directamente con quienes definen las estrategias de abastecimiento de las grandes compañías automotrices.

Ese contacto directo se convirtió en uno de los mayores atractivos del evento. Más allá de las conferencias, el CIIAM se consolidó como un espacio de *networking* estratégico, donde las empresas podían iniciar conversaciones que en otros contextos resultarían prácticamente imposibles.

Para Beltrán, ese fue siempre el verdadero valor del congreso. El objetivo no era únicamente escuchar ponencias, sino crear condiciones para que los proveedores mexicanos pudieran acercarse a las armadoras y explorar nuevas oportunidades de negocio.

Con el tiempo, el congreso evolucionó y comenzó a incorporar invitados especiales, generalmente una armadora o empresa líder del sector, que inauguraba la agenda con una presentación estratégica sobre sus planes de producción, sus necesidades de proveeduría y sus perspectivas de mercado.

Esta práctica terminó por convertirse en una tradición: cada edición iniciaba con la visión estratégica de una armadora invitada. General Motors, Ford, Nissan y Volkswagen participaron en distintas ediciones bajo este formato.

Esta dinámica reforzó el carácter del congreso como un espacio donde la industria comparte información estratégica y construye relaciones industriales.

El crecimiento del evento también se reflejó en sus sedes. A medida que aumentaba la audiencia, el CIIAM pasó de espacios relativamente pequeños —como la Hacienda de los Morales o el University Club en sus primeras ediciones— a recintos de mayor capacidad, como el Centro Banamex.

Al mismo tiempo, el congreso fue ampliando su agenda temática. Las discusiones comenzaron a incluir tendencias globales, cambios tecnológicos, comercio internacional, evolución de las cadenas de suministro y perspectivas del mercado automotriz. Cada edición buscaba ofrecer una visión más completa del sector.

Para Beltrán, el congreso representa una de las iniciativas más importantes impulsadas por la INA. No sólo fortaleció el diálogo entre empresas y asociaciones industriales, sino que también permitió que la industria mexicana participara activamente en las conversaciones globales sobre el futuro del sector automotriz.

Incluso en momentos de crisis —como la recesión de 2008 o la edición virtual durante la pandemia— el CIIAM mantuvo su papel como espacio de encuentro, adaptándose a las circunstancias sin perder su esencia.

Hoy, más de dos décadas después de su creación, el CIIAM sigue siendo una plataforma clave para entender hacia dónde se dirige la industria. Porque en un sector tan complejo como el automotriz, la información, las relaciones y la capacidad de anticipar cambios siguen siendo factores decisivos.

Y ese fue, desde el inicio, el propósito del CIIAM: reunir a la industria para compartir conocimiento, construir relaciones y abrir nuevas oportunidades de negocio. 🍷

ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.



ENRIQUE BELTRÁN

Más allá de las conferencias, el CIIAM se consolidó como un espacio de networking estratégico, donde las empresas podían iniciar conversaciones que en otros contextos resultarían prácticamente imposibles. Para Beltrán, ese fue siempre el verdadero valor del congreso.

Óscar Albín

Construir liderazgo en tiempos de incertidumbre

Durante más de una década al frente de la Industria Nacional de Autopartes (INA), Óscar Albín acompañó una de las etapas más transformadoras en la historia reciente de la asociación. Le tocó enfrentar crisis económicas, renegociaciones comerciales, disputas internacionales y una pandemia que puso en pausa a la industria automotriz global. Pero también fue testigo del momento en que México dejó de ser visto únicamente como una plataforma de manufactura para convertirse en un actor estratégico dentro de la industria automotriz mundial.

Cuando Albín llegó a la presidencia ejecutiva de la INA, la asociación atravesaba uno de los momentos más delicados de su historia.

La crisis financiera de 2008 había golpeado con fuerza a la industria automotriz global. Chrysler y General Motors entraron en bancarrota, las inversiones se congelaron y la incertidumbre alcanzó también a México. Dentro de la INA, el panorama era frágil: pocos asociados, finanzas debilitadas y una organización cuya continuidad estaba en duda.

«Algunos consejeros habían pensado cerrar definitivamente la INA, vender la casa y liquidar al personal», recuerda.

El primer reto no fue representar a la industria, sino reconstruir la viabilidad de la propia asociación. Con el respaldo del Consejo Directivo y de un equipo todavía pequeño, la INA inició un proceso de reorganización y crecimiento que terminaría transformando su escala e influencia dentro del sector automotriz.

La recuperación coincidió con una etapa de fuertes tensiones comerciales. Uno de los primeros desafíos llegó desde Brasil, que buscaba modificar el acuerdo automotriz con México al considerar que el intercambio favorecía excesivamente a la industria mexicana. Para la INA, aquello representaba un riesgo estratégico: Brasil era uno de los mercados más importantes para las exportaciones automotrices mexicanas fuera de Norteamérica.

Albín participó directamente, junto con la Secretaría de Economía, en negociaciones realizadas durante más de un año en Brasilia.

«Nos ponían a negociar en cuartos a 37 grados, sin agua y sin comida», recuerda.

Finalmente, México logró preservar el acuerdo mediante nuevas condiciones y cuotas negociadas. Fue uno de los primeros episodios en los que la INA asumió un papel más activo en la defensa internacional de la industria automotriz mexicana.

Cuando México se volvió indispensable

Mientras esas disputas comerciales ocurrían, México comenzaba a vivir uno de los ciclos de expansión automotriz más importantes de su historia.

«México era el país de moda en la industria automotriz», resume Albín.

Durante esos años se anunciaron inversiones de Mazda, Honda, BMW, Kia, Toyota y otros fabricantes globales. La capacidad instalada del país pasó de alrededor de dos millones a cinco millones de vehículos anuales

y decenas de fabricantes de autopartes japoneses, alemanes y coreanos llegaron para integrarse a la creciente plataforma manufacturera mexicana.

Por primera vez en décadas, la conversación ya no giraba únicamente alrededor de la competitividad mexicana. México comenzó a ser visto como una pieza esencial dentro de las cadenas globales de suministro y como uno de los pocos territorios capaces de recibir simultáneamente inversiones provenientes de Asia, Europa y Norteamérica.

La INA tuvo entonces que redefinir parte de su función: no sólo representar a los asociados existentes, sino ampliar su presencia internacional, atraer nuevas empresas y explicar al mundo las capacidades de la industria mexicana.

Ese proceso coincidió con otro momento decisivo: la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte durante la administración de Donald Trump.

La renegociación que fortaleció a las autopartes

Albín recuerda aquellos años como uno de los periodos más intensos de su gestión.

La narrativa política de Donald Trump colocó a México en el centro del debate económico estadounidense. Las reglas de origen, el contenido regional y la producción norteamericana se convirtieron en temas estratégicos para Washington.

Sin embargo, desde la perspectiva de la industria de autopartes mexicana, el resultado terminó siendo favorable.

«Los grandes beneficiados del nuevo tratado fuimos nosotros», afirma.

Las nuevas reglas exigieron una mayor integración regional para los vehículos producidos en Norteamérica, lo que impulsó nuevas inversiones y fortaleció aún más la posición de México dentro de la cadena de suministro continental.

Durante ese proceso, la INA trabajó estrechamente con la AMIA, la Secretaría de Economía y distintos actores industriales y gubernamentales. Albín formó parte del llamado Cuarto de Junto automotriz y participó en diversas rondas de negociación en Washington.

Ahí, asegura, quedó claro que la industria mexicana de autopartes había adquirido una relevancia estratégica sin precedentes. «Hoy no se puede fabricar un solo automóvil en Estados Unidos sin autopartes hechas en México».

Una asociación más global

El crecimiento de la industria mexicana también transformó la posición internacional de la INA.

Durante esos años, la asociación fortaleció vínculos con organizaciones automotrices de Europa, Asia y América Latina, participó en espacios internacionales de discusión y se integró al consejo de la Auto Care Association de Estados Unidos.

Albín impulsó además la creación de mecanismos de coordinación entre asociaciones automotrices de distintos países. Uno de ellos fue el llamado Grupo de los Siete, integrado por organizaciones de México, Estados Unidos, Canadá, Brasil, Europa, India y Japón, que se reunían para discutir tendencias, regulaciones y desafíos globales.

La lógica detrás de esos encuentros era clara: entender que la industria automotriz había dejado de ser una suma de mercados nacionales para convertirse en una red global de producción, comercio e innovación.

La pandemia y la reapertura

El momento más complejo de su gestión llegó en 2020. La pandemia de COVID-19 paralizó temporalmente a la industria automotriz global y obligó al cierre de plantas en México y Estados Unidos. Mientras las fábricas estadounidenses comenzaban a prepararse para reabrir, la industria mexicana seguía detenida.

La INA, junto con otras asociaciones industriales, impulsó una intensa interlocución con el gobierno federal para lograr la reapertura del sector. El argumento era simple: sin las plantas mexicanas, buena parte de la industria norteamericana no podía volver a operar.

Las negociaciones fueron complejas, pero permitieron mantener la coordinación del sector y acelerar transformaciones que marcarían los años siguientes: digitalización, reuniones virtuales y nuevas formas de trabajo dentro de la propia asociación.

«La pandemia nos obligó a aprender otra manera de trabajar», recuerda.

Hacer industria

Después de más de una década al frente de la INA, Albín cerró ese ciclo profesional. Hoy participa en proyectos relacionados con energía y desarrollo industrial internacional, incluyendo iniciativas para apoyar a países que buscan construir sus propias cadenas automotrices y de autopartes.

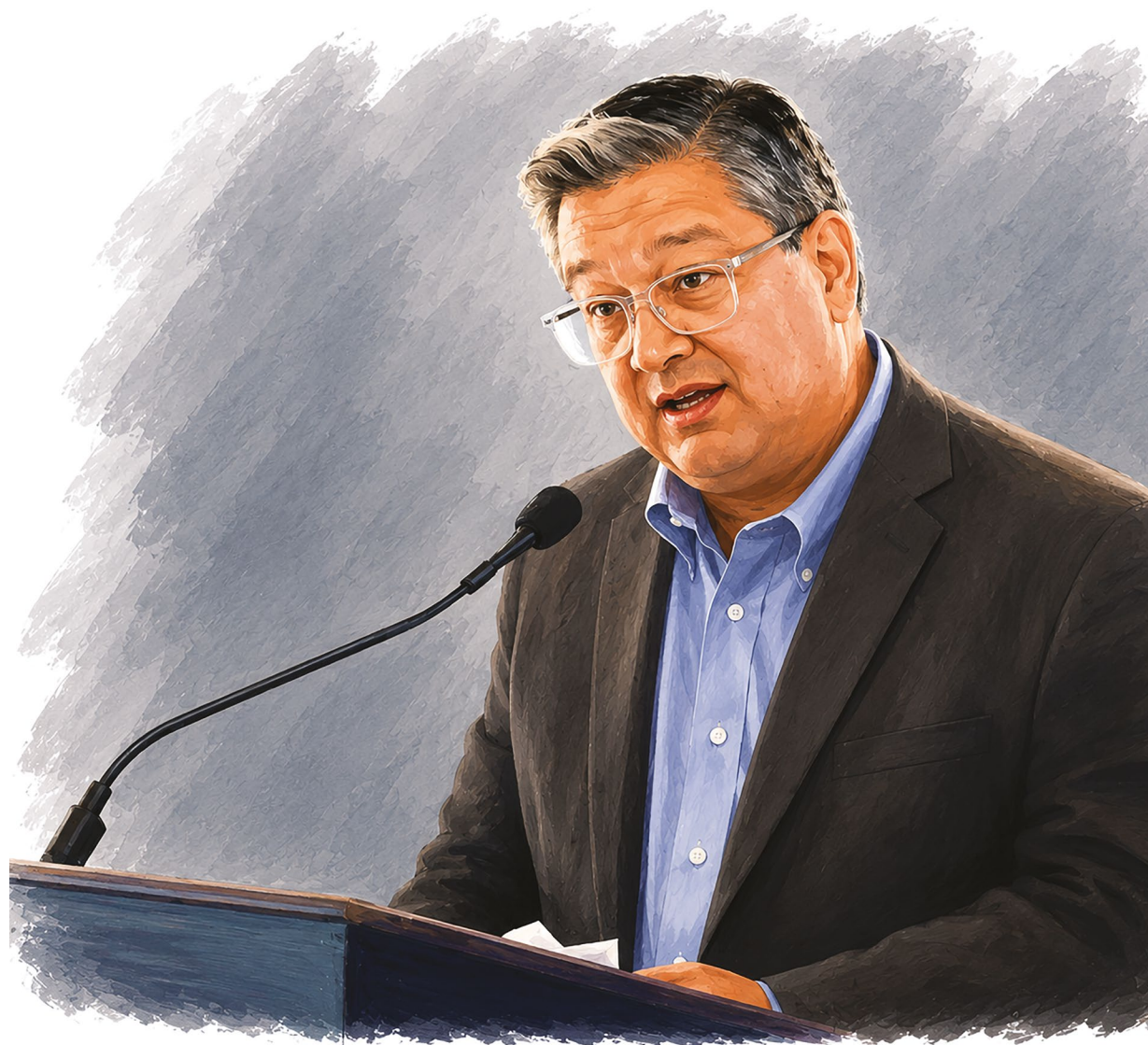
«Éramos un ejército de sembradores de industria automotriz en México», dice al recordar su paso por la INA.

La imagen resume buena parte de su visión sobre la asociación y sobre la industria mexicana de autopartes: una construcción colectiva sostenida durante décadas por empresas, técnicos, negociadores, asociaciones y equipos capaces de adaptarse a crisis económicas, disputas comerciales y transformaciones tecnológicas sin perder competitividad.

Porque si algo cambió durante la etapa de Óscar Albín fue la escala desde la cual comenzó a pensarse la INA: ya no sólo como una asociación sectorial mexicana, sino como un actor capaz de participar y defender posiciones dentro de las conversaciones globales que definen el futuro de la industria automotriz.

Y, en buena medida, esa fue la verdadera transformación de aquellos años: mientras México se consolidaba como un actor estratégico de la industria automotriz global, la INA aprendía a actuar a la misma escala. 🍌

ILUSTRACIÓN GENERADA CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL (OPENAI) A PARTIR DE UNA FOTOGRAFÍA DE ARCHIVO.



ÓSCAR ALBÍN

Wilfrido González

Defender la integración en tiempos de proteccionismo

Cuando comenzó la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, una pregunta recorría a toda la industria automotriz de la región: ¿podía Norteamérica seguir siendo competitiva si cada país intentaba avanzar por separado?

Para Wilfrido González Balboa, empresario, consejero de múltiples compañías automotrices y una de las voces con mayor experiencia dentro de la Industria Nacional de Autopartes (INA), la respuesta era clara.

La competitividad de la región no había surgido de manera espontánea. Había sido el resultado de décadas de integración productiva entre México, Estados Unidos y Canadá, donde cada país desarrolló capacidades complementarias dentro de una misma cadena de valor.

Desde su perspectiva, el debate generado durante aquellos años por las propuestas proteccionistas impulsadas desde Estados Unidos ignoraba una realidad fundamental: la industria automotriz norteamericana ya funcionaba como un sistema integrado.

Las cadenas de suministro cruzaban diariamente las fronteras de los tres países. Componentes producidos en México se incorporaban a vehículos ensamblados en Estados Unidos o Canadá, mientras que materias primas, tecnología y procesos especializados circulaban constantemente a lo largo de la región.

Para González, intentar desarticular ese modelo implicaba debilitar la posición competitiva de Norteamérica frente a otros bloques económicos.

Su argumento se apoyaba en una observación más amplia sobre la economía global. Todas las regiones industriales exitosas habían construido esquemas de especialización productiva que combinaban distintos

niveles de costos, capacidades tecnológicas y escalas de producción. Europa lo había hecho mediante la integración de economías occidentales y orientales. Asia había desarrollado complejas redes regionales de manufactura. Norteamérica no era la excepción.

Por ello, sostenía que el desafío no consistía en competir entre los países de la región, sino en fortalecer su capacidad para competir frente al resto del mundo.

Aquella discusión adquirió especial relevancia durante las negociaciones que desembocaron en el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC). Diversas asociaciones industriales de los tres países coincidieron en la necesidad de preservar las cadenas regionales de suministro y mantener reglas que favorecieran la integración productiva.

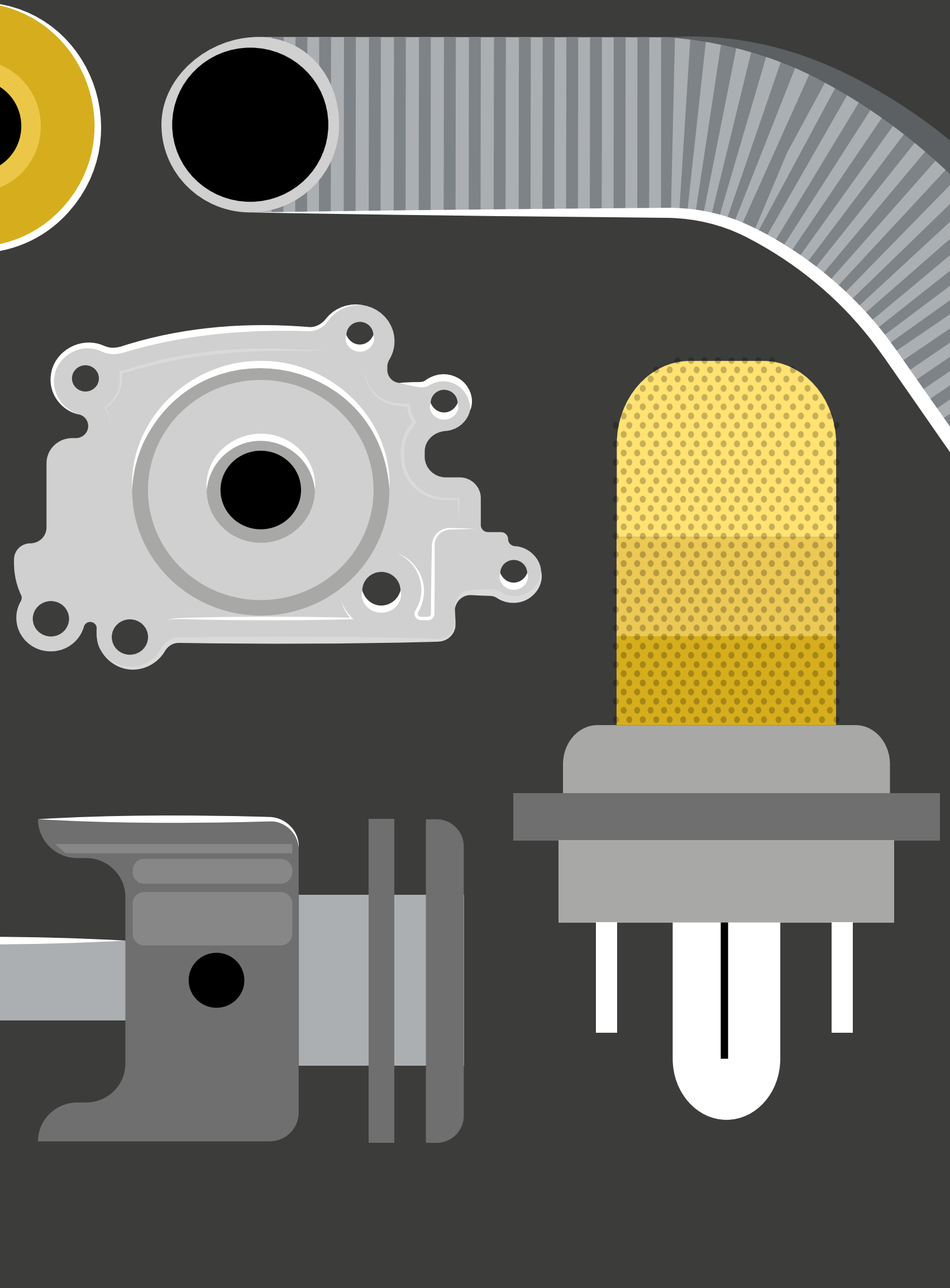
Con el paso de los años, buena parte de aquella visión se confirmó. Lejos de reducirse, la interdependencia de la industria automotriz norteamericana continuó profundizándose, mientras México consolidaba su posición como uno de los principales productores de vehículos y autopartes del mundo.

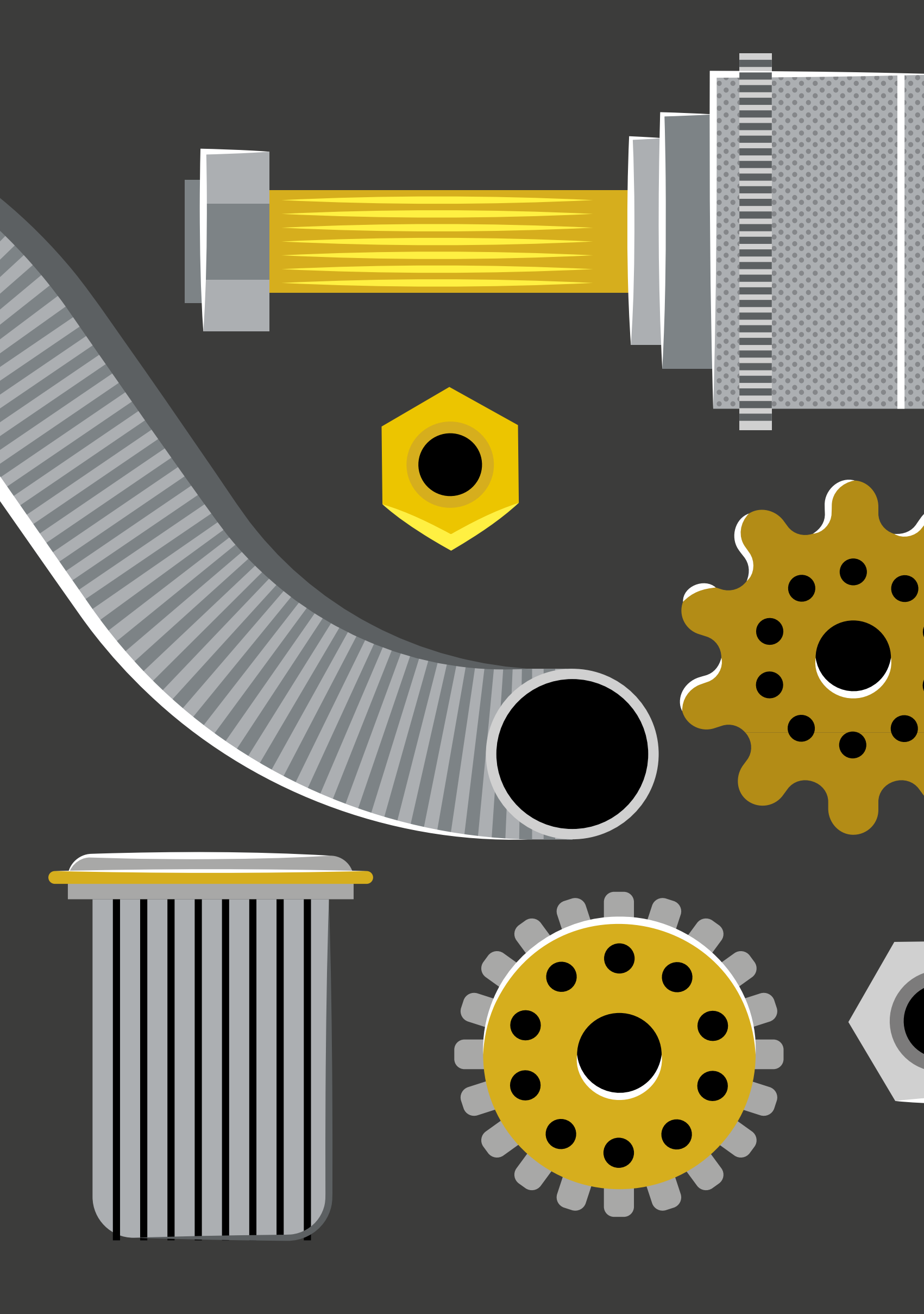
La reflexión de Wilfrido González conserva vigencia porque plantea una pregunta que sigue presente en cada discusión comercial de la región: cómo preservar la competitividad de Norteamérica en un entorno global cada vez más disputado.

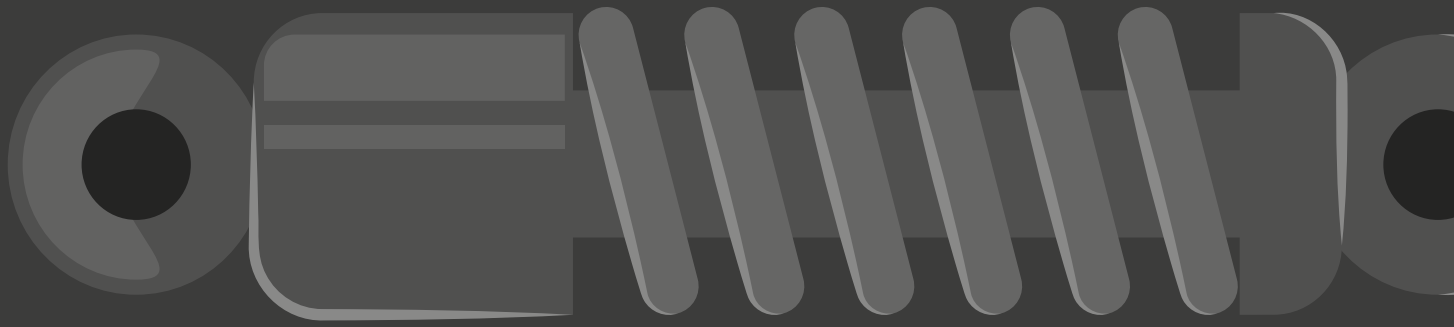
Para quienes participaron en aquellos debates, la respuesta era clara. La fortaleza de la industria automotriz no dependía únicamente de la capacidad de cada país, sino de la capacidad colectiva de la región para construir una plataforma productiva integrada, eficiente y competitiva. 🍌

Para Wilfrido González Balboa, la competitividad de América del Norte no surgió de manera espontánea. Es el resultado de décadas de integración productiva entre México, Estados Unidos y Canadá, donde cada país desarrolló capacidades complementarias dentro de una misma cadena de valor.

La industria se expresa en millones de componentes que circulan por el mundo, pero encuentra su voz en la de quienes han dedicado su talento, su experiencia y su trabajo a impulsarla.







EL MOTOR DE LA INDUSTRIA:

LA VOZ, LA FUERZA Y LA
VISIÓN DE LAS EMPRESAS
QUE MUEVEN A MÉXICO

Toda industria tiene una superficie visible: cifras, plantas, exportaciones, récords. Pero su verdadera historia ocurre en otra capa, menos evidente y más profunda: en la suma de decisiones, de aprendizajes acumulados, de procesos que se afinan con el tiempo hasta volverse casi invisibles. Ahí es donde realmente se construye.

La industria de autopartes en México pertenece a ese tipo de historias. No avanza a partir de momentos aislados, sino de una continuidad silenciosa: la de quienes diseñan, producen, corrigen, adaptan y vuelven a empezar. La de empresas que, sin hacer ruido, han sostenido y transformado un sistema productivo cada vez más complejo, más integrado, más preciso.

A lo largo de más de seis décadas, mientras la industria se expandía, se integraba al mundo y aprendía a competir en los escenarios más exigentes, fueron las empresas —sus decisiones, sus procesos, su capacidad de reinventarse— las que dieron forma a ese movimiento. No como episodios aislados, sino como parte de un sistema que se fue afinando con el tiempo, pieza a pieza, hasta alcanzar una precisión casi imperceptible, pero decisiva.

En ese entramado, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido más que una organización: ha sido el espacio donde esa energía dispersa encuentra dirección. Pero su fuerza no reside en su estructura, sino en las voces que la habitan: en la experiencia acumulada de quienes

producen, diseñan, integran y resuelven, y en la inteligencia colectiva que emerge cuando una industria aprende a pensarse a sí misma.

Cada empresa es, en sí misma, una historia de especialización y cambio. Pero también forma parte de algo mayor: un sistema que se ha construido desde la coordinación, la confianza operativa y la capacidad de responder —una y otra vez— a exigencias que no dejan de elevarse. En sus trayectorias se reconoce el tránsito de una industria que dejó de ensamblar para empezar a integrar; que pasó de adaptarse a anticipar. En ellas se reflejan, además, los procesos más amplios que han dado forma al sector: la integración regional, la evolución tecnológica, la formación de talento y la adaptación constante a un entorno en transformación.

Mirar estas historias es mirar la industria desde dentro. No desde sus resultados, sino desde sus mecanismos: desde el lugar donde se toman decisiones, donde se resuelven problemas, donde se sostienen los estándares que permiten que todo funcione.

Este apartado reúne esas voces. No para explicar la industria, sino para dejarla hablar. Porque es ahí —en la suma de trayectorias, en la convergencia de capacidades, en la experiencia compartida— donde se encuentra, con mayor claridad, el motor que la mantiene en movimiento. 🍌



FOTO: CORTESÍA DE AUMOVIO

AUMOVIO: INNOVACIÓN Y TALENTO EN LA NUEVA MOVILIDAD

La historia de AUMOVIO como empresa independiente comenzó en septiembre de 2025, cuando el negocio automotriz del grupo Continental inició una nueva etapa como organización autónoma. Su nacimiento coincidió con un momento de transformación profunda para la industria automotriz global: la acelerada digitalización de los vehículos, la transición hacia la movilidad eléctrica y una competencia tecnológica cada vez más intensa.

En ese escenario de cambio, México se convirtió desde el inicio en uno de los pilares estratégicos de la nueva organización.

Hoy, AUMOVIO México cuenta con diez localidades distribuidas en seis estados del país, donde convergen plantas de producción, oficinas corporativas y

centros de investigación y desarrollo. Esta red de operaciones ha permitido que la presencia mexicana desempeñe un papel relevante dentro de la cadena de valor global de la empresa.

El desafío inicial fue doble: construir una nueva identidad corporativa y adaptarse, al mismo tiempo, a un mercado automotriz internacional que atravesaba una de sus etapas de mayor disrupción tecnológica. Un momento simbólico de este nuevo comienzo ocurrió con el tradicional *ringing the bell* en la Bolsa de Fráncfort en septiembre de 2025, acto que marcó oficialmente el inicio de AUMOVIO como compañía independiente.

Desde entonces, México se ha consolidado como un eje fundamental para el desarrollo tecnológico de la empresa.

Hoy, México representa uno de los ejes principales para AUMOVIO. Después de Alemania, es el país con mayor número de colaboradores dentro de la organización, lo que refleja la confianza depositada en el talento y la capacidad técnica de sus equipos.

Innovación desde México: desarrollar tecnología para el mundo

Entre las innovaciones desarrolladas y producidas en el país destacan tecnologías inalámbricas vinculadas a sistemas de acceso vehicular, así como el Head Up Display, una solución que proyecta información esencial directamente en el parabrisas del vehículo. Esta tecnología surgió a partir de desarrollos realizados en México y hoy se produce en Guadalajara, integrándose a vehículos que circulan en distintas regiones del mundo.

Estas capacidades se apoyan en dos centros de Investigación y Desarrollo que reúnen a ingenieras e ingenieros mexicanos involucrados en proyectos globales orientados a definir el futuro de la movilidad. La contribución del país también se refleja en el ámbito del conocimiento: actualmente existen 163 patentes otorgadas vinculadas con desarrollos asociados a operaciones en México, además de más de 2,000 invenciones registradas.

Talento y sostenibilidad: los motores de la transformación

El desarrollo del talento ha sido uno de los pilares de esta evolución. Programas de formación de liderazgo, esquemas de mentoría y estrategias orientadas al crecimiento profesional —incluyendo iniciativas para impulsar la participación de

mujeres en áreas técnicas y de liderazgo— forman parte de una visión que reconoce que la innovación tecnológica sólo es posible cuando se fortalece el conocimiento humano.

En paralelo, la empresa impulsa iniciativas de sostenibilidad orientadas a reducir su impacto ambiental. Programas de descarbonización, eficiencia energética, uso de energías renovables y reducción de residuos forman parte de una estrategia alineada con la transición hacia una movilidad más limpia y responsable.

Articulación del ecosistema

Dentro de este ecosistema industrial, la relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un elemento importante para fortalecer la articulación del sector automotriz mexicano.

La participación en la INA ha permitido a AUMOVIO integrarse a un espacio de diálogo, información y representación que conecta a empresas, autoridades e instituciones del sector. La asociación ha contribuido a generar análisis confiables sobre la evolución de la industria, promover la modernización tecnológica y facilitar la coordinación entre empresas en momentos complejos. Durante la pandemia, por ejemplo, la INA desempeñó un papel clave al facilitar la interlocución con autoridades y promover sinergias en un periodo especialmente desafiante para las cadenas de suministro globales.

México: plataforma tecnológica para la movilidad del futuro

Hoy, México representa uno de los ejes principales para AUMOVIO. Después de Alemania, es el país con mayor número de colaboradores dentro de la organización, lo que refleja la confianza depositada en el talento y la capacidad técnica de sus equipos.

Para AUMOVIO, México no es solamente una plataforma de producción. Es un espacio donde se diseñan soluciones, se desarrollan capacidades tecnológicas y se forma talento que participa activamente en proyectos globales.

En un momento en que la movilidad atraviesa una transformación profunda, la operación mexicana seguirá siendo una pieza clave para construir las tecnologías que definirán la próxima generación de vehículos. 🍌

FOTOS: CORTESÍA DE AUMOVIO



Entre las innovaciones desarrolladas y producidas en el país destacan tecnologías inalámbricas vinculadas a sistemas de acceso vehicular, así como el Head Up Display, una solución que proyecta información esencial directamente en el parabrisas del vehículo. Esta tecnología surgió a partir de desarrollos realizados en México y hoy se produce en Guadalajara, integrándose a vehículos que circulan en distintas regiones del mundo.



BOCAR: MANUFACTURA MEXICANA CON ALCANCE GLOBAL

La historia de Bocar se entrelaza con la evolución misma de la industria automotriz mexicana. Sus orígenes se remontan a finales de la década de 1950, cuando la empresa inició operaciones en la Ciudad de México bajo el nombre de AFISA, dedicada a la fabricación de piezas en tornos automáticos.

A medida que la industria automotriz comenzó a expandirse en el país, la compañía ajustó su rumbo. La producción de bombas y carburadores marcó una primera etapa de especialización técnica y dio origen al nombre que la acompañaría en adelante: Bocar.

Desde esos primeros años, la empresa enfrentó los retos de una industria en proceso de modernización: dominar procesos de precisión, incorporar nuevas tecnologías y responder a estándares internacionales cada vez más

exigentes. De esa etapa surgió una cultura productiva basada en la Disciplina, el Orden y la Limpieza (DOL), la mejora continua y un compromiso sostenido con la innovación.

Construir capacidades: de taller a plataforma industrial

A lo largo de más de seis décadas, Bocar ha transitado de una operación local a una plataforma industrial compleja.

La consolidación de sus operaciones en México fue el punto de partida. La apertura de plantas en Chihuahua, Lerma, Querétaro, Saltillo y San Luis Potosí permitió ampliar su capacidad productiva y diversificar procesos, integrando soluciones para fabricantes de equipo original dentro y fuera del país.



FOTO: CORTESÍA DE BOCAR

Este crecimiento estuvo acompañado por la incorporación de tecnologías clave —fundición de aluminio a alta presión, fundición por gravedad e inyección de plástico—. Estas capacidades no sólo incrementaron la escala, sino que definieron el tipo de soluciones que la empresa podía ofrecer: componentes cada vez más complejos, ligeros y alineados con las nuevas exigencias de la industria.

De México al mundo: una presencia global

El siguiente paso fue la internacionalización. Bocar fortaleció su presencia fuera del país mediante centros de ingeniería, oficinas comerciales y unidades especializadas en Estados Unidos, Alemania, Japón y China. Esta expansión consolidó a la empresa como un actor global con raíces mexicanas y una marcada influencia tecnológica alemana.

Esa combinación —capacidad industrial local y visión internacional— le ha permitido integrarse a cadenas globales de valor y participar activamente en la transformación de la movilidad, particularmente en temas como aligeramiento vehicular, optimización de procesos y electrificación.

Tecnología y procesos: elevar el estándar

La aportación de Bocar al desarrollo de la industria automotriz mexicana no se limita a su crecimiento.

A lo largo de su trayectoria, la empresa ha contribuido a elevar las capacidades industriales del país mediante la introducción de procesos altamente automatizados, laboratorios de metalurgia, sistemas avanzados de inspección y metodologías de manufactura esbelta.

Estas capacidades han permitido sofisticar la producción local y posicionar a México como un entorno capaz de integrar componentes complejos en vehículos destinados a mercados globales.

Innovación: ingeniería como eje

La innovación ocupa un lugar central en la estrategia de Bocar. La creación del Centro Técnico Bocar en Alemania refleja esta apuesta. Desde ahí, la empresa desarrolla procesos de certificación, diseño de prototipos, simulación y nuevas aplicaciones, integrando investigación, precisión técnica y una visión orientada al futuro de la movilidad.

Este enfoque le permite asegurar que sus soluciones evolucionen al ritmo de una industria en transformación constante.

Talento y cultura: el sistema que sostiene la operación

Detrás de la capacidad técnica hay un sistema humano. Bocar ha construido un modelo organizacional que



FOTO: CORTESÍA DE BOCAR

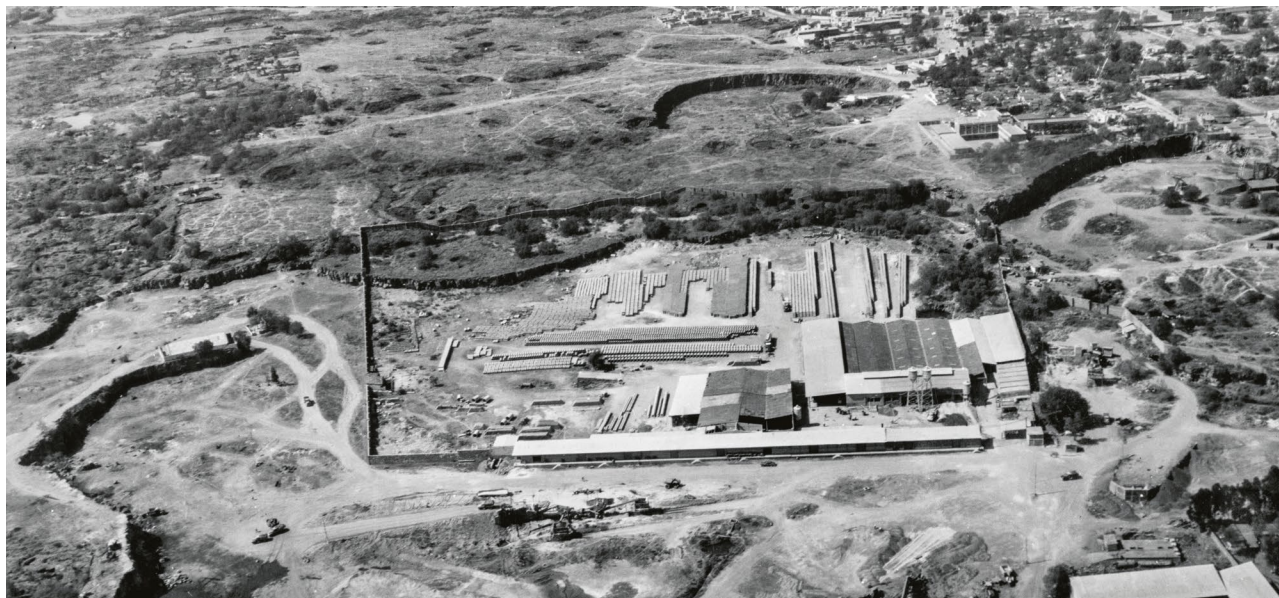


FOTO: CORTESÍA DE BOCAR

A lo largo de su trayectoria, la empresa ha contribuido a elevar las capacidades industriales del país mediante la introducción de procesos altamente automatizados, laboratorios de metalurgia, sistemas avanzados de inspección y metodologías de manufactura esbelta.

reconoce el papel central de sus colaboradores. Su cultura, basada en los principios de disciplina, orden y limpieza, ha guiado la formación de miles de trabajadores especializados.

A través de programas de formación dual, centros de capacitación y la incorporación de tecnologías de última generación, la empresa fortalece continuamente las capacidades de su personal, asegurando operaciones seguras, eficientes y altamente calificadas.

Este enfoque no sólo sostiene la operación: construye una base técnica que trasciende a la propia empresa y fortalece al sector en su conjunto.

Compromiso social: más allá de la planta

El desarrollo industrial de Bocar ha estado acompañado por un compromiso con su entorno.

A través de la fundación Familia Bocar, la empresa impulsa iniciativas orientadas al desarrollo integral de niñas, niños y jóvenes, así como programas de apoyo educativo para estudiantes de alto desempeño.

Estas acciones reflejan una visión que entiende la industria no sólo como un espacio productivo, sino como un agente de transformación en las comunidades donde opera.

Una trayectoria compartida con la INA

El crecimiento de Bocar ha ocurrido dentro de un ecosistema industrial que no se ha construido de manera aislada.

En ese proceso, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha desempeñado un papel clave como espacio de articulación del sector. A través de su trabajo institucional,

ha contribuido a organizar, representar y fortalecer a la industria automotriz mexicana frente a un entorno global cada vez más complejo.

Para Bocar, esta relación ha sido la de un aliado estratégico. Ambas trayectorias —la de la empresa y la de la asociación— han avanzado en paralelo, compartiendo un mismo contexto de transformación industrial.

La INA ha facilitado la construcción de una agenda común, el diálogo entre empresas y autoridades, y la representación del sector en un escenario geopolítico en constante cambio. En ese marco, Bocar reconoce su papel como un actor clave en la consolidación y proyección internacional de la industria de autopartes en México.

México como plataforma de futuro

Hoy, México representa el centro estratégico de la operación de Bocar. Sus plantas, su talento y su visión de largo plazo conforman una base sólida para enfrentar los retos de una industria en transformación.

En este contexto, la empresa visualiza al país como un actor capaz de liderar procesos de manufactura compleja e integrarse a cadenas globales con productos de alta especialización.

La historia de Bocar es, en ese sentido, una expresión del potencial industrial mexicano: la capacidad de competir a nivel global a partir de inversión sostenida, desarrollo tecnológico y talento especializado. Y en una industria que exige transformación constante, esa capacidad de evolucionar sigue siendo, también, su principal fortaleza. ✍️

FOTOS: CORTESÍA DE BOCAR



La historia de Bocar es una expresión del potencial industrial mexicano: la capacidad de competir a nivel global a partir de inversión sostenida, desarrollo tecnológico y talento especializado.

BORGWARNER: DE LA MANUFACTURA INICIAL A LA ELECTRIFICACIÓN AUTOMOTRIZ

La presencia de BorgWarner en México se entrelaza con el propio desarrollo de la industria automotriz como uno de los pilares productivos del país. Su llegada, hace más de seis décadas, ocurrió en un contexto de industrialización y apertura productiva, cuando distintas regiones comenzaban a integrarse a las cadenas de valor internacionales y México consolidaba su vocación manufacturera.

La instalación de su primera planta en El Salto, Jalisco, respondió a un entorno con ventajas logísticas, pero sobre todo con una base de talento capaz de desarrollar capacidades técnicas avanzadas. Desde ahí comenzó a configurarse una relación sostenida entre la empresa y el ecosistema industrial mexicano, en paralelo al crecimiento del sector.

Construir capacidades en un entorno en formación

Los primeros años implicaron desafíos propios de una industria aún en consolidación: transferir tecnología, formar personal especializado y estructurar procesos alineados con estándares internacionales.

En ese periodo se sentaron las bases de una relación de largo plazo, sustentada en la confianza en el talento local y en la posibilidad de desarrollar capacidades industriales en el país más allá de la operación inmediata.

Escalar hasta convertirse en un nodo global

Con el tiempo, la presencia en México dejó de ser una extensión productiva para convertirse en un componente estratégico dentro de la red global de BorgWarner.

Actualmente, la empresa opera en seis estados — Chihuahua, Coahuila, Tamaulipas, San Luis Potosí, Guanajuato y Jalisco— con ocho plantas de manufactura y dos centros técnicos. Más de 4,000 personas integran su plantilla nacional, lo que representa aproximadamente el 12.7% de su fuerza laboral global.

Este crecimiento ha sido resultado de adquisiciones, nuevas inversiones y adaptación tecnológica, acompañando la evolución del sector desde los sistemas de combustión interna hasta la transición hacia plataformas electrificadas. En ese tránsito, México se ha consolidado como un nodo relevante dentro de la estructura productiva de la empresa.

Reconfigurar el portafolio ante la electrificación

La transformación del mercado ha llevado a redefinir capacidades productivas y de ingeniería. En los últimos años, BorgWarner ha orientado parte de sus inversiones hacia soluciones vinculadas con vehículos eléctricos.

La inauguración en 2023 del Mexico Propulsion Engineering Center (MPEC), enfocado en ingeniería para electrificación, y la puesta en operación en 2024 de la planta de San Luis Potosí dedicada a electrónicos de potencia, marcan esta transición. En Ramos Arizpe, las inversiones en sistemas de enfriamiento para baterías refuerzan esta misma línea.

Más que una sustitución tecnológica, estos movimientos reflejan una reorganización gradual de la base industrial frente a los cambios globales.

Una plataforma productiva con doble lógica

A lo largo de su trayectoria, BorgWarner se ha consolidado como proveedor estratégico de nivel 1 dentro de la cadena de suministro automotriz.

Desde México se producen componentes tanto para vehículos de combustión como para plataformas electrificadas: motores eléctricos, inversores, unidades de tracción integradas, electrónicos de potencia, turbocargadores, sistemas EGR, embragues de transmisión, cajas de transferencia y cadenas de tiempo.

Esta coexistencia tecnológica ha permitido mantener continuidad operativa mientras se incorporan nuevas capacidades, fortaleciendo la posición del país dentro de la cadena de suministro de América del Norte.

Tejer una red de proveedores más compleja

Uno de los aportes más relevantes ha sido el fortalecimiento de proveedores locales. A través de programas de desarrollo industrial, se han impulsado procesos de especialización en forja, estampados, sinterizado, fundición y maquinados.

De forma paralela, la promoción de certificaciones como IATF 16949, ISO 14001 e ISO 9001 ha contribuido a elevar los estándares de calidad y competitividad del entorno productivo.

Estos esfuerzos han ampliado la base técnica del país, generando condiciones para procesos más complejos y capacidades de innovación propias.



FOTO: CORTESÍA DE BORGWARNER



La capacitación continua y la promoción interna han permitido construir trayectorias de largo plazo y consolidar una cultura organizacional basada en seguridad, mejora continua y trabajo colaborativo.

En este contexto, las personas no sólo sostienen la operación, sino que participan activamente en su transformación.

Ingeniería que acompaña la manufactura

La innovación productiva se apoya en un modelo que integra automatización, digitalización y uso intensivo de *software*, con énfasis en eficiencia operativa.

Los centros de ingeniería en México participan en el desarrollo de nuevas tecnologías automotrices, posicionando a la operación no sólo como plataforma de manufactura, sino como generadora de conocimiento técnico dentro de la organización.

En un entorno internacional incierto, esta capacidad ha sido clave para sostener una operación adaptable y confiable para fabricantes de equipo original.

Talento que evoluciona con la industria

El desarrollo de estas capacidades está directamente vinculado con la evolución del talento. El perfil de la fuerza laboral ha transitado de especializaciones mecánicas hacia áreas como electromovilidad, electrónica de potencia, automatización e industria 4.0.

La capacitación continua y la promoción interna han permitido construir trayectorias de largo plazo y consolidar una cultura organizacional basada en seguridad, mejora continua y trabajo colaborativo.

En este contexto, las personas no sólo sostienen la operación, sino que participan activamente en su transformación.

Sostenibilidad integrada a la operación

En materia ambiental y social, las operaciones en México han incorporado estrategias alineadas con los objetivos globales del sector. Entre ellas destacan sistemas solares, eficiencia energética, esquemas de economía circular y acciones para reducir emisiones en la cadena de suministro.



En paralelo, programas de formación, voluntariado y desarrollo de liderazgo han extendido el impacto de la operación hacia las comunidades donde se ubican las plantas.

Coordinación sectorial como ventaja estratégica

La relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un elemento relevante en esta trayectoria.

Durante más de dos décadas, la INA ha funcionado como un espacio de articulación frente a los principales desafíos del sector.

La incorporación formal de BorgWarner en 2018 —y la integración de Delphi en 2020— fortalecieron un vínculo orientado a la coordinación sectorial.

Durante la pandemia, esta colaboración permitió homologar criterios de actividad esencial y facilitar la coordinación con Estados Unidos y Canadá.

En procesos recientes, como la revisión del T-MEC o discusiones regulatorias, la INA ha operado como un punto de encuentro para construir respuestas colectivas con sustento técnico.

Un país que se vuelve indispensable

Hoy, México ocupa un lugar central dentro de la estructura global de BorgWarner.

Más allá de su capacidad productiva, destaca por el talento de su gente, la solidez de su base industrial y su posición estratégica dentro de la cadena automotriz de América del Norte.

Las operaciones en el país han demostrado una capacidad sostenida de adaptación frente a contextos de incertidumbre, apoyadas en infraestructura, conocimiento técnico y redes de colaboración que se han fortalecido con el tiempo.

Hoy, México ocupa un lugar central dentro de la estructura global de BorgWarner. Más allá de su capacidad productiva, destaca por el talento de su gente, la solidez de su base industrial y su posición estratégica dentro de la cadena automotriz de América del Norte.

Una historia que va más allá de la organización

Después de más de seis décadas, la trayectoria de BorgWarner no puede leerse únicamente como la evolución de una compañía. Forma parte de un proceso más amplio de consolidación de la industria mexicana de autopartes.

Es una historia construida junto con proveedores, clientes, instituciones y organismos como la INA, donde cada decisión de inversión, cada avance tecnológico y cada proceso de formación han contribuido a fortalecer un proyecto colectivo.

En ese cruce entre innovación, desarrollo humano y articulación sectorial se perfila una constante: la capacidad de una industria para transformarse sin perder continuidad, y de un país para convertirse en parte activa de ese cambio. 🍌



FOTO: CORTESÍA DE ROBERT BOSCH MÉXICO

BOSCH MÉXICO: TECNOLOGÍA QUE SE ADAPTA, INDUSTRIA QUE SE TRANSFORMA

La historia de Bosch comenzó en 1886, cuando Robert Bosch fundó en Stuttgart un taller de mecánica de precisión e ingeniería eléctrica. Desde entonces, la empresa se ha guiado por una premisa constante: utilizar la tecnología para facilitar la vida de las personas. Con el tiempo, esa idea se convirtió en el eje de una organización global con presencia en múltiples industrias y un papel central en el desarrollo tecnológico del sector automotriz.

Bosch inició operaciones en México en 1955, con la apertura de una oficina de ventas en la Ciudad de México, en un contexto marcado por la expansión industrial del país y por la consolidación incipiente del sector automotriz. En esa etapa, el reto no era escalar rápidamente, sino integrarse a un entorno productivo en formación, adaptando tecnologías a las condiciones locales.

De presencia comercial a plataforma industrial

A medida que la industria automotriz mexicana incrementó su complejidad, Bosch amplió su presencia en el

país, incorporando capacidades productivas y tecnológicas acordes con las nuevas exigencias del sector.

La operación evolucionó gradualmente de una función comercial hacia una plataforma industrial integrada, capaz de responder a estándares internacionales de calidad, confiabilidad y especialización.

Hoy, Bosch México cuenta con operaciones en 16 ubicaciones: 11 plantas de manufactura —siete de ellas del sector automotriz—, un centro de desarrollo de *software*, un centro de distribución, centros de ventas y mantenimiento, así como oficinas corporativas. Esta red refleja el papel que tiene el país como base estratégica dentro de las cadenas globales de valor de la compañía.

Participar en la construcción del sector

La presencia de Bosch en México coincidió con una etapa decisiva en la formación de la industria automotriz nacional. Más que integrarse a un sistema consolidado, la empresa participó en un proceso donde fue necesario desarrollar proveedores, elevar estándares técnicos y profesionalizar prácticas productivas.

*«Felicitó a la INA en su 65 aniversario
y muy particularmente a Francisco
González por su liderazgo y aportaciones
como un especialista de altísimo nivel»*

*—Alexander Firsching
Presidente de Bosch México.*

A lo largo de las décadas, esta evolución acompañó la transición del sector de autopartes hacia esquemas más complejos, orientados a la especialización y alineados con las exigencias de los mercados internacionales.

Hoy, esa integración se refleja en la amplitud de su presencia en el automóvil: desde componentes tradicionales —limpiaparabrisas, balatas, sistemas de accionamiento— hasta tecnologías avanzadas como ADAS, sistemas de frenos ABS y ESC, direcciones electrónicas, *software* automotriz, trenes motrices e infoentretenimiento.

Innovación que cruza industrias

La transformación tecnológica ha redefinido el alcance de Bosch en México. La incorporación de automatización, digitalización industrial y desarrollo de *software* ha permitido sostener una posición relevante frente a cambios como la electrificación, la conectividad y la manufactura inteligente.

El conocimiento desarrollado en ingeniería no se limita al sector automotriz. A través de divisiones como Bosch Rexroth —especializada en tecnologías de control y automatización— y Bosch Manufacturing Solutions, la

empresa integra *hardware*, *software* e inteligencia artificial en soluciones que materializan la transición hacia modelos de manufactura más avanzados.

Este enfoque sitúa a la operación mexicana en un punto donde convergen distintas industrias, ampliando su impacto más allá del ámbito automotriz.

Formación técnica como ventaja estructural

El desarrollo de estas capacidades ha estado acompañado por una evolución sostenida del talento. Bosch mantiene en México una tradición de formación profesional basada en el modelo de educación dual, con más de seis décadas de experiencia, complementada por esquemas de capacitación continua.

Este enfoque ha permitido vincular el aprendizaje académico con la práctica industrial, generando perfiles cada vez más especializados en ingeniería, manufactura avanzada y desarrollo tecnológico.

En este contexto, la diversidad de experiencias y la capacidad de adaptación han sido factores clave para sostener la operación y fortalecer la toma de decisiones en entornos complejos.

FOTO: CORTESÍA DE BOSCH MÉXICO



México ocupa un lugar estratégico dentro de la operación global de Bosch. Su relevancia no se explica únicamente por su capacidad productiva, sino por la combinación de talento, infraestructura industrial y ubicación dentro de las cadenas de suministro de Norteamérica.

Una operación con responsabilidad ampliada

La sostenibilidad forma parte de la lógica operativa de Bosch. Su enfoque integra dimensiones económicas, ambientales y sociales como parte de un mismo sistema.

En México, esto se traduce en más de un centenar de proyectos enfocados en eficiencia energética, manejo de residuos y uso responsable del agua. Estas acciones responden tanto a los retos ambientales del país como a la necesidad de construir una industria más resiliente.

Al mismo tiempo, la operación mantiene un vínculo activo con las comunidades, a través de programas de formación, bienestar y desarrollo social.

Un espacio de articulación sectorial

Dentro del ecosistema automotriz, la relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un elemento relevante.

Para Bosch México, la INA ha funcionado como un espacio de colaboración donde las empresas comparten experiencias, alinean criterios técnicos y construyen posiciones comunes frente a los desafíos del sector. También ha sido una interfaz clave para el diálogo con autoridades y actores estratégicos, facilitando una interlocución más estructurada en temas regulatorios, de inversión y desarrollo industrial.

Esta dinámica ha contribuido a una mayor coordinación entre industria y sector público, así como a la construcción de decisiones mejor informadas.

México en la lógica global de Bosch

Hoy, México ocupa un lugar estratégico dentro de la operación global de Bosch. Su relevancia no se explica únicamente por su capacidad productiva, sino por la combinación de talento, infraestructura industrial y ubicación dentro de las cadenas de suministro de Norteamérica.

A lo largo de siete décadas, la empresa ha acompañado la evolución del sector automotriz mexicano y ha participado en su consolidación. Ese recorrido ha permitido construir capacidades que hoy se proyectan hacia nuevos espacios de desarrollo, en un entorno marcado por la transformación tecnológica y la exigencia de modelos más sostenibles.

La historia de Bosch en México es, en buena medida, parte de la historia del propio sector automotriz del país.

Es una trayectoria construida junto con proveedores, instituciones, asociaciones y talento local, donde cada avance tecnológico, cada proceso de formación y cada adaptación productiva ha contribuido a fortalecer un ecosistema industrial más complejo.

En ese proceso se configura también una perspectiva hacia el futuro: una industria que no sólo crece, sino que aprende a transformarse, integrando tecnología, conocimiento y colaboración como base de su permanencia. 🌱



FOTO: CORTESÍA DE BOSCH MÉXICO

Para Bosch México, la INA ha funcionado como un espacio de colaboración donde las empresas comparten experiencias, alinean criterios técnicos y construyen posiciones comunes frente a los desafíos del sector. También ha sido una interfaz clave para el diálogo con autoridades y actores estratégicos, facilitando una interlocución más estructurada en temas regulatorios, de inversión y desarrollo industrial.

FOTO: CORTESÍA DE BOSCH MÉXICO



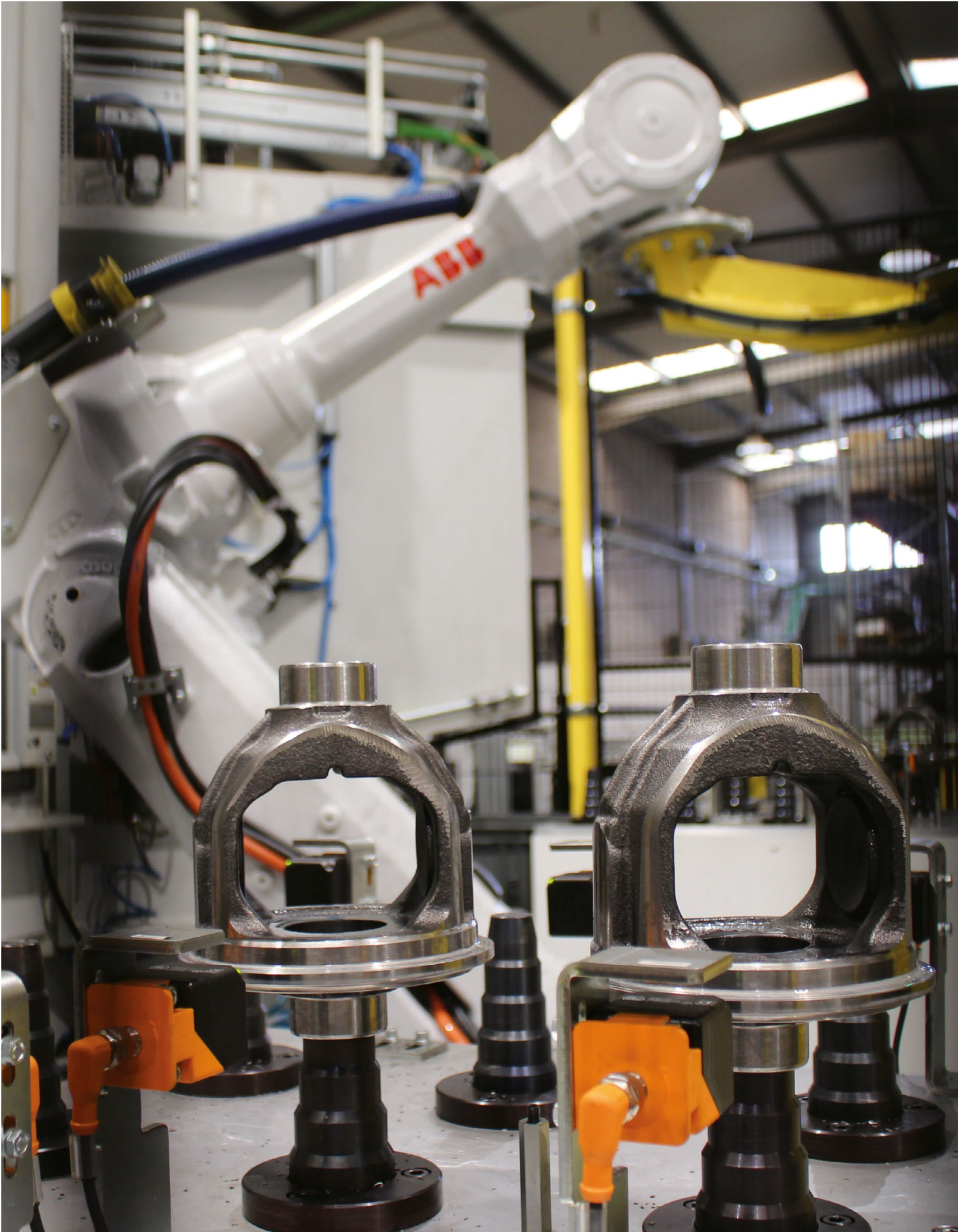


FOTO: CORTESÍA DE DRAXTON

DRAXTON: PIONERO EN LA INDUSTRIA DE AUTOPARTES EN MÉXICO

La historia de Draxton comenzó a escribirse mucho antes de que la empresa adoptara su nombre actual. Se remonta al proceso de industrialización del norte de México, cuando en 1928 la creación de Grupo Industrial Saltillo (GIS) marcó un punto de partida para una región que comenzaba a consolidar su vocación manufacturera.

A partir de ahí, el desarrollo económico, los cambios tecnológicos y la apertura de los mercados transformaron una industria orientada al consumo interno en una plataforma cada vez más integrada a cadenas globales.

En ese recorrido de casi un siglo, Draxton representa una etapa clave: la transición hacia una industria más técnica, más especializada y profundamente conectada con el mundo.

El primer capítulo de esa transformación inició en 1955, con la fundación de la Compañía Fundidora del Norte, S.A. (Cifunsa), en Saltillo, Coahuila. En ese momento, la producción estaba enfocada en planchas, molinos y artículos de hierro que formaban parte de la vida cotidiana de miles de hogares mexicanos. Era una manufactura en gran medida artesanal, donde la experiencia de los fundidores determinaba la calidad de cada pieza.

Pero el entorno ya estaba cambiando. Y con él, la industria.

El giro que definió el futuro

En 1964, un decreto presidencial orientado a la sustitución de importaciones abrió una nueva oportunidad.

Cifunsa decidió entonces reconfigurar su operación y entrar a la industria automotriz, enfocándose en la producción de *blocks* y cabezas de hierro gris para motores de vehículos ligeros y pesados.

Ese movimiento no sólo redefinió a la empresa: la colocó en el origen de un proceso que transformaría a Saltillo en uno de los principales clústeres automotrices del país.

Durante décadas, la compañía consolidó su presencia en la fabricación de estos componentes críticos. Sin embargo, hacia finales del siglo XX, el cambio volvió a presentarse, ahora impulsado por nuevas exigencias tecnológicas y por una industria cada vez más globalizada.

A inicios de los años 2000 comenzó una transición estratégica que culminaría en 2012: la salida de la producción de *blocks* y cabezas para concentrarse plenamente en la fundición de autopartes. Se trató de una decisión estratégica de pasar de volumen a especialización, de componentes tradicionales a soluciones de mayor complejidad técnica, que sería el primer paso hacia la globalización del negocio.

De Saltillo al mundo: construir una plataforma global

Entre 2015 y 2016, GIS adquirió dos empresas europeas —ACE e Infun— con presencia en España, Polonia, República Checa, Italia y China. Con ellas llegaron nuevas capacidades en fundición y mecanizado, tanto en hierro nodular como en aluminio, así como la experiencia acumulada de la industria europea.

Para Draxton, la relación con la INA ha significado participar activamente en un ecosistema que no sólo acompaña los cambios de la industria, sino que contribuye a moldearlos.



FOTOS: CORTESÍA DE DRAXTON

La integración de estas operaciones dio origen, en 2018, a Draxton: una compañía con presencia en tres continentes y un portafolio alineado a las necesidades de una industria automotriz en transformación, que ya miraba hacia la electrificación.

Hoy, Draxton opera en seis países y produce componentes clave para sistemas de frenos, motor, transmisión y suspensión en vehículos ligeros y pesados.

En México, su presencia en Saltillo, San Luis Potosí e Irapuato combina fundición, mecanizado y revestimientos metálicos. A esto se suman alianzas estratégicas con ZF (Evercast) y Fagor Ederlan (GISederlan), así como la operación de la planta de *plating* más grande del continente americano en Irapuato.

Ubicadas en el corazón del corredor automotriz del país, estas operaciones permiten responder con eficiencia al mercado de Norteamérica y aprovechar un entorno marcado por la reorganización de las cadenas globales y por las reglas del T-MEC. En ese contexto, Draxton no sólo ha crecido en escala, sino en capacidad de respuesta.

Pero el crecimiento de Draxton no se explica sin su evolución técnica.

Los centros de ingeniería D4C (Draxton for Competitiveness) han sido clave para desarrollar nuevas capacidades en materiales, procesos y codesarrollo con clientes. A través de ellos, la empresa ha incorporado simulaciones de fundición, desarrollo de aleaciones avanzadas, automatización de procesos y prácticas de manufactura sostenible desde las primeras etapas de diseño.

Este enfoque permite integrar criterios técnicos, operativos y ambientales en todo el ciclo productivo, desde la concepción de la pieza hasta su desempeño en operación.

El modelo se articula bajo el Draxton Way, un sistema orientado a la excelencia operativa, la estandarización y la mejora continua. Desde ahí se definen prioridades claras: expandir capacidades, aumentar el valor agregado, integrar sostenibilidad y adoptar tecnologías que permitan mayor eficiencia y competitividad.

Una industria que se construye en colectivo

Participar en la industria automotriz mexicana implica operar en un entorno exigente, marcado por ciclos económicos, transformaciones tecnológicas y estándares cada vez más altos.

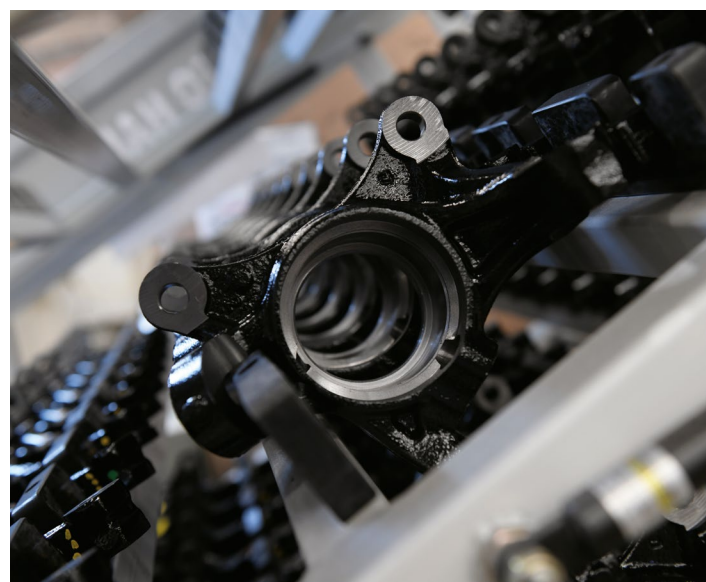
En este contexto, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha funcionado como un espacio de articulación clave. Más que un organismo gremial, representa una comunidad estratégica que facilita la integración regional, fortalece la representación del sector y promueve la coordinación entre empresas. Para Draxton, esta relación ha significado participar activamente en un ecosistema que no sólo acompaña los cambios de la industria, sino que contribuye a moldearlos.

Una trayectoria que evoluciona con la industria

A lo largo de su historia, Draxton ha sido testigo y protagonista de la transformación industrial de México.

Lo que comenzó como una fundición orientada al consumo doméstico es hoy una empresa integrada a cadenas globales de autopartes, con capacidades técnicas avanzadas y presencia internacional. En ese trayecto, ha contribuido al desarrollo de regiones, a la formación de talento y a la consolidación de una industria que se ha convertido en uno de los motores económicos del país.

Más que adaptarse a los cambios, Draxton ha aprendido a evolucionar con ellos. Y en esa capacidad de transformación continua se encuentra, también, su lugar dentro del futuro de la industria automotriz. 🚗



A lo largo de su historia, Draxton ha sido testigo y protagonista de la transformación industrial de México. Lo que comenzó como una fundición orientada al consumo doméstico es hoy una empresa integrada a cadenas globales de autopartes, con capacidades técnicas avanzadas y presencia internacional.

FORVIA MÉXICO: CRECIMIENTO INDUSTRIAL A LA VELOCIDAD DEL SOFTWARE

La historia de FORVIA en México comenzó en 1997, cuando Faurecia abrió su primera planta en el Parque Industrial FINSA, en Puebla. Dedicada a la fabricación de interiores automotrices, aquella instalación marcó el inicio de una trayectoria que crecería al ritmo de la industria automotriz mexicana y del talento técnico que comenzaba a consolidarse en el país.

En ese momento, el sector automotriz nacional vivía una etapa de expansión y modernización. La llegada de nuevas inversiones y la integración progresiva de México a las cadenas globales de suministro abrían oportunidades para el desarrollo de capacidades industriales cada vez más especializadas. En ese entorno, la operación de Faurecia encontró condiciones propicias para crecer y convertirse, con el tiempo, en un actor relevante dentro del ecosistema automotriz.

Escala y redefinición: decisiones que transforman
A lo largo de casi tres décadas, la presencia de la compañía se ha expandido de manera sostenida. Hoy, FORVIA

cuenta con operaciones en Puebla, Querétaro, San Luis Potosí, Guanajuato, Coahuila, Sonora, Jalisco, Estado de México y Nuevo León, integrando tecnologías vinculadas con interiores, asientos, electrónica, iluminación y soluciones de movilidad limpia.

La evolución de la empresa también ha estado marcada por decisiones estratégicas que han redefinido su posicionamiento dentro de la industria. En 2019, la adquisición de Clarion Electronics fortaleció las capacidades de la organización en áreas clave para la transformación tecnológica del sector, particularmente en el ámbito del *software* y la electrónica automotriz.

Un paso aún más decisivo ocurrió en 2022 con la unión de Faurecia y HELLA, que dio origen a FORVIA, un grupo automotriz global que integra tecnologías complementarias, culturas organizacionales diversas y una visión compartida sobre el futuro de la movilidad. Esta integración fortaleció la presencia estratégica del grupo en México y amplió el alcance de sus capacidades industriales y tecnológicas.



FOTO: CORTESÍA DE FORVIA

FOTO: CORTESÍA DE FORVIA



Innovación en movimiento: ingeniería para una industria en transición

Dentro de esta evolución, los equipos de ingeniería de FORVIA operan en un entorno donde la flexibilidad productiva y la innovación tecnológica son esenciales. La adopción de prácticas alineadas con la Industria 4.0, junto con el desarrollo de soluciones vinculadas a la electrificación, la automatización y el *software* automotriz, refleja la velocidad con la que el sector está transformándose.

El talento ha sido el elemento que sostiene esta transformación. Por ello, FORVIA impulsa programas de mentoría, *coaching*, capacitación continua y desarrollo profesional orientados a fortalecer tanto las capacidades técnicas como las habilidades de liderazgo de sus colaboradores.

A través de FORVIA University, una plataforma que ofrece más de dos mil cursos en distintos idiomas, la compañía promueve la formación permanente de su personal y acompaña trayectorias de crecimiento profesional diseñadas para responder a los desafíos de una industria en constante evolución.

Sostenibilidad y comunidad: una industria con responsabilidad

La sostenibilidad se ha convertido en un pilar estratégico de la organización. FORVIA fue la primera empresa automotriz en contar con objetivos ambientales validados por la Science Based Targets Initiative, y mantiene el compromiso de alcanzar la neutralidad total de carbono para 2045.

En México, este compromiso se traduce en acciones concretas como el uso de energía solar, la reutilización de agua tratada, programas de eficiencia energética y el desarrollo de componentes fabricados con materiales reciclados. Estas iniciativas forman parte de una visión industrial que busca integrar innovación tecnológica con responsabilidad ambiental.

Después de casi treinta años de presencia en el país, México se ha consolidado como un pilar estratégico dentro de la visión global de la compañía. Su ecosistema industrial, la capacidad técnica de su talento y su integración en las cadenas de valor de Norteamérica lo posicionan como un espacio clave para el desarrollo de soluciones que marcarán el futuro de la movilidad.

La sostenibilidad se ha convertido en un pilar estratégico de la organización. FORVIA fue la primera empresa automotriz en contar con objetivos ambientales validados por la Science Based Targets Initiative, y mantiene el compromiso de alcanzar la neutralidad total de carbono para 2045.

La compañía también impulsa iniciativas orientadas al fortalecimiento de las comunidades donde opera. A través de su programa Solidarity Day, colaboradores de FORVIA participan en actividades de voluntariado que promueven el bienestar social y el sentido de comunidad. En México, estas acciones incluyen donaciones de alimentos, apoyo a casas hogar, rescate y cuidado de animales, colaboración con bancos de alimentos y rehabilitación de espacios públicos.

INA: articulación y visión compartida

Dentro de este ecosistema industrial, la relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un espacio importante de colaboración y diálogo sectorial.

A lo largo del tiempo, FORVIA ha participado activamente en iniciativas impulsadas por la asociación, incluyendo el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIAM), un foro que permite intercambiar perspectivas sobre el futuro del sector y fortalecer la coordinación entre empresas, autoridades e instituciones.

En 2022, el CIAM reconoció a FORVIA por sus iniciativas en materia de sostenibilidad, reflejando la importancia creciente de estos temas dentro de la agenda del sector. Más recientemente, en 2025, la colaboración se fortaleció con la participación del presidente de la INA, Francisco González, en la Conferencia de Liderazgo de FORVIA para Norteamérica.

México en el centro: plataforma para el futuro de la movilidad

Después de casi treinta años de presencia en el país, México se ha consolidado como un pilar estratégico dentro de la visión global de la compañía. Su ecosistema industrial, la capacidad técnica de su talento y su integración en las cadenas de valor de Norteamérica lo posicionan como un espacio clave para el desarrollo de soluciones que marcarán el futuro de la movilidad.

En esa convergencia entre innovación tecnológica, talento humano y colaboración industrial se encuentra también una parte importante de la historia reciente de la industria automotriz mexicana, una historia que continúa escribiéndose con cada nueva generación de tecnologías, capacidades y alianzas que impulsan la movilidad del mañana. 🍷

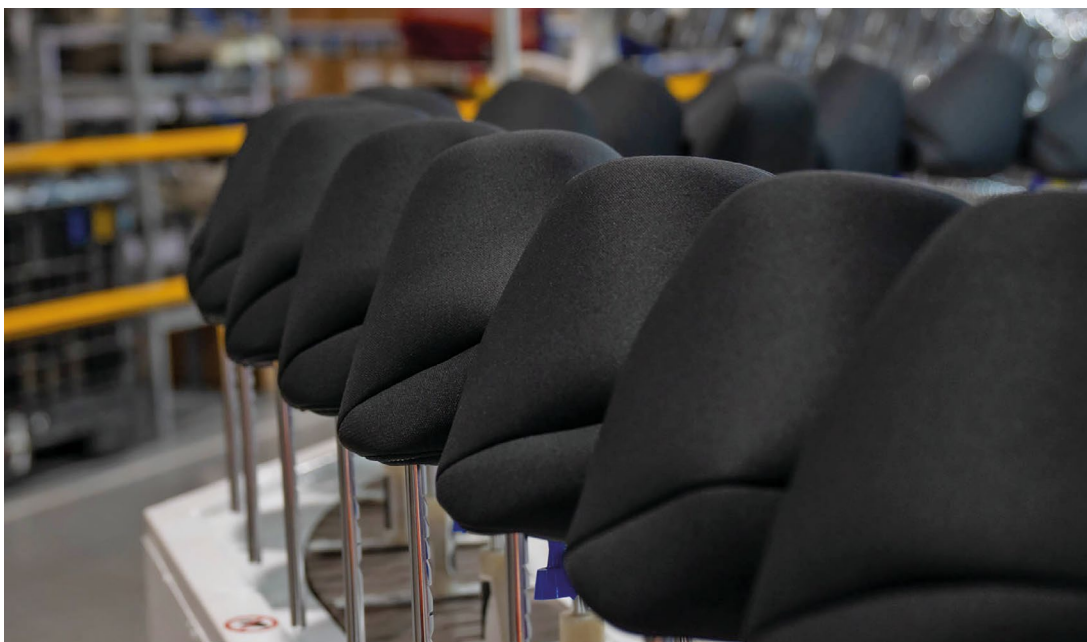


FOTO: CORTESÍA DE FORVIA

En 2022, el CIIAM reconoció a FORVIA por sus iniciativas en materia de sostenibilidad, reflejando la importancia creciente de estos temas dentro de la agenda del sector.





FOTO: CORTESÍA DE FORZA GLOBAL SOLUTIONS

FORZA GLOBAL SOLUTIONS: INGENIERÍA APLICADA DESDE MÉXICO PARA LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La consolidación de México como uno de los principales centros de manufactura automotriz en el mundo no sólo ha dependido de la llegada de armadoras globales o de su integración comercial con Norteamérica. También ha sido resultado del desarrollo de capacidades locales de ingeniería capaces de resolver problemas complejos dentro de las plantas productivas.

En ese proceso, la trayectoria de Forza Global Solutions refleja la evolución de una empresa mexicana

que ha encontrado su lugar en la industria a partir de una lógica clara: diseñar soluciones para hacer más eficientes, seguras y confiables las operaciones industriales.

Resolver problemas desde la planta

Forza Global Solutions inició operaciones en Jiutepec, Morelos, con un enfoque preciso: desarrollar soluciones industriales especializadas para mejorar la operación de las líneas de manufactura.

Desde sus primeras etapas, la empresa identificó una oportunidad en el diseño y fabricación de sistemas de protección para líneas de ensamble, dispositivos auxiliares y soluciones orientadas a optimizar procesos complejos dentro de la industria automotriz.

Los primeros años implicaron enfrentar un reto estructural: competir en un sector dominado por proveedores internacionales. Esto exigía demostrar que la ingeniería desarrollada en México podía cumplir con los estándares de calidad, precisión y confiabilidad que demandan las armadoras globales.

De la manufactura a la ingeniería aplicada

Con el tiempo, la empresa evolucionó hacia un modelo más sofisticado, basado en la integración entre ingeniería y manufactura especializada.

Su portafolio se amplió para incluir sistemas de protección termoformados, protectores textiles, dispositivos industriales para subensambles y pintura, así como soluciones de manejo de materiales diseñadas a partir de las necesidades reales de operación en planta.

Un punto de inflexión fue el desarrollo de capacidades internas de innovación: diseño y simulación digital, escaneo tridimensional, prototipado rápido e ingeniería de manufactura. Esta infraestructura permitió acelerar los ciclos de desarrollo y fortalecer su capacidad de respuesta frente a problemas técnicos complejos.

Gracias a esta integración, la empresa comenzó a colaborar con plantas automotrices dentro y fuera de México. En distintos momentos de su trayectoria, hasta el 67% de su producción ha sido exportada, reflejando el nivel de especialización alcanzado.

Fortalecer la cadena de valor desde lo local

La aportación de Forza Global Solutions al sector automotriz mexicano se ha concentrado en un punto estratégico: el fortalecimiento de la proveeduría nacional.

Al diseñar y fabricar soluciones industriales en el país, la empresa ha contribuido a la sustitución de importaciones tecnológicas, reduciendo tiempos de implementación, optimizando costos logísticos y adaptando soluciones a las condiciones específicas de operación de las plantas instaladas en México.

Este enfoque ha permitido no sólo resolver necesidades operativas, sino también identificar oportunidades

de mejora continua directamente desde la línea de producción.

De manera paralela, la empresa ha desarrollado capacidades en procesos como extrusión plástica, termoformado, maquinado CNC, inyección plástica y fabricación de herramientas, ampliando el conocimiento técnico disponible dentro del ecosistema industrial nacional.

Innovación para acortar la distancia entre el problema y la solución

La innovación en Forza Global Solutions no se limita al desarrollo de producto, sino que forma parte de su forma de operar.

El uso de herramientas como diseño asistido por computadora, simulación de ingeniería, escaneo tridimensional e impresión 3D ha permitido transformar necesidades operativas en soluciones industriales en ciclos cada vez más cortos.

Este enfoque facilita la experimentación, la validación y la implementación directa en planta, posicionando a la empresa no sólo como fabricante, sino como un socio en la resolución de problemas de ingeniería dentro de procesos productivos complejos.

Para Forza, su participación en la INA ha representado un punto de observación privilegiado sobre la evolución del sector. Más que un espacio de representación, ha funcionado como un entorno donde es posible leer tendencias, contrastar experiencias y entender cómo están cambiando los procesos productivos en distintos niveles de la cadena.

La integración de México con Norteamérica, la calidad de su talento técnico y la madurez de su cadena de proveeduría han permitido a Forza Global Solutions consolidar un ecosistema competitivo y en constante evolución.

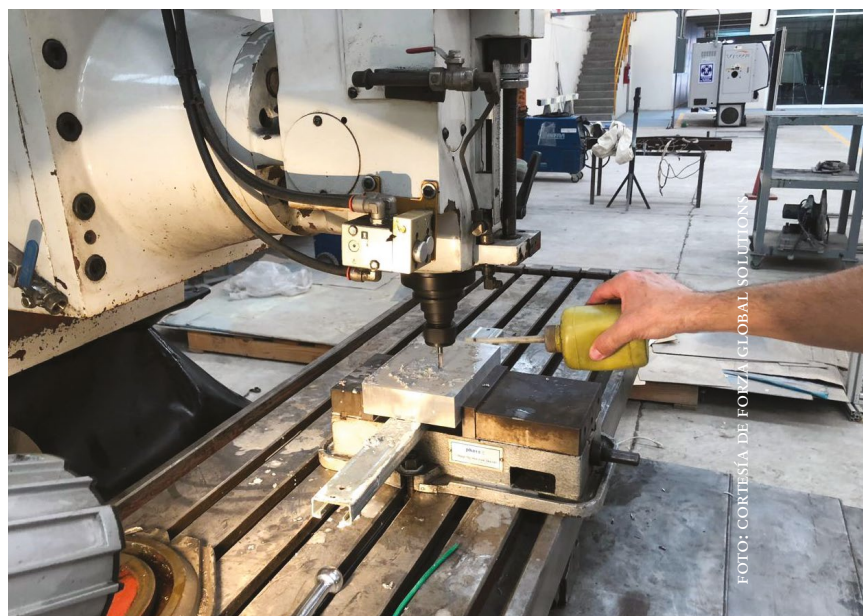


FOTO: CORTESÍA DE FORZA GLOBAL SOLUTIONS

Construir capacidades desde la práctica

Pero el crecimiento tecnológico de la empresa también ha ido acompañado por una evolución en el perfil de su talento.

Las habilidades tradicionales de manufactura se han complementado con competencias en diseño digital, programación, simulación y análisis de procesos. Para fortalecer estas capacidades, la empresa ha establecido vínculos con universidades e instituciones académicas, integrando estudiantes en proyectos reales a través de programas de prácticas profesionales.

Este modelo permite formar talento en condiciones reales de operación, contribuyendo al desarrollo de nuevas generaciones de especialistas en ingeniería aplicada.

Compromiso con el entorno

El desarrollo industrial de la empresa también ha incorporado prácticas orientadas a la sostenibilidad.

Entre ellas destacan el reciclaje de materiales industriales, la reutilización de residuos productivos, la optimización del consumo energético y la implementación de sistemas de generación mediante energía solar.

A esto se suma un enfoque organizacional que promueve la inclusión, la igualdad de oportunidades y el

desarrollo profesional, reconociendo que el crecimiento industrial depende también del bienestar de las personas.

Donde la ingeniería se conecta con la industria

Para una empresa cuyo valor está en entender y resolver problemas de manufactura, anticipar hacia dónde se mueve la industria es tan importante como la capacidad técnica.

En ese sentido, la participación en la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha representado para Forza un punto de observación privilegiado sobre la evolución del sector. Más que un espacio de representación, ha funcionado como un entorno donde es posible leer tendencias, contrastar experiencias y entender cómo están cambiando los procesos productivos en distintos niveles de la cadena.

Ese intercambio permite algo fundamental: ajustar la ingeniería a la realidad del sector. Traducir cambios regulatorios, tecnológicos o logísticos en soluciones concretas dentro de planta.

Para una empresa orientada a la resolución de problemas, esa capacidad de conexión entre información y aplicación es parte central de su competitividad.



La innovación en Forza Global Solutions no se limita al desarrollo de producto, sino que forma parte de su forma de operar.



México en la siguiente etapa

Hoy, México ocupa una posición estratégica dentro de la industria automotriz global.

Su integración con Norteamérica, la calidad de su talento técnico y la madurez de su cadena de proveeduría han permitido consolidar un ecosistema competitivo y en constante evolución.

En este contexto, el desarrollo de empresas mexicanas con capacidades propias de ingeniería, innovación y manufactura avanzada será determinante para el futuro del sector.

La experiencia de Forza Global Solutions muestra que la competitividad no depende únicamente de la escala, sino de la capacidad de transformar conocimiento técnico en soluciones concretas.

Y en esa capacidad —la de resolver desde la ingeniería los desafíos de la producción— se define también su lugar dentro de la siguiente etapa de la industria automotriz. 🍌



FOTOS: CORTESÍA DE INDUSTRIAS CAZEL

INDUSTRIAS CAZEL: CONSTRUIR INDUSTRIA, TRANSFORMAR PROCESOS

Industrias Cazel inició operaciones en México en 1959, en un momento en que el país apenas comenzaba a delinear su vocación automotriz. En ese contexto, la empresa no se limitó a insertarse en una industria naciente: decidió construir desde dentro las capacidades necesarias para competir en ella.

Desde el inicio, la apuesta fue de largo plazo. Formar talento técnico, estandarizar procesos y sostener una disciplina operativa rigurosa no eran objetivos aislados, sino parte de una misma lógica: crear una base industrial sólida. Con el tiempo, esa base se convirtió en una ventaja. Cazel no sólo creció con la industria; aprendió a moverse con ella.

A lo largo de más de seis décadas, la empresa fue ampliando su operación hasta consolidar tres unidades industriales y cinco naves productivas. No se trató de expandirse por inercia, sino de responder a una demanda cada vez más compleja, que exigía mayor precisión, confiabilidad y especialización. Hoy, con más de mil empleos directos, Cazel forma parte de ese conjunto de empresas que han dado forma a México como plataforma manufacturera, particularmente en el ámbito de componentes plásticos de alta precisión.

Una evolución que se construye decisión a decisión

El recorrido tecnológico de la empresa no puede leerse como una serie de saltos aislados, sino como una secuencia continua.

La robotización de los procesos de inyección marcó un primer punto de inflexión: elevó la calidad, redujo errores

y redefinió la forma de operar. Más adelante, la incorporación de sistemas de visión artificial permitió integrar controles en tiempo real, haciendo de la inspección una parte orgánica del proceso, no una etapa posterior.

Con el tiempo, la operación fue incorporando esquemas de manufactura 4.0: equipos interconectados, información en flujo constante y decisiones apoyadas en datos. Ese tránsito modificó la lógica de trabajo. La reacción dio paso a la anticipación.

Hoy, esa misma lógica se extiende hacia nuevas fronteras. La empresa explora aplicaciones de inteligencia artificial para optimizar procesos y ensaya soluciones robóticas emergentes. No como experimentos aislados, sino como parte de una búsqueda consistente: entender qué viene y prepararse antes de que sea indispensable.

Más allá de la planta

La especialización alcanzada por Cazel ha tenido efectos que trascienden su propia operación. Sus procesos han contribuido a elevar los estándares de la cadena automotriz en México, particularmente en automatización, trazabilidad y control de calidad.

Al mismo tiempo, la empresa ha participado en la formación de proveedores y en el desarrollo de talento técnico, contribuyendo a una base industrial más robusta, capaz de integrarse a programas de mayor complejidad.

Ese proceso también ha transformado el perfil de quienes operan la industria. La automatización y la digitalización han exigido nuevas habilidades, pero también una disposición constante a aprender. En ese entorno, la tecnología no sustituye al talento: lo redefine.

Con más de mil empleos directos, Cazel forma parte de ese conjunto de empresas que han dado forma a México como plataforma manufacturera, particularmente en el ámbito de componentes plásticos de alta precisión.

Eficiencia que se traduce en sostenibilidad

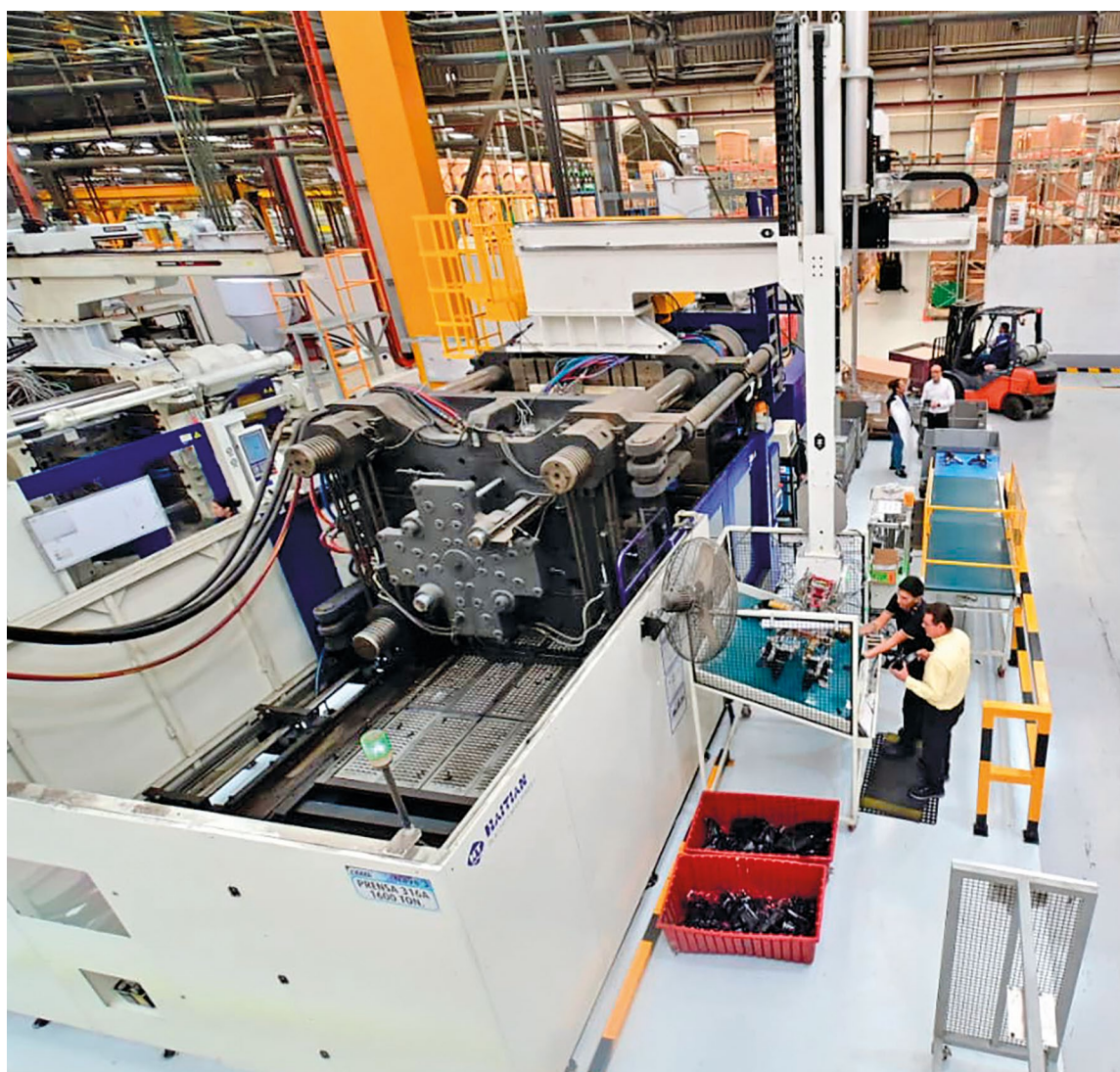
La mejora tecnológica ha tenido otro efecto, menos visible pero igual de relevante: la optimización de recursos. Menos desperdicio, mayor eficiencia en el uso de insumos y procesos más controlados han permitido avanzar hacia un desempeño ambiental más sólido.

En ese sentido, la sostenibilidad no aparece como un objetivo externo, sino como una consecuencia directa de operar mejor.

Una trayectoria que sigue en movimiento

La historia de Cazel no puede separarse de la del sector de autopartes en México. En ese proceso, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un espacio de articulación clave: un punto de encuentro donde la experiencia individual se convierte en agenda colectiva.

FOTO: CORTESÍA DE INDUSTRIAS CAZEL



La participación de la empresa en discusiones vinculadas al T-MEC refleja esa lógica. No se trata únicamente de operar dentro de la industria, sino de contribuir a su definición en momentos estratégicos.

Desde su origen, Cazel ha sido parte del proceso que llevó a México a consolidarse como una plataforma automotriz de alcance global. Su historia muestra que el liderazgo industrial no se construye en un solo momento, sino en la acumulación de decisiones sostenidas.

Pero en una industria que no se detiene, ese liderazgo no es estático. Implica anticipar, adaptarse y seguir invirtiendo.

Más que un punto de llegada, es una responsabilidad: la de continuar participando en la evolución de una industria que, como sus propios procesos, se redefine de manera constante. 🍌

Desde su origen, Cazel ha sido parte del proceso que llevó a México a consolidarse como una plataforma automotriz de alcance global. Su historia muestra que el liderazgo industrial no se construye en un solo momento, sino en la acumulación de decisiones sostenidas.



FOTO: CORTESÍA DE INDUSTRIAS CAZEL

INDUSTRIAS TAMER: 66 AÑOS DE HISTORIA INDUSTRIAL Y PERMANENCIA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

A lo largo de más de seis décadas, la trayectoria de Industrias Tamer en México —de la mano de su marca Mikel's— ha corrido en paralelo con la evolución de la industria automotriz nacional.

Su historia no sólo da cuenta del crecimiento de una empresa, sino de un proceso más amplio: la construcción de capacidades productivas en un país que, con el tiempo, se convertiría en uno de los principales polos industriales del sector.

Construir desde un país en transformación

El establecimiento de sus primeras operaciones ocurrió en un momento en el que México comenzaba a consolidar su vocación manufacturera.

Eran años de expansión industrial, de desarrollo de infraestructura y de formación técnica. En ese contexto, la empresa apostó por una visión de largo plazo: elegir una ubicación con ventajas logísticas, cercanía a centros de consumo y acceso a talento técnico.



FOTO: CORTESÍA DE INDUSTRIAS TAMER

La relación entre Industrias Tamer y la INA no se explica únicamente desde la colaboración actual, sino desde una trayectoria compartida. Ambas organizaciones han evolucionado en paralelo, en un mismo entorno industrial que se ha transformado con el tiempo.

Más que una decisión operativa, fue una forma de integrarse —de manera gradual— a un sector que aún se encontraba en proceso de consolidación.

Los primeros años estuvieron marcados por desafíos estructurales: limitaciones tecnológicas, necesidad de estandarizar procesos y formación de equipos especializados. De esa etapa surgió una cultura basada en la disciplina industrial, la calidad y la mejora continua, que con el tiempo se convertiría en uno de los rasgos distintivos de la organización.

Crecer junto con la industria

La evolución de Industrias Tamer ha seguido el ritmo de la propia industria automotriz mexicana.

De un modelo centrado en el mercado interno, la empresa transitó hacia una operación más diversificada, alineada con estándares cada vez más exigentes. La expansión de capacidades productivas, la incorporación de nuevos procesos y la modernización tecnológica marcaron distintas etapas de consolidación.

Al mismo tiempo, su portafolio se transformó para responder a las necesidades de un mercado en expansión, tanto en el ámbito automotriz como en el de posventa.

Esa capacidad de adaptación —más que una estrategia puntual— se convirtió en una forma de operar.

Mikel's: construir marca

Dentro de este proceso, el desarrollo de Mikel's representa una evolución natural.

Más que una línea de productos, la marca surge como una plataforma construida desde la experiencia industrial: herramientas, soluciones y productos especializados para el sector automotriz y de mantenimiento.

Su consolidación refleja un cambio relevante: el paso de participar en la cadena productiva a desarrollar propuestas propias con identidad, orientadas directamente al mercado.

En ese sentido, Mikel's no sólo amplía el alcance de la empresa, sino que muestra la capacidad de la industria nacional para generar valor más allá de la manufactura.

Transformarse desde la operación

La trayectoria de la empresa también puede leerse como un proceso continuo de transformación productiva.

La incorporación de tecnologías de automatización, control de calidad y trazabilidad ha permitido sostener competitividad en un entorno industrial en constante cambio.

Este proceso no ha sido abrupto, sino progresivo: una acumulación de mejoras, ajustes y aprendizajes que han dado lugar a operaciones cada vez más maduras, respaldadas por talento técnico local y una cultura orientada a la excelencia operativa.



FOTO: CORTESÍA DE INDUSTRIAS TAMER



Después de 66 años de presencia, México se mantiene como un pilar estratégico para la empresa: por sus capacidades productivas, por la solidez de su ecosistema automotriz y por una base industrial profundamente integrada.



Lo que sostiene el crecimiento

Detrás de la evolución industrial, hay una historia humana.

A lo largo de los años, el talento dentro de Industrias Tamer ha transitado hacia perfiles cada vez más especializados, con una sólida base en gestión industrial y conocimiento técnico.

La capacitación, la transmisión de experiencia y la continuidad generacional han sido factores clave para sostener la operación en el tiempo. En muchos sentidos, la historia de la empresa es también la de las personas que han construido y dado continuidad a este proyecto.

Responsabilidad en un entorno en transformación

En sintonía con los cambios globales del sector, la empresa ha incorporado criterios de eficiencia y responsabilidad ambiental en sus operaciones.

La optimización de recursos, el uso responsable de la energía y el cumplimiento normativo forman parte de una visión industrial consciente de su impacto.

Al mismo tiempo, su presencia en México se traduce en efectos concretos en el entorno: generación de empleo formal, desarrollo de capacidades técnicas y estabilidad productiva en las regiones donde opera.

Una relación que ha crecido con el sector

La relación entre Industrias Tamer y la Industria Nacional de Autopartes (INA) no se explica únicamente desde la colaboración actual, sino desde una trayectoria compartida.

Ambas organizaciones han evolucionado en paralelo, en un mismo entorno industrial que se ha transformado

con el tiempo. Esa coincidencia ha permitido construir una relación sostenida, más cercana a un proceso de acompañamiento que a una vinculación puntual.

A lo largo de los años, este vínculo ha facilitado el intercambio de experiencias, la adopción de mejores prácticas y la construcción de una visión común sobre el desarrollo del sector.

Más que un espacio externo, la asociación ha formado parte del mismo proceso de maduración industrial del que la empresa también es resultado.

Permanecer en un sector en movimiento

El compromiso de largo plazo de Industrias Tamer con México se refleja en la permanencia de sus operaciones, en la consolidación de sus marcas y en su participación dentro del sector automotriz.

Después de 66 años de presencia, México se mantiene como un pilar estratégico para la empresa: por sus capacidades productivas, por la solidez de su ecosistema automotriz y por una base industrial profundamente integrada.

En ese contexto, Industrias Tamer ha sostenido una presencia constante en los mercados donde participa, respaldada por la consistencia de su operación y el alcance de su portafolio.

De cara al futuro, reconoce al país como un actor central en una nueva etapa de la industria, marcada por la transformación tecnológica, la sostenibilidad y la integración regional.

Y en ese horizonte, donde el cambio es una constante, la continuidad se convierte también en una forma de avanzar. 🌱

ISGO: DE UNA MICROEMPRESA EN MONTERREY A LA CADENA GLOBAL DE AUTOPARTES

La historia de ISGO comenzó en 1967 en Monterrey, Nuevo León, cuando los ingenieros Guillermo Garza Hernández e Ismael Gómez González decidieron apostar por una tecnología que, en ese momento, era prácticamente desconocida en México: la inyección de plástico. Ese año adquirieron dos máquinas de origen alemán que instalaron en las afueras de la ciudad. Con ellas comenzaron a fabricar canastillas plásticas utilizadas en la venta de fresas.

El inicio no fue sencillo. La ausencia de conocimiento técnico los obligó a desarrollar moldes desde cero y a construir, paso a paso, las capacidades necesarias para dominar el proceso productivo. Sin embargo, la apuesta respondía a una visión clara: la inyección de plástico ofrecía la posibilidad de sustituir materiales tradicionales como la madera, el caucho, la baquelita o el acero, que predominaban en numerosos productos de consumo en aquel momento.



FOTO: CORTESÍA DE ISGO MANUFACTURA

La historia de ISGO refleja, en muchos sentidos, la evolución misma de la industria mexicana de autopartes: un proceso construido a partir de innovación, aprendizaje tecnológico y la capacidad de adaptarse a los cambios de una industria global en constante transformación.

Fundada originalmente bajo el nombre de Polienvases, la empresa concentró sus primeros años en el mercado del empaque y, posteriormente, se integró a las cadenas de autoservicio del país. Durante las décadas de los setenta y ochenta experimentó un crecimiento sostenido, en un contexto económico caracterizado por un mercado relativamente cerrado y con baja competencia internacional.

El punto de inflexión: apertura económica y redefinición

El panorama comenzó a transformarse a principios de la década de los noventa, después de que México ingresó al GATT e inició un proceso de liberalización económica. La competencia internacional —particularmente proveniente de Asia— comenzó a desplazar parte de la producción nacional, obligando a muchas empresas a replantear su estrategia.

La entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) en 1994 abrió un nuevo escenario para la industria mexicana. El acuerdo impulsó la llegada de armadoras y proveedores internacionales que buscaban aprovechar la combinación de talento técnico, ubicación geográfica y competitividad productiva del país.

En ese contexto, la empresa decidió redefinir su rumbo. Adoptó el nombre de ISGO Manufactura, obtuvo certificaciones ISO 9000 y QS 9002 y orientó sus operaciones hacia el sector automotriz, alineando sus procesos con los estándares de calidad exigidos por la industria.

Integración a la industria automotriz: leer el cambio tecnológico

Durante esos años, México pasó de producir aproximadamente un millón de vehículos al año a más de cuatro millones, consolidándose como una de las plataformas de manufactura automotriz más relevantes del mundo. Paralelamente, numerosos proveedores Tier 1 y Tier 2 se establecieron en el país para abastecer tanto a las armadoras instaladas en México como al mercado de América del Norte.

La industria automotriz atravesaba, además, una transformación tecnológica significativa. Muchos componentes metálicos comenzaron a ser sustituidos por piezas fabricadas con polímeros y resinas compuestas, materiales más ligeros y versátiles. ISGO supo leer ese cambio e integrarse a la cadena de valor del sector, especializándose en el desarrollo y manufactura de componentes plásticos de alto desempeño.

Como parte de esta estrategia, la empresa estableció un centro de ingeniería en Detroit, con el objetivo de fortalecer su relación con clientes estratégicos y participar en el diseño de soluciones basadas en resinas y materiales compuestos.

Escalar en la cadena de valor

Dentro del sector automotriz, ISGO inició su trayectoria como proveedor Tier 3, apoyándose en su experiencia en inyección de plástico. Con el paso del tiempo, y conforme la industria se expandía hacia nuevas regiones del país, la empresa amplió su presencia productiva.



FOTO: CORTESÍA DE ISGO MANUFACTURA

En 2024, la empresa exportó más de 50 millones de partes, logro que le valió el reconocimiento de Empresa de Exportación de Manufacturas del Año, otorgado por el COMCE Nacional y la Secretaría de Economía.

Se establecieron nuevas plantas en San Luis Potosí, para atender la región del Bajío, y en Puebla, para cubrir la demanda del centro y sur del país. Paralelamente, ISGO fortaleció sus capacidades de ingeniería de diseño y la fabricación interna de herramientas, consolidando una integración vertical cada vez más robusta.

Para el año 2000, la empresa ya contaba con una cartera consolidada de clientes Tier 1. Dos décadas después, ese proceso de crecimiento le permitió dar un paso adicional dentro de la cadena de valor: convertirse en proveedor directo de armadoras automotrices, abasteciendo actualmente a cinco OEM tanto en México como en Estados Unidos.

Cuando la urgencia se convirtió en oportunidad

Uno de los momentos decisivos en esta evolución ocurrió cuando un cliente —proveedor de Volkswagen— omitió la fabricación de dos herramientas necesarias para la producción. Ante la urgencia del proyecto, ISGO utilizó su propio taller de mantenimiento para diseñar y fabricar los moldes en cuestión de semanas.

La respuesta no sólo resolvió la contingencia: generó un nuevo nivel de confianza con el cliente y abrió una oportunidad de negocio inesperada. A partir de ese episodio nació ISGO Central, una nueva unidad especializada en diseño, ingeniería y fabricación de moldes para resinas plásticas, formalmente constituida en 2015.

Diez años después, en 2025, esta división fue reconocida como Empresa Mexicana del Año en la Fabricación de Herramientales, consolidando un nuevo capítulo en la evolución tecnológica de la compañía.

Innovación material: nuevas soluciones para una industria en transformación

La innovación también ha alcanzado el desarrollo de materiales. ISGO ha incorporado fibras naturales como agave y coco en la formulación de polímeros, mejorando las propiedades mecánicas de los componentes y reduciendo su impacto ambiental.

La consolidación de estas capacidades ha fortalecido también su presencia internacional. En 2024, la

Desde la perspectiva de ISGO, la INA ha funcionado como una plataforma para generar relaciones estratégicas, intercambiar experiencias y abrir nuevas oportunidades de colaboración dentro de la industria automotriz mexicana.

empresa exportó más de 50 millones de partes, logro que le valió el reconocimiento de Empresa de Exportación de Manufacturas del Año, otorgado por el COMCE Nacional y la Secretaría de Economía.

Una historia que acompaña a toda una industria
Dentro de este recorrido industrial, la relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un espacio importante para fortalecer vínculos dentro del sector. Desde la perspectiva de ISGO, la asociación ha funcionado como una plataforma para generar relaciones estratégicas, intercambiar experiencias y abrir nuevas oportunidades de colaboración dentro de la industria automotriz mexicana.

La historia de ISGO refleja, en muchos sentidos, la evolución misma de la industria mexicana de autopartes: un proceso construido a partir de innovación, aprendizaje tecnológico y la capacidad de adaptarse a los cambios de una industria global en constante transformación.

Lo que comenzó como una microempresa en las afueras de Monterrey con dos máquinas de inyección de plástico es hoy una empresa integrada a las cadenas internacionales de manufactura automotriz.

Una trayectoria que demuestra cómo la visión empresarial, el talento técnico y la apertura a nuevas tecnologías pueden transformar una iniciativa local en un actor relevante dentro de una industria global. 🍌



FOTO: CORTESÍA DE ISGO MANUFACTURA

LEAR: UNA EMPRESA GLOBAL CON BASE HUMANA

Lear es hoy uno de los líderes globales en asientos y sistemas de distribución eléctrica para la industria automotriz. Con más de 100 años de trayectoria, la compañía ha construido una presencia que abarca más de 250 instalaciones en 36 países y una fuerza laboral superior a 160,000 personas, siendo México su mayor base de colaboradores.

Desde esa escala, Lear no sólo diseña, fabrica y entrega tecnologías avanzadas: participa activamente en la transformación de la movilidad. Su enfoque combina innovación, excelencia operativa y sostenibilidad para desarrollar soluciones que mejoran la comodidad, la seguridad y la eficiencia de los vehículos.



Dos divisiones, una visión: reducir la complejidad

El modelo de Lear se articula sobre dos grandes capacidades que reflejan la evolución de la industria automotriz.

Por un lado, su división de Asientos ha alcanzado reconocimiento global por su ingeniería avanzada, su capacidad de producción a gran escala y un alto nivel

de integración vertical. Lear no sólo ensambla sistemas completos, sino que desarrolla componentes clave — vestiduras, mecanismos, espumas, cabeceras y sistemas térmicos— que le permiten controlar calidad, desempeño y costos a lo largo de toda la cadena. Con más de 2,500 patentes y una red global de ingeniería, sus soluciones son compatibles con prácticamente todas las arquitecturas vehiculares.



FOTO: CORTESÍA DE LEAR



Por otro lado, la división de Sistemas de Distribución Eléctrica responde a una de las transformaciones más profundas de la industria: la creciente complejidad electrónica de los vehículos. Lear diseña y fabrica sistemas completos de distribución de energía, productos de alto y bajo voltaje, controladores electrónicos y tecnologías de señal que permiten a los fabricantes gestionar esta complejidad sin sacrificar eficiencia ni desempeño.

En conjunto, ambas divisiones participan en más de 500 modelos de vehículos a nivel global, integrando con frecuencia sistemas de asientos y sistemas electrónicos en las mismas plataformas. Esta convergencia no es casual: responde a un portafolio diseñado para acompañar la evolución de la movilidad.

México: escala, crecimiento y consolidación operativa

En México, Lear ha construido una presencia sostenida durante más de cinco décadas. Este crecimiento no sólo se refleja en el número de operaciones, sino en la profundidad de sus capacidades productivas y tecnológicas.

Las inversiones realizadas en el país han fortalecido su posición como uno de los principales empleadores del sector, generando miles de empleos y consolidando operaciones en distintas regiones. La expansión en Zacatecas marcó un punto relevante en este proceso, seguida por una estrategia que, hacia 2022, incrementó tanto la fuerza laboral como las capacidades productivas.

Más recientemente, la inauguración de la planta Torreón II, en Coahuila, consolidó a este complejo como el centro de manufactura más grande de Lear a nivel global. No se trata sólo de escala, sino de una señal clara del papel estratégico que México ocupa dentro de la compañía.

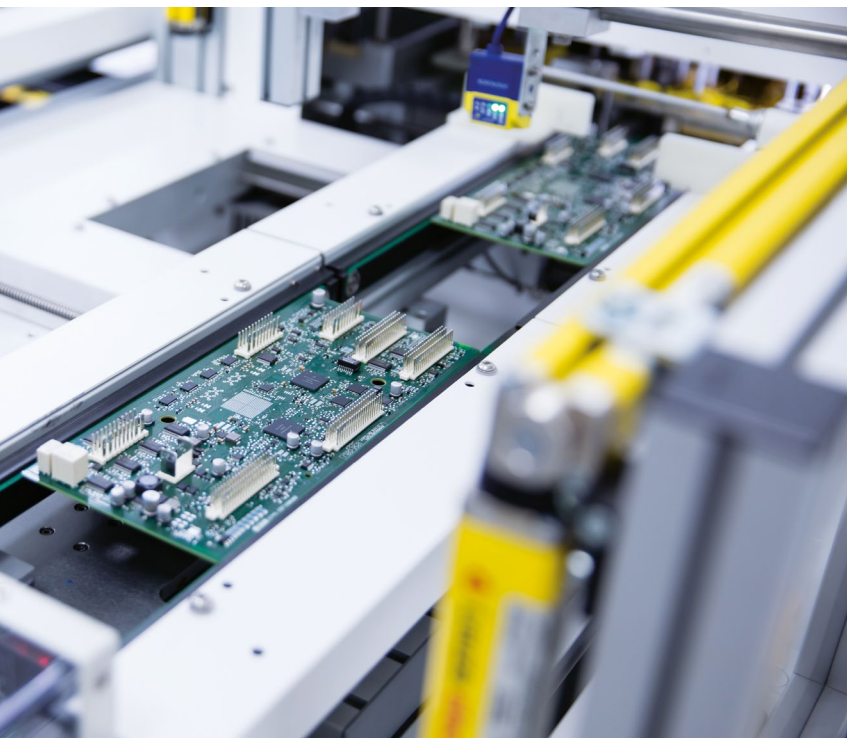
La relación con la INA ha permitido a Lear integrarse a una red de colaboración que fortalece la competitividad del sector y proyecta su desarrollo a largo plazo.

Transformación interna: tecnología, talento y especialización

El crecimiento de Lear ha estado acompañado por una transformación interna profunda.

A través de IDEA by Lear —Innovative, Digital, Engineered, Automated— la empresa ha construido un marco operativo que integra digitalización, automatización y desarrollo de ingeniería para generar mayor valor. Este enfoque ha reconfigurado el perfil del talento, impulsando una mayor especialización en áreas como ingeniería, manufactura avanzada, automatización, calidad y procesos electrónicos.

En paralelo, la compañía ha fortalecido su base de talento mediante la Universidad Lear en México, una plataforma orientada al desarrollo de capacidades técnicas y profesionales alineadas con las necesidades de la operación. A través de programas diseñados en colaboración con universidades y expertos internos, la organización construye habilidades que impactan directamente en sus procesos y productos.



La trayectoria de Lear refleja una constante: adaptarse a la creciente complejidad de la industria automotriz sin perder eficiencia operativa.

renovables, estrategias de gestión de residuos orientadas a «cero residuos a rellenos sanitarios» y políticas responsables de uso del agua. A esto se suman innovaciones en producto, como el uso de materiales reciclados — ReNewKnit— y soluciones como FlexAir.

El compromiso también se extiende al entorno social. Lear desarrolla iniciativas comunitarias en todo el país, incluyendo campañas de limpieza, reforestación y programas de voluntariado liderados por sus propios colaboradores.

En colaboración con United Way (Fondo Unido), la empresa contribuye a mejorar la calidad de vida en las comunidades donde opera, apoyando proyectos de educación y salud que generan un impacto sostenido.

Articulación y visión compartida

La integración de Lear a la Industria Nacional de Autopartes (INA) en 2021 refleja su compromiso con el ecosistema automotriz mexicano.

Más que un espacio de representación, la INA funciona como una plataforma de articulación que conecta empresas, autoridades y especialistas, promoviendo el diálogo y la coordinación sectorial. Su papel ha sido clave para alinear al sector frente a desafíos globales y para impulsar una agenda común orientada al desarrollo sostenible de la industria.

En este contexto, la relación con la INA ha permitido a Lear integrarse a una red de colaboración que fortalece la competitividad del sector y proyecta su desarrollo a largo plazo.

Una empresa que crece al ritmo de la industria

La trayectoria de Lear refleja una constante: adaptarse a la creciente complejidad de la industria automotriz sin perder eficiencia operativa.

Desde la integración de sistemas hasta la formación de talento y la adopción de nuevas tecnologías, la compañía ha construido un modelo que combina escala global con capacidades locales. En ese equilibrio, México se ha consolidado como un punto clave.

En una industria que avanza hacia mayor electrificación, digitalización y sofisticación técnica, Lear continúa posicionándose no sólo como proveedor, sino como un actor que contribuye a definir el rumbo de la movilidad. 🍌



FOTOS: CORTESÍA DE LEAR

Este esfuerzo se complementa con iniciativas de formación continua que abarcan desde roles operativos hasta liderazgo ejecutivo, integrando capacitación técnica, seguridad y desarrollo de habilidades clave como gestión del tiempo y solución de problemas.

En este modelo, las personas no son un componente más: son el eje de la estrategia. La cultura organizacional se basa en el respeto, la colaboración y el reconocimiento, y ha permitido posicionar a Lear como uno de los empleadores más relevantes en regiones como Chihuahua y Coahuila.

Sostenibilidad y comunidad: operar más allá de la planta

La sostenibilidad forma parte integral de la operación de Lear. En México, la compañía impulsa programas de eficiencia energética con una transición progresiva hacia energías

MAGNA: CÓMO UNA EMPRESA GLOBAL SE INTEGRÓ A LA HISTORIA AUTOMOTRIZ DE MÉXICO

Cuando los fabricantes de equipo original hablan de México, suelen referirse a tres atributos: su fortaleza manufacturera, su talento técnico y su papel como punto de articulación de las cadenas de suministro en Norteamérica.

La historia de Magna en el país recorre ese mismo camino.

La empresa llegó a México en la década de los noventa, en el contexto de su expansión global, con la apertura de su primera planta de manufactura. Era un momento en el que la industria automotriz comenzaba a reconfigurarse: nuevas geografías, nuevas tecnologías y una creciente integración regional estaban redefiniendo el mapa productivo.

México formaba parte de ese cambio.

Crecer al ritmo de la industria

La consolidación de Magna en el país ocurrió en paralelo al crecimiento de la industria automotriz mexicana.

Tras la crisis económica de 2008–2009, el sector de autopartes experimentó una recuperación acelerada. El aumento en los volúmenes de producción y la mayor externalización de procesos por parte de los fabricantes impulsaron la demanda de proveedores con capacidad técnica, escala y flexibilidad.

Hacia 2014, México ya se había posicionado como un destino estratégico para la producción de componentes automotrices. En ese entorno, empresas como Magna ampliaron su participación, integrándose de manera más profunda en los programas globales de vehículos.



FOTO: CORTESÍA DE MAGNA



A lo largo de su trayectoria en México, Magna ha sido parte de un proceso colectivo de fortalecimiento del sector, donde la coordinación entre empresas, proveedores y organismos industriales ha resultado clave para sostener la competitividad.

Una huella industrial en expansión

Hoy, Magna forma parte del entramado productivo del país.

La empresa opera más de 30 plantas de manufactura en México y emplea a más de 25,000 personas, lo que convierte al país en una de sus principales bases laborales a nivel global.

Una parte significativa de esta presencia se concentra en Coahuila, uno de los clústeres automotrices más relevantes de México. Ahí, Magna opera diez plantas y emplea a más de 15,000 personas, participando en

programas que abarcan desde componentes tradicionales hasta tecnologías más recientes.

Sus operaciones incluyen áreas como iluminación, estructuras y componentes del tren motriz. Como ocurre en toda la industria, estas capacidades han evolucionado con el tiempo, ajustándose a los ciclos de los programas, a la incorporación de nuevas tecnologías y a los cambios en las estrategias de los fabricantes.

México como sistema regional

La fortaleza de la industria automotriz mexicana no es homogénea: se construye desde lo regional.

Estados como Coahuila concentran una parte significativa de la producción. Tan sólo en 2023, esta entidad generó 18,500 millones de dólares en autopartes, equivalentes al 15.2% del total nacional.

En estos entornos, los grandes proveedores cumplen una función que va más allá de la manufactura. Participan en la formación de talento, en la estabilidad de las cadenas de suministro y en la articulación de relaciones entre proveedores y fabricantes.

Por su escala, su presencia territorial y la diversidad de sus capacidades, Magna se ha consolidado como uno de los actores que sostienen y dan continuidad a estos ecosistemas industriales.



FOTO: CORTESÍA DE MAGNA

La presencia de Magna en México forma parte de una lógica más amplia: la consolidación del país como una plataforma clave dentro de la industria automotriz global.



FOTO: CORTESÍA DE MAGNA

Más allá de la escala: participar en el sistema

La presencia de una empresa en la industria no se define únicamente por su tamaño, sino por la forma en que participa en su desarrollo.

A lo largo de su trayectoria en México, Magna ha sido parte de un proceso colectivo de fortalecimiento del sector, donde la coordinación entre empresas, proveedores y organismos industriales ha resultado clave para sostener la competitividad.

En ese proceso, la relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un componente relevante.

A través de su participación en la asociación, Magna se ha integrado a un espacio de colaboración donde convergen empresas del sector para compartir información, elevar estándares y construir una agenda común frente a los desafíos de la industria.

Esta interacción ha contribuido al fortalecimiento de la cadena de suministro automotriz en México, al desarrollo de talento técnico y a la consolidación de prácticas que elevan la calidad y la competitividad del sector.

En el marco del sexagésimo quinto aniversario de la INA, esta relación adquiere un significado particular: refleja cómo el crecimiento de empresas como Magna ha estado vinculado a la evolución de un ecosistema industrial que se construye de manera colectiva.

México en la estrategia global

Hoy, la presencia de Magna en México forma parte de una lógica más amplia: la consolidación del país como una plataforma clave dentro de la industria automotriz global.

En un entorno marcado por la regionalización de las cadenas de suministro, la incorporación de nuevas tecnologías y la transformación de los modelos de movilidad, México continúa ganando relevancia.

En ese contexto, la trayectoria de Magna en el país muestra cómo una empresa global puede integrarse a un sistema industrial en crecimiento y, al mismo tiempo, contribuir a su consolidación.

Porque, en la industria automotriz, las historias individuales rara vez se explican por separado: forman parte de un mismo proceso. 🍌



FOTO: CORTESÍA DE MARTINEA

MARTINREA: DONDE LA ESCALA GLOBAL ENCUENTRA ARRAIGO LOCAL

Martinrea International Inc., cotizada en la Bolsa de Valores de Toronto bajo el símbolo TSX: MRE, forma parte del entramado global de proveedores que sostienen a la industria automotriz contemporánea. Especializada en estructuras metálicas ligeras y sistemas de propulsión, la compañía ha construido una red de 57 ubicaciones en diez países, en la que Norteamérica ocupa un lugar central por la profundidad de su integración productiva.

Dentro de esa geografía industrial, México no es un punto más en el mapa: es uno de los territorios donde esa red adquiere mayor densidad y profundidad operativa.

Un punto de partida que cambió de escala

La presencia de Martinrea en el país comenzó en 2002, con una planta en Saltillo que reunía a poco más de 300 colaboradores. En ese momento, la apuesta respondía a una lógica de expansión productiva; con el tiempo, se convirtió en una de las decisiones más relevantes en la configuración global de la empresa.

Hoy, más de dos décadas después, Martinrea opera 16 plantas en Coahuila, Guanajuato, San Luis Potosí, Sonora

y Querétaro. Más de 7,000 personas forman parte de su operación en México, que representa la mayor concentración de talento dentro de la compañía a nivel mundial.

Esa transformación no ha sido fortuita. Entre 2018 y 2024, la empresa comprometió más de 537 millones de dólares en el país, consolidando una infraestructura capaz de responder a la creciente complejidad del sector automotriz en la región.

Donde convergen todas sus capacidades

Si algo distingue a la presencia de Martinrea en México es su carácter integrador. Es la única sede global donde confluyen sus cuatro unidades de negocio —Metálicos, Aluminio, Fluidos y Manufactura Flexible—, lo que convierte al país en un punto de articulación productiva dentro del grupo.

Esta convergencia no sólo expresa escala, sino un grado de madurez industrial que permite integrar procesos, especializar funciones y responder con mayor flexibilidad a las demandas de una industria en constante transformación.

Crece también es construir pertenencia

El crecimiento de Martinrea en México no se explica únicamente en términos de inversión o expansión. También se ha construido a partir de una relación sostenida con las personas que dan vida a la operación.

En 2023, ese vínculo tomó una forma poco convencional pero profundamente simbólica: el lanzamiento de Mariangel, la marca de tequila creada por la empresa como un gesto de reconocimiento hacia sus colaboradores en el país.

La presentación, realizada durante las celebraciones de septiembre, coincidió con el Día de la Independencia de México y reunió a los equipos en torno a un acto que trascendía lo corporativo. Más de 9,000 botellas fueron entregadas a colaboradores, no como un incentivo, sino como una señal de pertenencia compartida: una forma de reconocer que el crecimiento también se construye desde lo humano.

Más allá de la planta: presencia en el territorio

Esa dimensión humana también se proyecta hacia el entorno. La presencia de Martinrea en México ha estado acompañada por una participación activa en las comunidades donde opera.

Entre 2024 y 2025, sus colaboradores registraron más de 38,000 horas de voluntariado en distintas iniciativas sociales, reflejando una lógica en la que la actividad industrial no se limita a la producción, sino que se extiende hacia el territorio.

En ese vínculo, la empresa no sólo ocupa un lugar en la economía, sino también en la vida social de las regiones donde está presente.

Hoy, México no sólo concentra una parte significativa de la operación de la empresa; también representa un espacio donde convergen ingeniería, manufactura y cultura organizacional en un mismo sistema productivo.

Colaborar para competir

En un sector caracterizado por su interdependencia, la colaboración ha sido un factor estructural. La relación entre Martinrea y la Industria Nacional de Autopartes (INA) se inscribe en esta lógica.

A lo largo del tiempo, la INA ha funcionado como un espacio de encuentro donde las empresas comparten experiencias, impulsan prácticas de manufactura avanzada y fortalecen la capacitación de la fuerza laboral. Este trabajo conjunto ha contribuido a consolidar un entorno productivo más competitivo y mejor articulado.

Para Martinrea, la asociación representa una plataforma desde la cual es posible construir una agenda común frente a los desafíos de una industria global cada vez más exigente.



FOTO: CORTESÍA DE MARTINREA

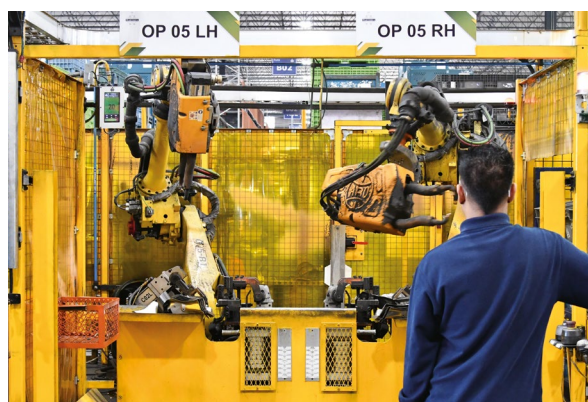
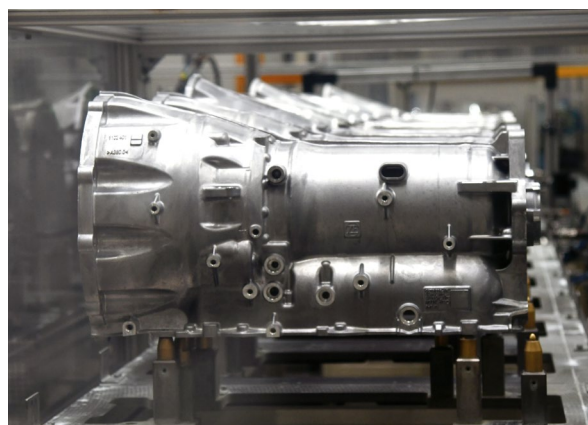


México en la siguiente etapa de la industria

La trayectoria de Martinrea en el país refleja, en buena medida, el dinamismo de la industria de autopartes mexicana: una historia marcada por la integración regional, la capacidad de adaptación y la especialización progresiva de sus procesos productivos.

Hoy, México no sólo concentra una parte significativa de la operación de la empresa; también representa un espacio donde convergen ingeniería, manufactura y cultura organizacional en un mismo sistema productivo.

En ese punto de encuentro —entre lo técnico y lo humano, entre lo global y lo local— se define una constante: la capacidad de una industria para crecer sin perder arraigo, y de un país para consolidarse como un actor activo en la transformación de la movilidad a escala global. 🍌



FOTOS: CORTESÍA DE MARTINREA

Si algo distingue a la presencia de Martinrea en México es su carácter integrador. Es la única sede global donde confluyen sus cuatro unidades de negocio —Metálicos, Aluminio, Fluidos y Manufactura Flexible—, lo que convierte al país en un punto de articulación productiva dentro del grupo.

METALSA: INGENIERÍA ESTRUCTURAL PARA LA MOVILIDAD GLOBAL

La historia de Metalsa comenzó en México en 1956, impulsada por la visión empresarial de Guillermo Zambrano Lozano, quien supo reconocer desde temprano el potencial estratégico de la industria automotriz como motor del desarrollo industrial del país.

Desde sus orígenes, la empresa se ha construido sobre una cultura organizacional centrada en las personas, el cuidado mutuo y la colaboración. A estos principios se suman la formación integral del talento y la calidad entendida no sólo como un estándar productivo, sino como una forma de trabajo y de vida. Esta filosofía ha permitido a la compañía desarrollar capacidades sólidas, construir relaciones de largo plazo con clientes y socios estratégicos, y sostener un crecimiento constante tanto en México como en los mercados internacionales.

De la manufactura de componentes al diseño de estructuras

Con el paso de las décadas, Metalsa evolucionó de una operación industrial local hacia una empresa global Tier 1, especializada en el diseño y manufactura de chasis,

largueros y estructuras para vehículos ligeros y comerciales. Este crecimiento ocurrió en paralelo con la apertura comercial de México, la consolidación del sector automotriz y la integración productiva de Norteamérica.

Durante este proceso, la compañía amplió gradualmente el alcance de sus capacidades industriales. De la fabricación inicial de chasis pasó al desarrollo de soluciones estructurales complejas para algunas de las armadoras más importantes del mundo, entre ellas Toyota, Stellantis, General Motors, Ford, Paccar y Volvo. Este tránsito implicó la incorporación de nuevas tecnologías, procesos productivos avanzados y capacidades de ingeniería que marcaron etapas clave en su posicionamiento internacional.

La contribución de Metalsa al desarrollo de la industria mexicana de autopartes también se ha reflejado en la formación de talento técnico y directivo, así como en la adopción de estándares de manufactura cada vez más exigentes. A través de estos procesos, la empresa ha contribuido a elevar los niveles de calidad, competitividad y confiabilidad de la industria nacional.



FOTO: CORTESÍA DE METALSA

México es la piedra angular de las operaciones de Metalsa: es el lugar donde nació la empresa y desde donde ha desarrollado capacidades productivas, tecnológicas y de gestión con alcance global.

Ingeniería e innovación: construir valor desde la estructura

La innovación tecnológica ha sido otro eje central de su estrategia. Mediante sus centros de tecnología y su estrecha colaboración con armadoras globales, Metalsa ha desarrollado soluciones estructurales cada vez más eficientes, seguras y sustentables. Estos avances han sido posibles gracias al trabajo de equipos multidisciplinarios formados en México, que combinan conocimiento técnico, experiencia industrial y una visión de mejora continua.

Dentro de esta trayectoria, la empresa ha entendido su crecimiento como parte de un ecosistema industrial más amplio, donde la colaboración entre empresas, asociaciones, universidades y autoridades resulta fundamental para enfrentar los desafíos de una industria en constante transformación. Este enfoque ha permitido compartir aprendizajes, impulsar procesos de innovación y contribuir a la construcción de un sector automotriz más integrado y resiliente.

Una convicción: la competitividad se construye en el tiempo

Los aprendizajes acumulados a lo largo de su historia también han reforzado una convicción central: la competitividad industrial se construye con visión de largo plazo, disciplina operativa y desarrollo permanente del talento. Sobre esta base, Metalsa continúa fortaleciendo sus capacidades productivas, tecnológicas y humanas, manteniendo a México como el eje principal de su estrategia global.

Una voz que articula al sector

La relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido parte esencial de esta historia. Como socio fundador, Metalsa ha acompañado a la asociación desde sus inicios, participando activamente en los procesos que han definido la evolución del sector automotriz en México.

Para la empresa, la INA representa mucho más que una organización gremial. Es un espacio de interconectividad industrial, una voz articuladora de los intereses del sector y una plataforma para la construcción colectiva de soluciones frente a los retos de la industria global.

A lo largo de los años, Metalsa ha mantenido una participación constante en los principales foros del sector, incluido el Congreso Internacional de la Industria Automotriz en México (CIAM). Más recientemente, la empresa asumió la presidencia del consejo de la INA, con el propósito de contribuir al fortalecimiento institucional de la asociación, al diálogo con autoridades y a la proyección internacional de la industria mexicana de autopartes.

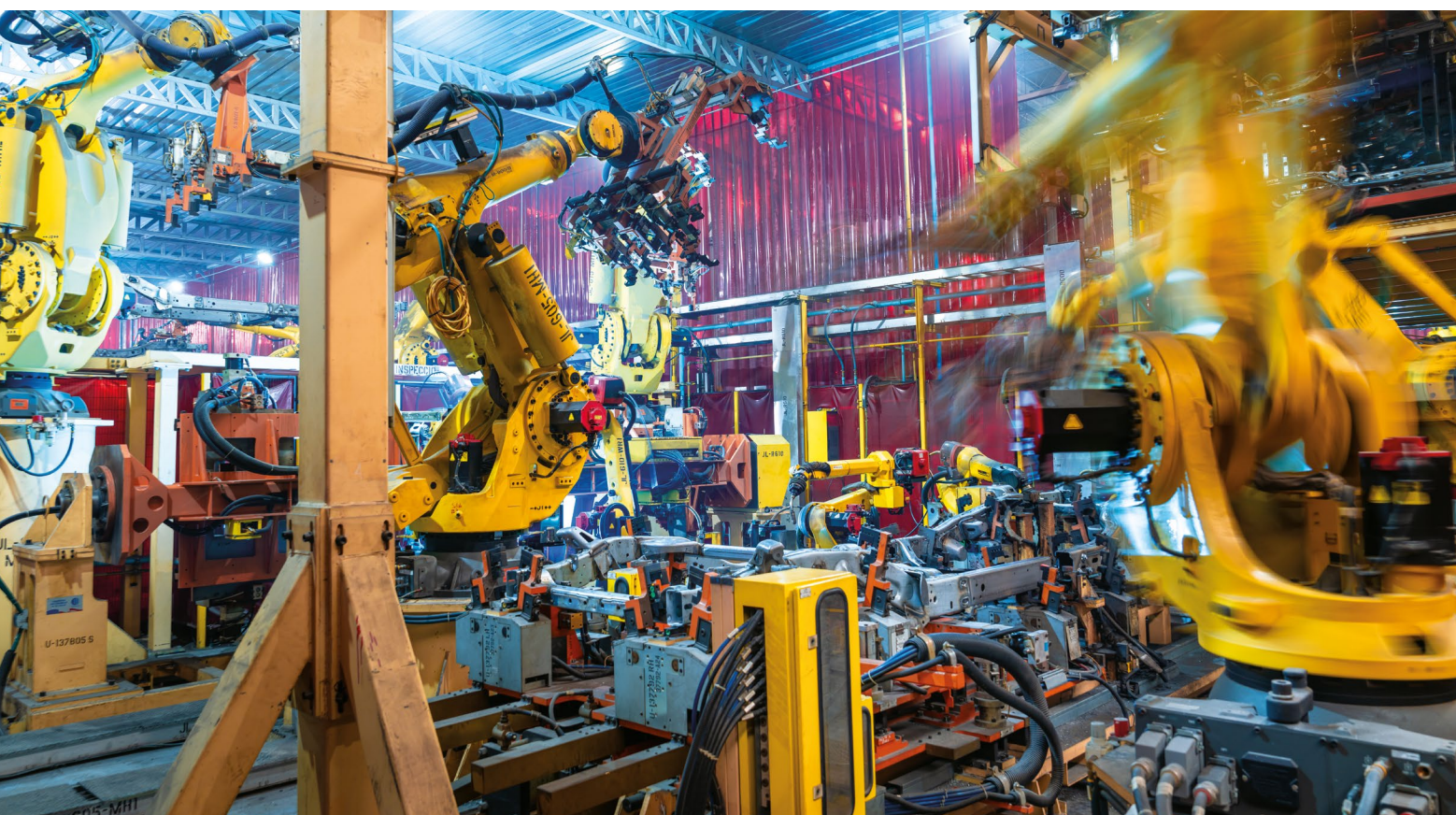
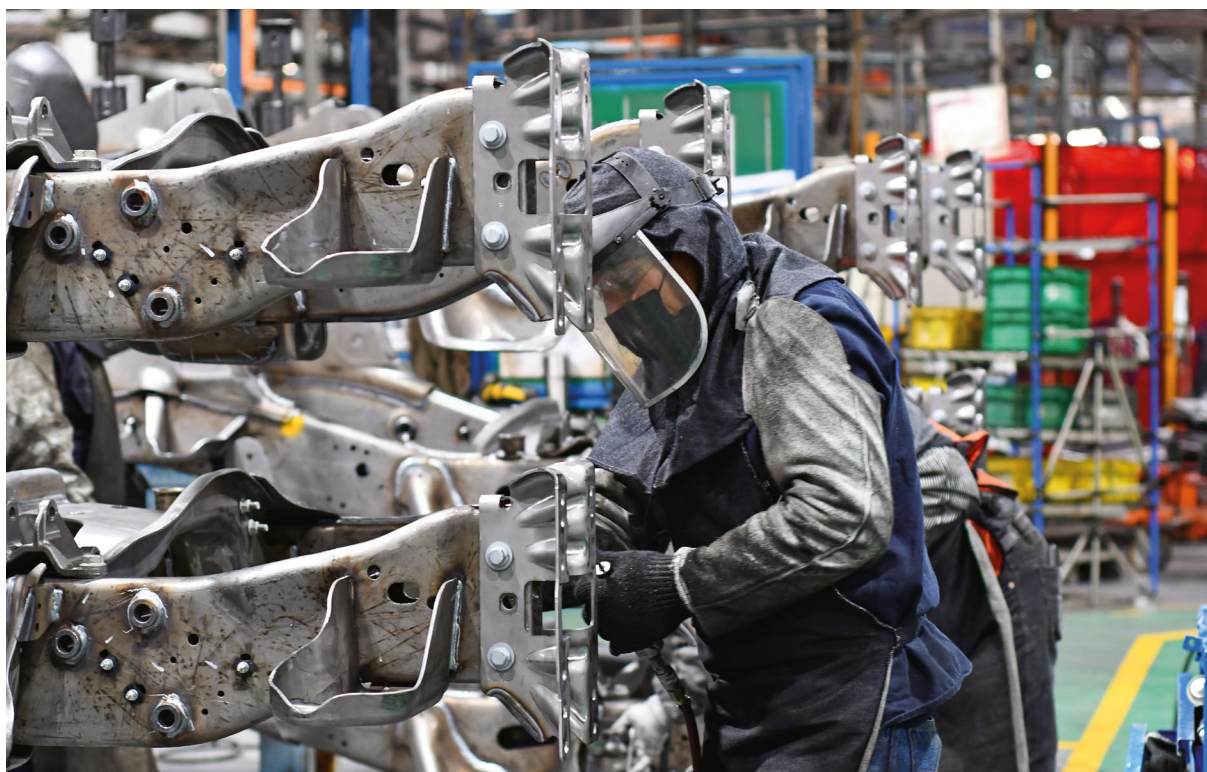


FOTO: CORTESÍA DE METALSA



FOTOS: CORTESÍA DE METALSA

Mediante sus centros de tecnología y su estrecha colaboración con armadoras globales, Metalsa ha desarrollado soluciones estructurales cada vez más eficientes, seguras y sustentables.

Una trayectoria que sostiene el futuro

Hoy, México continúa siendo la piedra angular de las operaciones de Metalsa: el lugar donde nació la empresa y desde donde ha desarrollado capacidades productivas, tecnológicas y de gestión con alcance global.

A través de sus plantas y centros de ingeniería, la compañía reafirma su compromiso con el desarrollo industrial del país. De cara al futuro, México mantiene una posición estratégica dentro de la región de Norteamérica, con amplias oportunidades de crecimiento impulsadas por la integración regional, la cooperación industrial y nuevas inversiones que seguirán fortaleciendo a la industria nacional de autopartes.

En esa convergencia entre innovación tecnológica, talento humano y colaboración sectorial se encuentra también una parte importante del futuro del sector automotriz mexicano: una industria que continúa evolucionando y que encuentra en empresas como Metalsa una muestra de cómo el talento y la visión empresarial pueden proyectarse desde México hacia el mundo. 🍌





FOTO: CORTESÍA DE PPG INDUSTRIES DE MÉXICO

PPG INDUSTRIES DE MÉXICO: INNOVACIÓN, LIDERAZGO Y COMPROMISO CON LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

La historia de PPG Industries de México forma parte del proceso de industrialización y sofisticación tecnológica de la industria automotriz en el país. Desde su llegada en 1951, bajo el nombre de Pinturas Pittsburgh de México, la compañía se insertó en una etapa decisiva para el desarrollo manufacturero nacional, con la apertura de su primera planta en Tlalnepantla, Estado de México.

Desde sus orígenes, la empresa orientó su actividad al desarrollo de soluciones de recubrimiento enfocadas en la protección, el desempeño y la durabilidad de superficies en sectores estratégicos. Con el tiempo, esa especialización encontró en la industria automotriz uno de sus espacios más relevantes de evolución.

El paso hacia la especialización automotriz

Durante la década de 1960, PPG introdujo recubrimientos especializados para la industria automotriz mexicana, dando un paso decisivo hacia una mayor integración con el sector. Más adelante, en 1980, incorporó la tecnología de electrodeposición catódica (*e-coat*), elevando de manera significativa los estándares de protección anticorrosiva en componentes automotrices.

La adopción oficial del nombre PPG Industries de México, en 1987, reafirmó su integración a una

organización global con un fuerte énfasis en innovación tecnológica. Esta evolución continuó en 1999 con la inauguración de la planta en San Juan del Río, Querétaro, que consolidó su capacidad para atender la demanda de recubrimientos automotrices e industriales en México y Norteamérica.

Expansión y consolidación en el mercado

La expansión de PPG en México ha acompañado el crecimiento y la transformación del sector automotriz. La adquisición de Consorcio Comex en 2014 fortaleció su presencia nacional y amplió su infraestructura productiva, así como su red de distribución, consolidando su posicionamiento en distintos segmentos del mercado.

A lo largo de más de siete décadas, la compañía se ha consolidado como proveedor estratégico para el sector automotriz en México y a nivel global. Su portafolio atiende a fabricantes de equipo original (OEM), proveedores Tier 1, Tier 2 y Tier 3, así como al mercado de repintado automotriz. Esta integración le permite participar activamente en proyectos de nuevas instalaciones productivas, expansiones industriales y mantenimiento de plantas, acompañando la evolución continua del sector.



*La operación en México
forma parte de una red
global de innovación
que permite adaptar
tecnologías desarrolladas
internacionalmente a
condiciones locales de
producción, garantizando
estándares consistentes de
calidad, eficiencia operativa
y confiabilidad.*

Desarrollo tecnológico frente a nuevas exigencias

La propuesta de valor de PPG se sostiene en un portafolio de soluciones avanzadas que incluye recubrimientos líquidos y en polvo, sistemas de electrodeposición, pre-tratamientos, adhesivos industriales y tecnologías de alto desempeño como High Edge, diseñadas para responder a las especificaciones más exigentes de armadoras globales.

En el contexto de la transición hacia la movilidad eléctrica, la compañía ha desarrollado recubrimientos especializados para baterías de vehículos eléctricos, enfocados en la protección térmica, la resistencia a la corrosión, el aislamiento y la seguridad estructural. Estas soluciones no

sólo responden a una nueva demanda tecnológica, sino que sitúan a PPG dentro de una conversación más amplia sobre manufactura avanzada y competitividad en el ecosistema automotriz mexicano.

La operación en México forma parte de una red global de innovación que permite adaptar tecnologías desarrolladas internacionalmente a condiciones locales de producción, garantizando estándares consistentes de calidad, eficiencia operativa y confiabilidad.

Capacidades que sostienen la operación

El desarrollo de la compañía en México no puede entenderse sin el papel de su capital humano. Hoy, miles de colaboradores aportan talento, disciplina técnica y compromiso ético a una operación que exige precisión, seguridad y capacidad de adaptación.

Bajo una cultura organizacional basada en la innovación, la seguridad, la integridad y la mejora continua, el trabajo de sus equipos ha sido fundamental para sostener el crecimiento de la empresa y acompañar la evolución de una industria cada vez más compleja.

En ese sentido, la dimensión tecnológica de PPG no se explica sólo por sus procesos o productos, sino también por las capacidades de las personas que sostienen y perfeccionan su operación día con día.

Impacto en el entorno y en la comunidad

En el ámbito ambiental y social, PPG ha integrado soluciones más sostenibles y procesos responsables que contribuyen a reducir el impacto ambiental de la industria.

A través de su programa global Colorful Communities, la compañía impulsa iniciativas orientadas a transformar espacios públicos, fortalecer el bienestar comunitario y contribuir al desarrollo social. Estas acciones forman parte de una visión más amplia en la que la actividad industrial reconoce su vínculo con el entorno y con las comunidades donde opera.

Participación en la construcción del sector

La relación entre PPG y la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un elemento relevante en la consolidación del ecosistema automotriz. Más allá de la interlocución institucional, esta vinculación forma parte de un proceso de articulación sectorial en el que empresas, organismos y liderazgos industriales contribuyen a construir una agenda común para el desarrollo del sector.

En este marco, destaca la participación de Adriana Macouzet, quien hasta abril de 2026 se desempeñó como vicepresidenta de América Latina y directora general del negocio Protective & Marine Coatings en Latinoamérica, y asumió la presidencia del Consejo Consultivo de la

INA, convirtiéndose en la primera mujer en ocupar esa responsabilidad. Su gestión fortaleció la vinculación de la asociación con entidades gubernamentales, cámaras y organismos industriales, al tiempo que impulsó una mayor participación femenina en el Consejo y sus comités.

Continuidad en una industria en transformación

A lo largo de más de siete décadas, PPG Industries de México ha acompañado el desarrollo de una industria automotriz cada vez más exigente, integrada y tecnológicamente avanzada.

De la producción de recubrimientos industriales a la creación de soluciones especializadas para nuevas plataformas de movilidad, su evolución refleja una constante: adaptarse a los cambios sin perder de vista la calidad, la innovación y la responsabilidad que exige una industria de escala global.

En esa trayectoria, donde convergen tecnología, talento y colaboración sectorial, también se expresa una parte del papel que México seguirá desempeñando en el futuro de la industria automotriz. 🍌



El desarrollo de la compañía en México no puede entenderse sin el papel de su capital humano. Hoy, miles de colaboradores aportan talento, disciplina técnica y compromiso ético a una operación que exige precisión, seguridad y capacidad de adaptación.

FOTOS: CORTESÍA DE PPG INDUSTRIES DE MÉXICO



QUESTUM: INTEGRAR PROCESOS PARA COMPETIR EN UNA INDUSTRIA DE PRECISIÓN

La historia de Questum en México se inscribe en el proceso de consolidación de la industria de autopartes en el país durante las últimas décadas. Su origen se remonta a 1996, con la construcción de Forja de Monterrey, una operación especializada en la producción de componentes forjados en acero para vehículos ligeros y pesados.

La decisión de establecerse en el norte del país respondió a una lógica industrial clara: la cercanía con los principales centros automotrices de Norteamérica y la posibilidad de integrarse a cadenas de suministro cada vez más regionalizadas.

Desde el inicio, el desafío fue construir una plataforma de manufactura capaz de cumplir con estándares exigentes de calidad, precisión y confiabilidad. Esto implicó invertir en tecnología, formar talento especializado y consolidar una cultura orientada a la mejora continua.

Al mismo tiempo, la integración al mercado estadounidense —principal destino de la producción— impuso exigencias adicionales: consistencia operativa, trazabilidad y tiempos de respuesta competitivos. La capacidad para responder a estos requerimientos sentó las bases de una operación que, con el tiempo, ampliaría su alcance dentro del ecosistema automotriz.

Integrar para crecer: ingeniería, forja y fundición

La evolución de Questum no se dio por expansión aislada, sino por integración progresiva de capacidades.

En 1997, la incorporación de Quimmco Centro Tecnológico (QCT) fortaleció las capacidades de ingeniería avanzada, permitiendo participar desde etapas tempranas en el diseño de prototipos y herramientas. Con ello, la empresa pudo abordar componentes de mayor complejidad geométrica y con validación técnica integral.

En 2001, la adquisición de Manufacturera de Cigüeñales de México (Macimex) sumó una capacidad crítica dentro de la cadena de valor: la producción de cigüeñales para motores de combustión interna, ampliando el portafolio hacia uno de los segmentos más especializados del sector.

Tres años después, en 2004, la integración de Blackhawk de México incorporó procesos de fundición de hierro gris y nodular, así como la fabricación de componentes de gran tamaño como carcasas de transmisión y soportes de motor.

De esta secuencia de decisiones surgió Questum como una plataforma industrial dentro de Grupo Quimmco —empresa 100% mexicana— que articula fundición, forja y maquinado bajo una misma lógica operativa. Este modelo permitió evolucionar hacia soluciones *ready-to-assemble*, capaces de integrar múltiples procesos en un solo sistema productivo.

Consolidación en un entorno exigente

En años recientes, la empresa ha continuado fortaleciendo su estructura mediante procesos de integración y optimización industrial. Un ejemplo de ello es la fusión de las plantas de maquinado de Saltillo y Ramos Arizpe en 2025, orientada a consolidar capacidades, mejorar la eficiencia operativa y reforzar una identidad industrial unificada.

Hoy, Questum participa como proveedor estratégico de componentes críticos para plataformas globales de manufactura. Aproximadamente el 80% de su producción se destina al mercado de Norteamérica, lo que refleja la profundidad de la integración de la industria mexicana con los sistemas productivos regionales.

Esta posición se sustenta en la capacidad de ofrecer componentes que requieren altos niveles de precisión, confiabilidad y trazabilidad, atributos indispensables en un entorno industrial cada vez más exigente.

Tecnología que acompaña la complejidad

La innovación ha sido un componente constante en esta evolución. La incorporación de capacidades de ingeniería, el desarrollo de herramientas especializadas y la adopción de procesos avanzados de manufactura han permitido sostener la competitividad en un entorno de transformación tecnológica permanente.



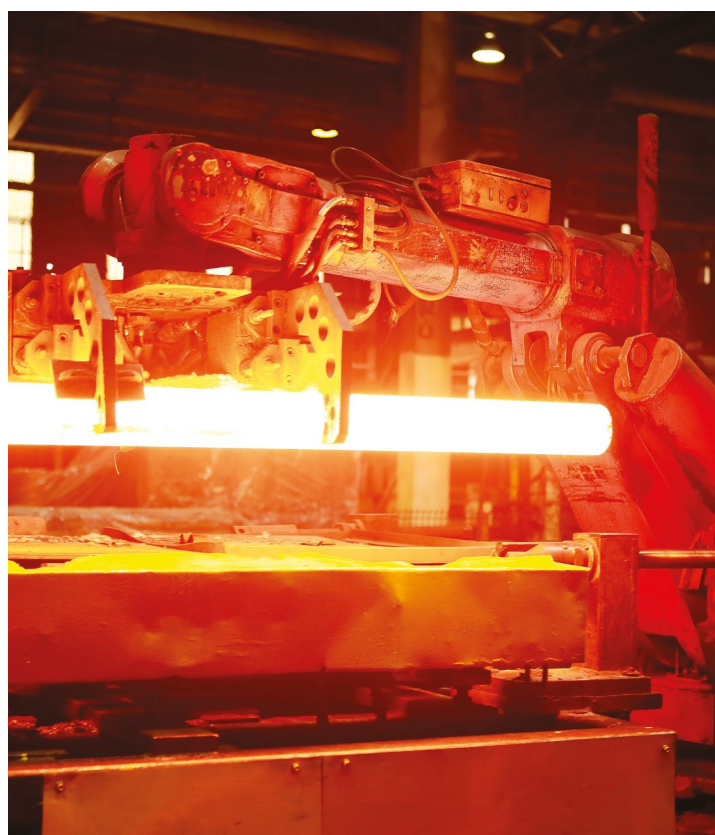
FOTO: CORTESÍA DE QUESTUM



FOTOS: CORTESÍA DE QUESTUM



Aproximadamente el 80% de la producción de Questum se destina al mercado de Norteamérica, lo que refleja la profundidad de la integración de la industria mexicana con los sistemas productivos regionales.



Más que adoptar tecnología de forma aislada, la empresa ha construido una base técnica que le permite integrar procesos y responder a proyectos de creciente complejidad dentro de plataformas automotrices globales.

Talento técnico como base del sistema productivo

El desarrollo de estas capacidades ha estado acompañado por una evolución del talento. Los perfiles han transitado hacia especializaciones en ingeniería, manufactura avanzada y gestión de procesos, en entornos donde la precisión y la coordinación resultan determinantes.

La organización ha impulsado programas de formación continua, con énfasis en el personal sindicalizado, alineando la capacitación con las funciones operativas y los estándares de la industria.

Este esfuerzo se complementa con iniciativas de vinculación con universidades, que acercan a nuevas generaciones al sector manufacturero y contribuyen al fortalecimiento del talento industrial en México.

Una cultura que sostiene la operación

Más allá de la infraestructura y la tecnología, el funcionamiento de Questum descansa en el conocimiento y compromiso de sus equipos. La organización ha promovido una cultura basada en el respeto, el trabajo en equipo y la responsabilidad compartida.

A ello se suma un enfoque de bienestar integral que incluye iniciativas en salud, educación financiera, nutrición y desarrollo personal, orientadas a fortalecer tanto la calidad de vida de los colaboradores como su desempeño dentro de la operación.

Sostenibilidad integrada a la operación

La sostenibilidad forma parte del modelo operativo de la empresa. Entre las acciones implementadas destacan la certificación bajo la norma ISO 14001:2015, campañas

de reciclaje, programas de reforestación y proyectos comunitarios.

En paralelo, se han desarrollado iniciativas para optimizar el consumo energético, como el proyecto ATLAS, enfocado en la modernización tecnológica de procesos industriales. Estas acciones se complementan con la medición de impactos ambientales y la colaboración con autoridades locales en programas de concientización.

Un espacio de articulación

Dentro del desarrollo del sector automotriz, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un actor clave en la articulación de la industria. Para Questum, la participación en esta asociación ha significado integrarse a una agenda común orientada al fortalecimiento del sector.

La INA ha facilitado el diálogo entre empresas, autoridades y especialistas, promoviendo estándares técnicos y representando los intereses de la industria en momentos relevantes. Este espacio ha permitido construir una visión compartida sobre los desafíos y oportunidades del sector.

México como plataforma de profundidad industrial

Hoy, México representa un pilar estratégico dentro de la operación de Questum. La combinación de talento especializado, competitividad manufacturera e integración con Norteamérica ha consolidado al país como una plataforma clave para la producción de componentes automotrices.

En un entorno marcado por transformaciones tecnológicas y nuevas exigencias de movilidad, la experiencia acumulada permite a la empresa adaptarse a los cambios sin perder consistencia operativa.

En esa lógica, la evolución de Questum forma parte de un proceso más amplio: el de una industria que ha aprendido a integrar capacidades, a especializarse y a competir desde la complejidad técnica. 🍌

FOTO: CORTESÍA DE QUESTUM





SAG MÉXICO: DE UN TALLER METALMECÁNICO A UNA PLATAFORMA INDUSTRIAL ESPECIALIZADA

A inicios de los años setenta, la Ciudad de México y su zona conurbada vivían un proceso acelerado de expansión. La industria y los servicios impulsaban una economía dinámica, mientras la metrópoli avanzaba hacia el Estado de México, consolidando un extenso cinturón productivo.

En ese contexto, la zona norte del Valle de México —Azcapotzalco, Vallejo, Naucalpan y Tlalnepantla— se configuró como uno de los principales núcleos industriales del país. La cercanía entre plantas, talleres y proveedores generaba una red de suministro densa y eficiente, donde producir significaba estar conectado.

Fue ahí, en 1971, en Tlalnepantla, donde nació Mecanismos Automotrices, empresa que daría origen a lo que hoy es SAG México. Concebida como una

estampadora, inició operaciones con procesos de troquelado, formado y doblado, y con un primer producto que parecía modesto, pero revelador: engrapadoras.

Ese dominio inicial del metal sentó las bases de una especialización que pronto evolucionaría hacia aplicaciones más complejas.

Del acero a la especialización en soluciones críticas

A partir de esa base, la empresa comenzó a integrarse al mundo del transporte pesado, desarrollando paneles exteriores y puertas para autobuses y camiones. Este paso marcó una transición relevante: de productos genéricos a componentes con mayores exigencias técnicas y de seguridad.

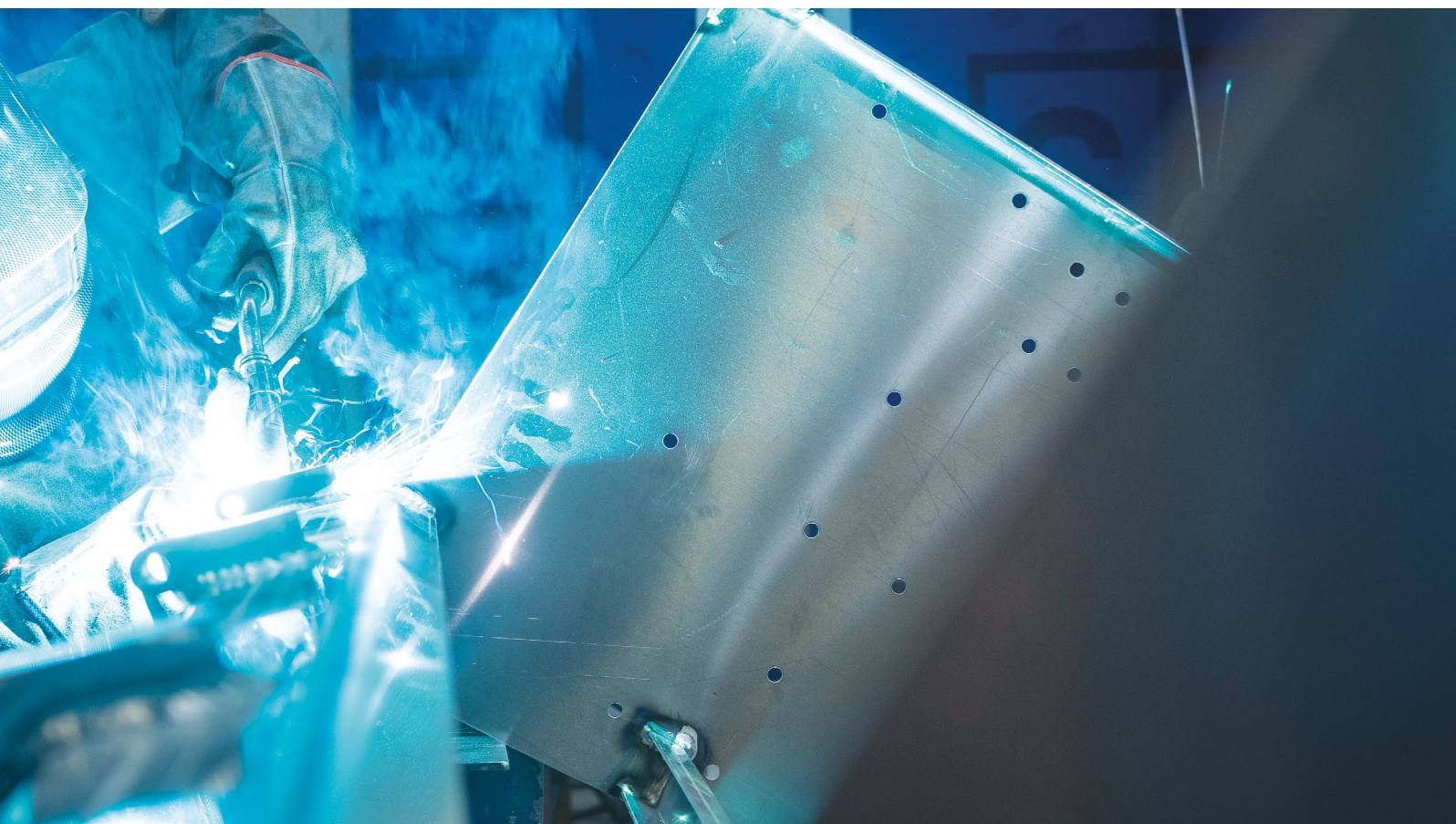


FOTO: CORTESÍA DE SAG MÉXICO

La oportunidad decisiva llegó con la fabricación de tanques de combustible de acero, donde la empresa consolidó capacidades en ensamble, hermeticidad y seguridad. Con ello, construyó una reputación como proveedor confiable en un segmento donde el margen de error es mínimo.

Con el tiempo, y en respuesta a las nuevas exigencias del mercado —ligereza, eficiencia y desempeño—, la compañía dio un nuevo salto: migrar del acero al aluminio. Esta transición implicó no sólo un cambio de material, sino el desarrollo de tecnología y conocimiento especializado en México para fabricar tanques en distintas geometrías, adaptados a los requerimientos específicos de cada cliente.

Durante casi cuatro décadas, esta evolución definió su identidad industrial: transformar metal en soluciones críticas para la movilidad.

Integrarse al mundo: de Mecasa a SAG México

El año 2008 marcó un punto de inflexión. Mecanismos Automotrices se transformó en SAG Mecasa tras un *joint venture* con el grupo austriaco SAG (Salzburger Aluminium Group), que asumió el control de la empresa.

Un año después, en 2009, la compañía amplió su presencia con la apertura de una segunda planta en Santa Catarina, Nuevo León, dentro de un corredor industrial clave hacia Saltillo. Esta ubicación fortaleció su capacidad

Desde su incorporación a la asociación, en 1998, la INA ha sido un actor relevante en el desarrollo de SAG México y del sector en su conjunto.

logística y su cercanía con clientes estratégicos.

Finalmente, en 2017, el Grupo SAG adquirió el 100% de la operación, consolidando la integración global bajo el nombre de SAG México, denominación que se mantiene hasta hoy.

Crecer bajo presión: decisiones que redefinen la operación

La historia reciente de SAG México puede leerse como una secuencia de decisiones estratégicas en momentos críticos.

En 2008, la inversión en maquinaria y la modernización de procesos marcaron un cambio estructural: mayor precisión, reducción de errores y una base sólida para competir bajo estándares más exigentes.

En 2009, la expansión hacia el norte del país respondió al crecimiento del mercado estadounidense, acercando la operación a sus clientes y fortaleciendo su capacidad productiva.



FOTOS: CORTESÍA DE SAG MÉXICO

SAG México es proveedor Tier 1 en vehículos pesados, especializado en tanques de combustible, tanques de aire y componentes metálicos en aluminio y acero. Su producción contribuye a reducir peso, mejorar la eficiencia energética y cumplir con regulaciones cada vez más estrictas.

Pero el momento más desafiante llegó en 2020. En plena pandemia, la empresa ejecutó la reubicación de su planta de Tlalnepantla —tras 49 años de operación— hacia el Centro Logístico CPA. No fue únicamente un cambio de ubicación, sino una reconfiguración integral en condiciones de alta incertidumbre.

Este proceso exigió coordinación, disciplina y resiliencia, y marcó el inicio de una etapa más ágil, mejor conectada y preparada para enfrentar escenarios complejos.

Evolucionar para seguir siendo relevante

Con el tiempo, SAG México entendió que la competitividad no depende sólo de producir con calidad, sino de anticipar los cambios de la industria.

Su transformación se apoyó en tres ejes: la especialización en materiales ligeros, el fortalecimiento de capacidades de ingeniería y prototipado, y una integración más profunda a procesos automotrices avanzados.

Este proceso permitió ampliar su alcance hacia proyectos de mayor valor, tanto en el mercado nacional como en exportación, cumpliendo con estándares superiores de calidad, confiabilidad y desempeño. Así, más que un proveedor, se consolidó como un socio estratégico dentro de la cadena de valor.

Una aportación concreta a la industria mexicana

Hoy, SAG México es proveedor Tier 1 en vehículos pesados, especializado en tanques de combustible, tanques de aire y componentes metálicos en aluminio y acero.

Su producción contribuye a reducir peso, mejorar la eficiencia energética y cumplir con regulaciones cada vez

más estrictas. Al fabricar localmente, también fortalece el contenido regional y la resiliencia de la cadena de suministro, un factor clave en el contexto del T-MEC.

El impacto se refleja también en lo social: la empresa genera empleo formal para alrededor de 500 familias, impulsa la transferencia de conocimiento técnico y consolida una cultura de mejora continua que sostiene su crecimiento.

Tecnología, datos y sostenibilidad en la operación

La evolución productiva ha estado acompañada por la incorporación de tecnologías avanzadas de manufactura, control de calidad y verificación de desempeño, así como por la automatización de procesos críticos.

En el ámbito ambiental, aproximadamente el 43% del consumo energético proviene de fuentes renovables fotovoltaicas. Además, se monitorean emisiones de gases de efecto invernadero y se implementan estrategias para reducir el impacto ambiental, en línea con la Agenda 2030.

La digitalización, mediante sistemas ERP y herramientas de gestión de calidad, ha fortalecido la trazabilidad, el control operativo y la toma de decisiones basada en datos, manteniendo certificaciones vigentes en calidad, medio ambiente y seguridad.

Un aliado en momentos clave: la INA

Desde su incorporación en 1998, la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un actor relevante en el desarrollo de SAG México y del sector en su conjunto.

La trayectoria de SAG México refleja, en buena medida, la evolución de la industria de autopartes en el país: una historia marcada por la adaptación, la especialización y la capacidad de responder a entornos cambiantes.

En momentos críticos —como la crisis financiera de 2008 o la pandemia de COVID-19—, la INA funcionó como un espacio de orientación y coordinación, aportando claridad en entornos de alta incertidumbre.

Más allá de estas coyunturas, la asociación ha impulsado la integración regional, fortalecido la competitividad y facilitado el diálogo con el entorno regulatorio. Para SAG México, ha sido también una plataforma para anticipar cambios, comprender tendencias y tomar decisiones con mayor información.

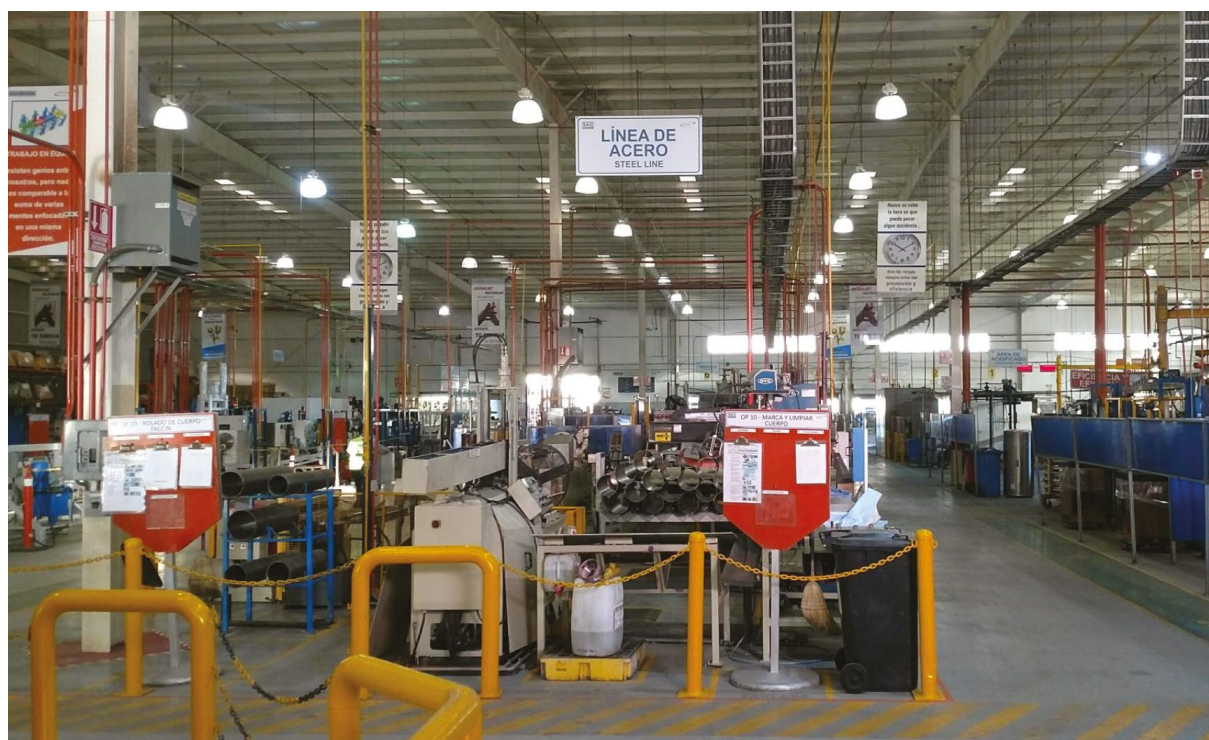
Una historia que sigue en movimiento

La trayectoria de SAG México refleja, en buena medida, la evolución de la industria de autopartes en el país: una historia marcada por la adaptación, la especialización y la capacidad de responder a entornos cambiantes.

En la convergencia entre ingeniería, talento y colaboración industrial se define una constante: la transformación como condición para permanecer.

Y en ese proceso, México no sólo ha sido un lugar de operación, sino un espacio donde esa transformación ha encontrado dirección, escala y continuidad. 🍌

FOTOS: CORTESÍA DE SAG MÉXICO



SISAMEX: MEDIO SIGLO DE EVOLUCIÓN INDUSTRIAL EN LA CADENA AUTOMOTRIZ

La historia de Sistemas Automotrices de México (SISAMEX) recorre, en paralelo, la transformación de la industria automotriz en el país.

Su origen se remonta al 11 de abril de 1975, cuando se constituyó DIRONA como una coinversión entre Grupo DINA, Nacional Financiera y Rockwell International. El proyecto surgió en un momento en el que México buscaba consolidar su capacidad industrial mediante políticas

de sustitución de importaciones y el desarrollo de manufactura especializada en vehículos comerciales.

La primera operación se estableció en General Escobedo, Nuevo León, en un terreno de más de 50 hectáreas que anteriormente había albergado a la Fábrica Nacional de Automóviles (Fanasa). Desde su origen, el proyecto quedó vinculado a una tradición manufacturera que ya formaba parte de la historia industrial del norte del país.



FOTO: CORTESÍA DE SISAMEX

Aprender a producir a escala global

Los primeros años estuvieron marcados por un proceso exigente: integrar conocimiento tecnológico internacional con talento local.

La transferencia de tecnología desde Rockwell implicó adaptar procesos productivos a estándares internacionales de calidad, en un contexto donde la industria nacional aún construía sus capacidades técnicas. No se trataba únicamente de operar maquinaria, sino de comprender procesos, reproducir precisión y sostener consistencia en la producción.

Un episodio resume esa etapa: la recuperación y puesta en marcha de una prensa Danly proveniente del extranjero. Más que un desafío técnico, fue una prueba de capacidad. Resolverlo significó algo más profundo: demostrar que la ingeniería local podía apropiarse de tecnología compleja y hacerla operar bajo estándares globales.

De empresa industrial a sistema integrado

La evolución de la empresa ha estado marcada por momentos de redefinición estratégica.

En 1988, bajo la visión del ingeniero Rodolfo F. Barrera Villarreal, la organización se integró a la iniciativa privada como parte de Grupo Quimmco, iniciando una etapa de crecimiento sostenido. En 1994, la incorporación de Súper Diésel (SUDISA) en Jalisco amplió su presencia en el segmento de ejes para tráiler.

Finalmente, en 2003, la reestructura entre Quimmco y Meritor (hoy Cummins) dio origen formal a SISAMEX, consolidando una identidad enfocada en sistemas integrales de alta precisión.

A partir de ese momento, la lógica de operación dejó de centrarse en componentes aislados para avanzar hacia soluciones completas dentro de la cadena de valor.

Escala, integración y especialización

Con el paso del tiempo, SISAMEX ha construido una plataforma productiva altamente integrada.

La inauguración de la Nave de Ensamble Externa (NEEXT) en 2011, la creación del Centro de Desarrollo Tecnológico y Humano (CDTH) y la apertura de la planta de flechas de transmisión en 2014 marcaron hitos en la expansión de sus capacidades.

En años recientes, la incorporación de celdas láser, procesos avanzados de automatización y nuevas instalaciones —como SISAMEX III en 2022 y el Centro de Excelencia de Ejes Delanteros en 2024— han consolidado una operación alineada con los principios de la Industria 4.0.

Hoy, la empresa participa de manera significativa en la producción de componentes para vehículos comerciales en Norteamérica. Este posicionamiento no responde

SISAMEX participa de manera significativa en la producción de componentes para vehículos comerciales en Norteamérica. Este posicionamiento no responde únicamente a la escala, sino a un modelo de integración vertical que abarca desde la fundición y la forja hasta el maquinado y el tratamiento térmico.

únicamente a la escala, sino a un modelo de integración vertical que abarca desde la fundición y la forja hasta el maquinado y el tratamiento térmico.

Innovar desde el proceso

La innovación en SISAMEX no se ha limitado al desarrollo de producto, sino que se ha integrado en la lógica de operación.

A través del Sistema de Producción SISAMEX y de iniciativas de mejora continua, la empresa ha incorporado herramientas de análisis de datos, Internet de las cosas y modelos de mantenimiento predictivo.

Desde el CDTH se impulsan desarrollos propios en procesos productivos y se diseñan programas de capacitación orientados a una manufactura cada vez más digitalizada, flexible y precisa.

Capital humano: sostener la complejidad

A medida que la operación se ha sofisticado, también lo ha hecho el perfil del talento.

La organización ha transitado hacia un modelo donde las competencias en ingeniería, automatización y análisis de procesos son centrales. Iniciativas como el modelo sociotécnico Sociotec, el Plan Carrera por niveles y la Universidad SISAMEX reflejan una estrategia orientada a preservar conocimiento y formar equipos capaces de operar en entornos industriales complejos.

La evolución de «Recursos Humanos» hacia «Capital Humano y Cultura» no es sólo un cambio de denominación, sino el reconocimiento de que la competitividad industrial depende, en última instancia, de las personas.

Sostenibilidad como condición de continuidad

El crecimiento industrial de SISAMEX ha incorporado la sostenibilidad como un eje operativo.

A través de la iniciativa SISAMEX IMPULSA y su Ruta de Sostenibilidad 2030, la empresa ha establecido compromisos en materia de descarbonización, gestión hídrica y equidad social.

Este enfoque no responde únicamente a exigencias regulatorias, sino a la necesidad de asegurar la viabilidad de la operación en el largo plazo.

Coordinación en momentos críticos

La relación de SISAMEX con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha estado marcada por momentos en los que la coordinación sectorial ha sido determinante.

Durante la pandemia de COVID-19, el trabajo conjunto dentro de la asociación contribuyó a que la industria automotriz fuera reconocida como actividad esencial, lo que permitió mantener la continuidad operativa y preservar empleos en un contexto de alta incertidumbre.

De forma similar, en la transición hacia el T-MEC, la participación en este espacio permitió interpretar cambios regulatorios, reducir incertidumbre técnica y alinear decisiones operativas frente a un nuevo entorno comercial.

Más que un ámbito de intercambio general, la asociación ha funcionado, en estos casos, como un mecanismo de respuesta colectiva ante escenarios complejos.

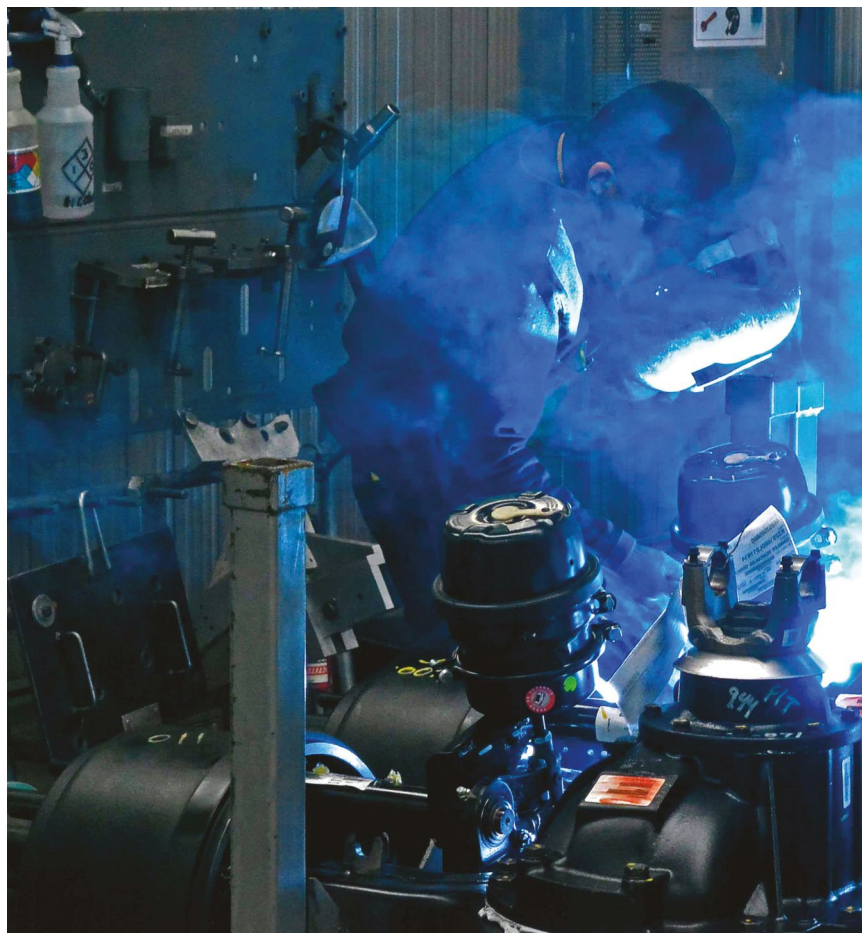
Una historia que acompaña a la industria

A cinco décadas de su fundación, la trayectoria de SISAMEX refleja el proceso de maduración de la industria de autopartes en México.

De un modelo orientado a la sustitución de importaciones, el sector ha evolucionado hacia plataformas altamente integradas en cadenas globales de valor. En ese recorrido, la empresa ha transitado de ensamblar componentes a diseñar sistemas; de operar procesos a optimizarlos; y de adoptar tecnología a desarrollarla.

Su historia muestra que la competitividad industrial no es un punto de llegada, sino un proceso continuo de adaptación.

Y en ese proceso —donde convergen tecnología, talento y coordinación— se define también el futuro de la industria automotriz en México. 🍌



De un modelo orientado a la sustitución de importaciones, el sector ha evolucionado hacia plataformas altamente integradas en cadenas globales de valor. En ese recorrido, la empresa ha transitado de ensamblar componentes a diseñar sistemas; de operar procesos a optimizarlos; y de adoptar tecnología a desarrollarla.



Para SISAMEX, la INA ha sido, más que un ámbito de intercambio general, un mecanismo de respuesta colectiva ante escenarios complejos.



FOTOS: CORTESÍA DE SISAMEX

VITRO: EL VIDRIO COMO OFICIO, LA INNOVACIÓN COMO DESTINO

Para comprender la historia del vidrio en México es inevitable mirar la trayectoria de Vitro: una empresa cuya evolución industrial ha acompañado el desarrollo productivo del país y ha consolidado capacidades tecnológicas de alcance global.

Fundada en 1909 como Vidriera Monterrey, S.A., surgió de la visión de un grupo de empresarios regiomontanos encabezado por Isaac Garza Garza, Francisco G. Sada Muguerza, Manuel Cantú Treviño, Juan Terrazas, José Belden, Juan F. Brittingham, Arturo E. Fowle, Mariano Hernández, Juan Francisco Terrazas y Roberto G. Sada García. Su propósito inicial fue abastecer de envases de vidrio a la naciente industria cervecera de Monterrey y otras regiones del país.

Como en toda empresa pionera, los primeros años trajeron desafíos. Frente a ellos, la compañía sentó un modelo que sería decisivo: integración industrial, desarrollo de capacidades tecnológicas propias, aseguramiento de materias primas y formación de talento técnico especializado.

De envase a plataforma industrial: expandir el material

La expansión productiva abrió nuevas etapas. En 1935, la inauguración de la primera fábrica de vidrio plano en Nuevo León permitió diversificar aplicaciones más allá del envase. Y en 1974, la primera línea de vidrio flotado aceleró la transición hacia un dominio del vidrio plano útil para arquitectura y, cada vez más, para la industria automotriz.

Con ese avance tecnológico, Vitro fortaleció presencia internacional, amplió portafolio y consolidó una cultura operativa basada en estándares globales. El dominio del proceso —de la fusión a recubrimientos avanzados— la posicionó como proveedor estratégico para industrias con exigencias cada vez más estrictas: desempeño óptico, resistencia, eficiencia térmica y tolerancias dimensionales. Era un terreno natural para evolucionar hacia aplicaciones automotrices de alto valor agregado.

Integrarse a la movilidad: tecnología que acompaña al vehículo

La empresa mantuvo una estrategia constante de innovación y desarrollo propio de tecnología, lo que le dio flexibilidad y respuesta ágil ante necesidades industriales. La cercanía con centros automotrices de México y Norteamérica reforzó su propuesta de valor para los OEM de la región y para el mercado de repuesto.

Con el paso del tiempo, Vitro incorporó herramientas digitales y procesos avanzados de diseño para desarrollar vidrios con mejor visibilidad, mayor seguridad y formas más complejas. También integró soluciones que elevan confort y eficiencia: parabrisas que ayudan a regular temperatura interior, vidrios que reducen ingreso de calor y tecnologías que mejoran la experiencia de manejo.

El portafolio se ha adaptado a nuevas plataformas, incluyendo soluciones para vehículos eléctricos e híbridos, proyectos VA/VE (Análisis de Valor / Ingeniería de Valor) y productos orientados a desempeño solar.

Como en toda empresa pionera, los primeros años trajeron desafíos. Frente a ellos, Vitro sentó un modelo que sería decisivo: integración industrial, desarrollo de capacidades tecnológicas propias, aseguramiento de materias primas y formación de talento técnico especializado.



FOTOS: CORTESÍA DE VITRO

Más de un siglo después de su fundación, Vitro mira hacia adelante con una certeza: su experiencia industrial, su talento y su capacidad de innovación seguirán contribuyendo a una industria automotriz más segura, eficiente y sostenible.

Escala global: integrar capacidades y expandir alcance

La adquisición de Pittsburgh Glass Works en 2017 reforzó su presencia global e impulsó su llegada a Europa y China, incorporando nuevas capacidades tecnológicas y una estructura de manufactura robusta. Esa integración se tradujo en recubrimientos funcionales, control solar, gestión térmica y componentes listos para ensamble, reduciendo pasos en línea y agregando valor a los procesos de los fabricantes.

Hoy, el vidrio automotriz exige consistencia dimensional, resistencia al impacto, compatibilidad con sensores y cámaras, y una integración estética alineada con las tendencias de diseño. Vitro responde con vidrio laminado —con beneficios acústicos y protección UV—, vidrio templado, vidrio encapsulado y recubrimientos que optimizan eficiencia energética y confort en cabina.

Una fortaleza central es su capacidad de ofrecer servicio integral: desde manufactura hasta entrega directa, bajo estándares exigentes de precisión y confiabilidad. Sus operaciones, estratégicamente ubicadas cerca de los principales centros de producción automotriz, se combinan con desarrollo de tecnología, proveeduría y talento local.

Las personas: el soporte de la excelencia operativa

En este recorrido, las personas han sido pilar. A través del Sistema de Entrenamiento y Certificación, colaboradores fortalecen competencias críticas: especialización técnica, logística, recursos humanos y habilidades de excelencia operativa como seguridad, TPM y administración diaria, que aseguran consistencia y mejora continua.



FOTO: CORTESÍA DE VITRO

Una fortaleza central es su capacidad de ofrecer servicio integral: desde manufactura hasta entrega directa, bajo estándares exigentes de precisión y confiabilidad.



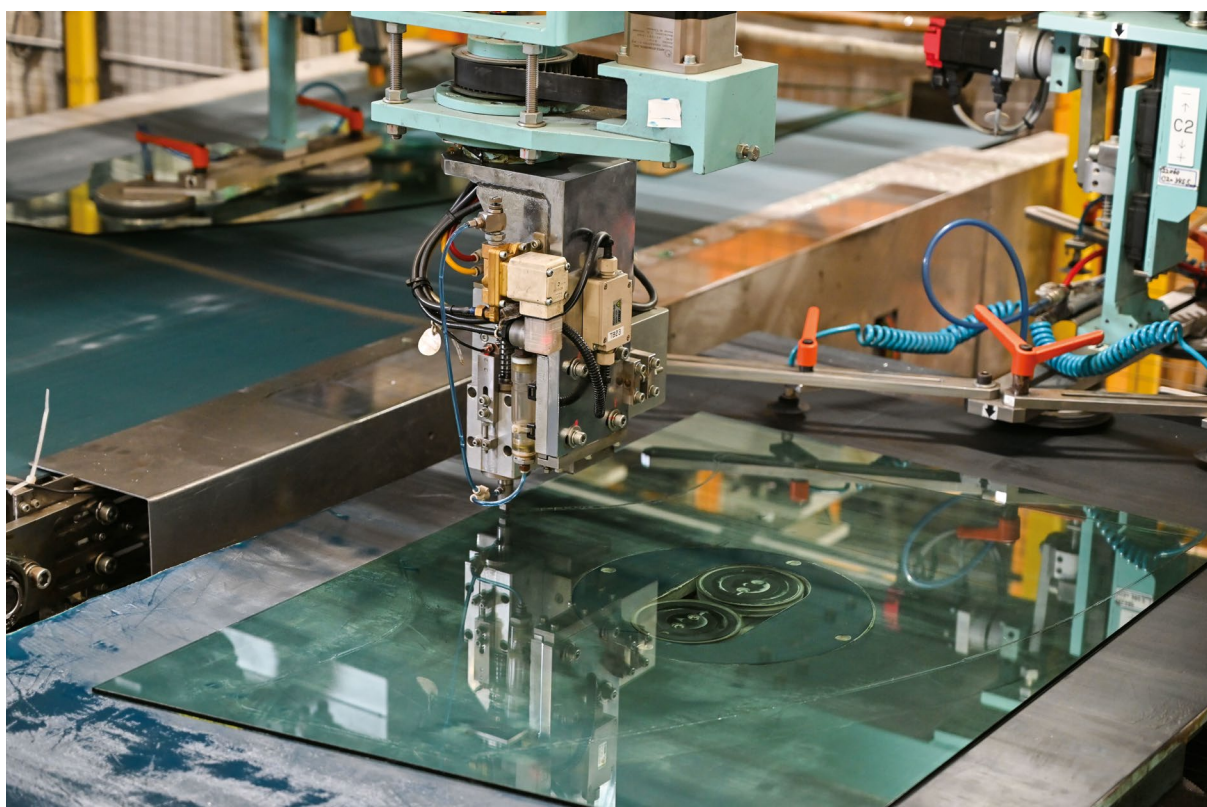
Un ecosistema articulado

La INA ha sido aliada en la consolidación del sector de autopartes y del vidrio automotriz. Su papel como organismo articulador ha fortalecido la colaboración, impulsado estándares de calidad, promovido innovación tecnológica y representado los intereses de la industria a nivel nacional e internacional. Para empresas como Vitro, este ecosistema ha permitido intercambiar conocimiento y adaptarse con mayor agilidad a las dinámicas globales.

El material y el tiempo: una industria en transformación

Más de un siglo después de su fundación, Vitro mira hacia adelante con una certeza: su experiencia industrial, su talento y su capacidad de innovación seguirán contribuyendo a una industria automotriz más segura, eficiente y sostenible.

El vidrio —material que parece quieto— en realidad también se transforma. Y en esa transformación, Vitro ha aprendido a leer el futuro. 🍃



FOTOS: CORTESÍA DE VITRO



FOTO: CORTESÍA DE YAZAKI

YAZAKI: UNA TRAYECTORIA COMPARTIDA CON LA INDUSTRIA

La historia de Yazaki en México está estrechamente vinculada con la evolución de la industria nacional de autopartes y la consolidación del país como plataforma estratégica para la manufactura automotriz mundial. Su trayectoria refleja una capacidad sostenida para crecer, innovar y generar valor en un sector donde la precisión y la confiabilidad definen el liderazgo.

Fundada en Japón en 1929 por Sadami Yazaki, la empresa comenzó con la comercialización de componentes eléctricos. La expansión de la industria automotriz orientó su desarrollo hacia soluciones tecnológicas para vehículos y en 1941, dio paso a la constitución formal de Yazaki

Corporation. Desde entonces, ha construido una presencia global sustentada en arneses automotrices, sistemas eléctricos, transmisión de datos y soluciones electrónicas.

La llegada de Yazaki a México ocurrió mientras América del Norte se transformaba en uno de los principales centros de producción automotriz del mundo. La compañía identificó en el país un talento excepcional, una capacidad industrial fuerte y una posición geográfica privilegiada. A partir de esas fortalezas, consolidó operaciones esenciales para una red productiva altamente integrada y para el dinamismo de las comunidades donde mantiene presencia.

Yazaki ha impulsado activamente el desarrollo de su red de proveeduría, trabajando con proveedores locales y regionales para elevar estándares de calidad, mejorar la coordinación operativa y optimizar procesos productivos.

Crecer con la Industria

El crecimiento de Yazaki en México ha acompañado la madurez del sector automotriz nacional. Conforme el país amplió su participación en las cadenas globales de suministro, la compañía fortaleció su escala, especialización técnica y capacidad de respuesta frente a requerimientos cada vez más exigentes.

Este avance se ha traducido en procesos robustos, equipos especializados y una operación capaz de responder a estándares globales de calidad, eficiencia y trazabilidad. La trayectoria de Yazaki demuestra la solidez de su modelo operativo y su capacidad para anticipar cambios, incorporar tecnologías y convertir la complejidad en resultados confiables.

Cadena de Valor: Fortalecer desde Dentro

La competitividad automotriz depende de una cadena de suministro sólida y preparada para responder a condiciones cambiantes. Yazaki ha impulsado su red de proveeduría mediante el trabajo con empresas locales y regionales, elevando estándares de calidad, fortaleciendo capacidades productivas y promoviendo una ejecución eficiente.

Este enfoque no solo fortalece la eficiencia interna de la empresa, sino que también contribuye a robustecer el ecosistema industrial en el que opera, generando mayores capacidades dentro de la cadena de valor automotriz en México.

Innovación y Calidad en una Industria en Transformación

La electrificación, la conectividad, los sistemas avanzados de seguridad y la digitalización están redefiniendo el vehículo y los procesos necesarios para fabricarlo. En este entorno, la calidad representa una condición crítica para la seguridad, el desempeño y la confianza.

Yazaki ha respondido fortaleciendo continuamente sus capacidades de ingeniería, validación y control. Su experiencia en sistemas eléctricos y electrónicos la coloca en una posición relevante dentro de la arquitectura tecnológica del automóvil. Cada componente exige exactitud, consistencia y capacidad de integración. La compañía transforma estos requerimientos en soluciones confiables que acompañan la evolución de los fabricantes y elevan el estándar de la industria.

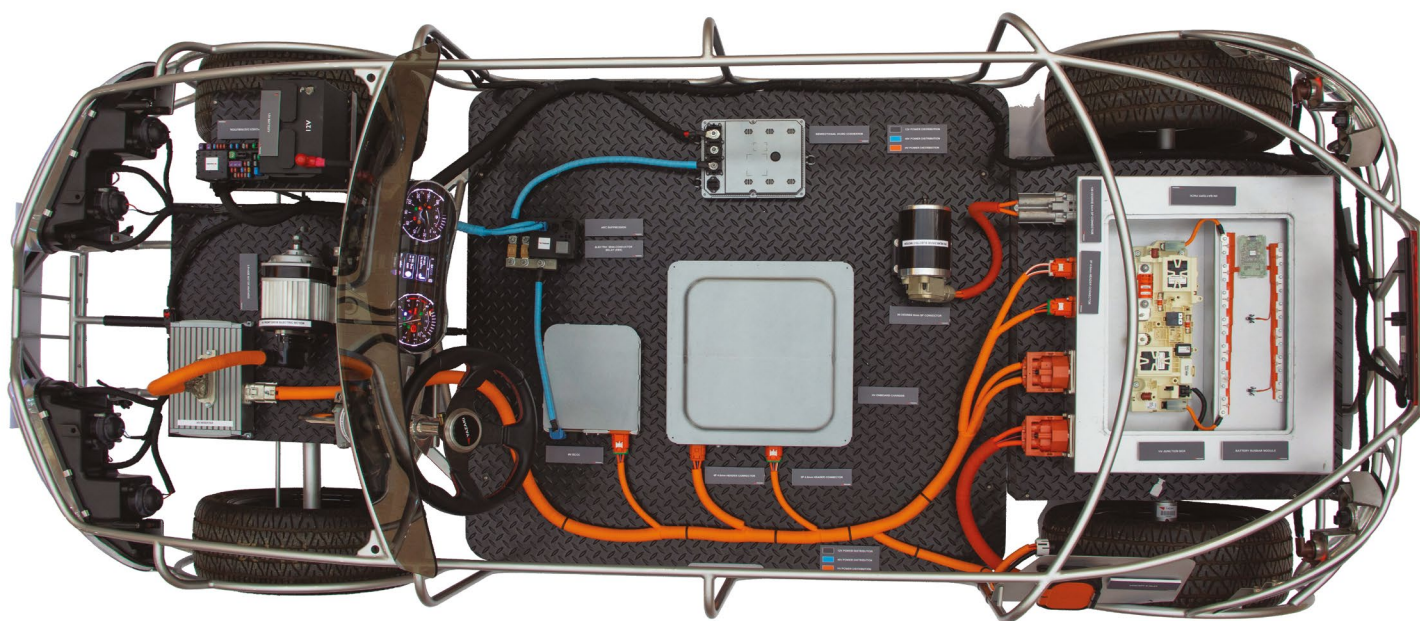


FOTO: CORTESÍA DE YAZAKI

Para Yazaki, seguir creciendo en México implica no sólo fortalecer sus propias capacidades, sino continuar participando en un ecosistema industrial que evoluciona de manera conjunta.



FOTOS: CORTESÍA DE YAZAKI

Estandarización y Disciplina Operativa

La complejidad de los sistemas automotrices exige procesos estables, repetibles y plenamente controlados. Para Yazaki, la disciplina operativa constituye una ventaja competitiva construida a través de metodologías que fortalecen la calidad, previenen variaciones y promueven la mejora continua en toda la cadena productiva.

Esta cultura permite sostener estándares internacionales en operaciones de gran escala y responder con consistencia ante las necesidades de distintos clientes y plataformas. Detrás de cada producto existe una organización orientada al detalle, con procesos diseñados para asegurar confiabilidad desde la planeación hasta la entrega.

Talento: El Factor que Sostiene el Sistema

El liderazgo industrial se construye con personas capaces de convertir conocimiento en resultados. Por ello, Yazaki mantiene un compromiso permanente con la formación técnica, el desarrollo profesional y la preparación de nuevos liderazgos dentro de sus operaciones.

La colaboración con instituciones educativas, centros de formación y organismos industriales amplía este impacto y contribuye a desarrollar el capital humano que requiere el sector. El fortalecimiento del talento no solo responde a las necesidades de la empresa, sino que contribuye al desarrollo de una base técnica más sólida para el sector en su conjunto.



Sostenibilidad: Una Exigencia Estructural

La sostenibilidad forma parte de las decisiones que determinan la permanencia y competitividad de la industria. Yazaki ha fortalecido sus modelos de gestión mediante criterios ambientales, sociales y de gobernanza aplicados a la eficiencia energética, el manejo de residuos, la evaluación de proveedores y el cumplimiento de estándares laborales.

Este enfoque integra responsabilidad y desempeño en una misma visión empresarial. Al compartir experiencias y herramientas dentro de espacios sectoriales, la compañía también contribuye a que las mejores prácticas trasciendan sus operaciones y eleven la capacidad de respuesta de la cadena de suministro ante las expectativas de clientes, autoridades y comunidades.

Articulación Sectorial: El Papel de la INA

El desarrollo de la industria de autopartes en México ha requerido coordinación, visión compartida y capacidad de interlocución. Desde su incorporación a la Industria Nacional de Autopartes en 2006, Yazaki ha encontrado en la asociación una plataforma estratégica para participar en la construcción de respuestas sectoriales y contribuir con una perspectiva basada en la experiencia operativa.

Su participación en comités y foros especializados permite aportar conocimiento en temas como comercio exterior, reglas de origen, sostenibilidad, relaciones laborales y desarrollo de proveedores. Esta participación fortalece el intercambio de información, la anticipación de riesgos y la

elaboración de posiciones técnicas frente a autoridades y organismos reguladores.

La relación entre Yazaki y la INA se distingue por su orientación a resultados. Mediante el liderazgo en el Comité Laboral, la colaboración en programas de proveeduría y la participación en la agenda institucional, Yazaki contribuye a una industria mejor preparada, competitiva y capaz de enfrentar los desafíos globales.

Una Mirada Compartida hacia el Futuro

México entra en una nueva etapa industrial marcada por la transición energética, la regionalización de las cadenas de suministro, la transformación digital y la necesidad de incorporar mayor contenido tecnológico. Mantener el liderazgo del país requerirá inversiones, talento, certidumbre regulatoria y una colaboración cada vez más estrecha entre empresas, asociaciones y autoridades.

Yazaki llega a esta etapa con experiencia, escala y una cultura de mejora continua. Su compromiso con México se expresa en el desarrollo de personas, el fortalecimiento de proveedores, la generación de capacidades y la contribución al crecimiento de las comunidades donde opera.

Yazaki seguirá aportando liderazgo y conocimiento a la agenda de la INA. Esta trayectoria compartida confirma que la competitividad se construye con visión de largo plazo, disciplina y colaboración. La compañía continuará conectando talento, tecnología e industria para impulsar el siguiente capítulo de la manufactura automotriz en México. 🍌



El fortalecimiento del talento no sólo responde a las necesidades de la empresa, sino que contribuye al desarrollo de una base técnica más sólida para el sector en su conjunto.



FOTO: CORTESÍA DE ZF MÉXICO

ZF MÉXICO: INGENIERÍA AVANZADA, FUTURO EN MOVIMIENTO

La presencia de ZF en México no puede entenderse de forma aislada: es parte de la evolución misma de la industria automotriz nacional. A lo largo de varias décadas, la empresa ha contribuido a construir capacidades industriales, tecnológicas y de talento que hoy posicionan al país como uno de los centros más dinámicos de manufactura automotriz en el mundo.

Su historia en México comienza en 1965, con una planta en El Salto, Jalisco, que décadas más tarde —en 2001— sería adquirida por ZF. A esta base inicial se sumó en 1972 la alianza entre Kelsey-Hayes y posteriormente LucasVarity, un proceso que evolucionó hasta convertirse en TRW y que, finalmente, se integró a ZF en 2015. Más que una sucesión de operaciones, este proceso fue ampliando, capa por capa, las capacidades tecnológicas y productivas de la empresa en el país.

En sus primeros años, ZF enfrentó los retos propios de una industria que aún se estaba consolidando: elevar estándares de calidad, integrarse a cadenas productivas vinculadas a Estados Unidos, competir con proveedores especializados y formar talento técnico capaz de operar

tecnologías complejas. Superar estos desafíos no sólo permitió estabilizar la operación, sino sentar las bases de una expansión sostenida.

Escalar para competir: presencia industrial y especialización

Con el paso del tiempo, esa base inicial se transformó en una red industrial cada vez más amplia. ZF expandió su presencia en México hacia estados como Chihuahua, Nuevo León, Querétaro y Estado de México, fortaleciendo su capacidad para producir sistemas de dirección, frenos, bolsas de aire, volantes y otros componentes de alta tecnología.

Hoy, la empresa opera 19 sitios en el país, atiende a los principales fabricantes de vehículos y emplea a miles de personas en distintas regiones. Este crecimiento no fue lineal: estuvo marcado por hitos que permitieron consolidar su capacidad para producir componentes esenciales para vehículos ligeros y comerciales, integrando soluciones cada vez más complejas en seguridad, electrificación y *software* automotriz.

La evolución tecnológica de ZF en México refleja el viraje global de la industria: automatización, digitalización y manufactura avanzada, con la electromovilidad como eje estratégico y una integración creciente de sistemas, software y soluciones complejas.



El punto de inflexión: inversión, tecnología y nuevos complejos

En años recientes, el ritmo cambió. Las inversiones no sólo crecieron: se aceleraron.

En 2024, ZF anunció la expansión de sus operaciones en Querétaro e incorporó la primera línea *steer-by-wire* con actuadores de volante, una tecnología que anticipa el futuro de la conducción. Ese mismo año marcó otro hito con la inauguración del Campus Monterrey: un complejo que integra funciones corporativas globales, una planta avanzada de manufactura electrónica y el primer centro de Investigación y Desarrollo de ZF en México.

Este campus —con 16 laboratorios capaces de simular condiciones reales— permite desarrollar tecnologías vinculadas con electromovilidad, conducción autónoma y sistemas ADAS. La planta electrónica produce componentes como la Smart Camera 4.8 y sistemas Integrated Brake Control, consolidando a Monterrey como un nodo clave dentro de la estrategia regional de innovación.

Un año antes, en 2023, la expansión ya mostraba señales claras de esta transición. Desde Guadalajara, la empresa fortaleció su red de distribución para el mercado de repuesto en vehículos comerciales, integrando tecnologías de ZF, Lemförder, Sachs, TRW y WABCO. Al mismo tiempo, anunció una nueva planta en Ciudad Juárez especializada en electromovilidad, inició la construcción de una instalación en Toluca para suspensiones y módulos de vehículos eléctricos, y puso en marcha en Monterrey una planta altamente automatizada para componentes electrónicos avanzados.

No se trataba sólo de crecer, sino de redefinir el tipo de capacidades que México podía ofrecer.

De producir a desarrollar: el salto hacia la innovación

Esa transformación responde a un cambio más profundo. La evolución tecnológica de ZF en México refleja el viraje global de la industria: automatización, digitalización y manufactura avanzada, con la electromovilidad como eje estratégico y una integración creciente de sistemas, *software* y soluciones complejas.

En ese proceso, México ha dejado de ser únicamente un centro de manufactura para convertirse en un espacio donde también se diseña, se prueba y se valida la tecnología. Las capacidades de ingeniería, análisis de datos, pruebas y validación han sido determinantes para ese cambio.

Pero ese salto no ocurre sin personas.

El talento ha sido uno de los factores más relevantes en esta evolución. ZF impulsa la formación técnica a través del Centro de Formación Dual en Ramos Arizpe, inaugurado en 2018 como el primero fuera de Alemania, donde se capacitan técnicos especializados bajo modelos educativos internacionales. A esto se suman programas de prácticas profesionales, colaboración con instituciones educativas y esquemas de capacitación continua.

La cultura organizacional acompaña este proceso. El «ZF Way», basado en Pasión, Diversidad, Anticipación, Empoderamiento y Responsabilidad, define la forma en que la empresa opera y toma decisiones. Este enfoque se complementa con el pilar de sostenibilidad «Acting for All People», que incorpora principios de respeto, igualdad de oportunidades y desarrollo integral.



FOTO: CORTESÍA DE ZF MÉXICO

Operar con responsabilidad: sostenibilidad y comunidad

La sostenibilidad se ha integrado como un componente estructural de la operación. La reducción de emisiones, la eficiencia energética y el manejo responsable de residuos forman parte de estándares globales que se aplican en todas sus plantas.

En paralelo, la empresa desarrolla programas educativos, de integración comunitaria y de fortalecimiento del tejido social en las regiones donde opera, reconociendo que el desarrollo industrial no puede desvincularse del entorno social.

Coordinación sectorial en momentos clave

En este recorrido, la relación con la Industria Nacional de Autopartes (INA) ha sido un factor constante de articulación.

Desde etapas tempranas, la asociación facilitó la cercanía con el Gobierno Federal y permitió la participación del sector en decisiones estratégicas como la entrada de México a la OMC y la negociación del TLCAN, un entorno que impulsó la expansión industrial. Años más tarde, durante la negociación del T-MEC, la INA volvió a desempeñar un papel relevante en la defensa de los intereses del sector y en el acompañamiento de nuevas inversiones.

La relación también se ha extendido al mercado de repuesto, donde ZF es socio fundador de Expo-INA y ha participado activamente en su Consejo Directivo durante más de 25 años, incluso presidiéndolo.

Uno de los momentos más claros de esta coordinación ocurrió durante la pandemia de COVID-19. ZF compartió protocolos implementados en China y Europa, lo que

permitió al IMSS establecer lineamientos nacionales para la reapertura segura de la industria. Una planta en Toluca sirvió como referencia para su implementación, facilitando el regreso a la producción automotriz en México.

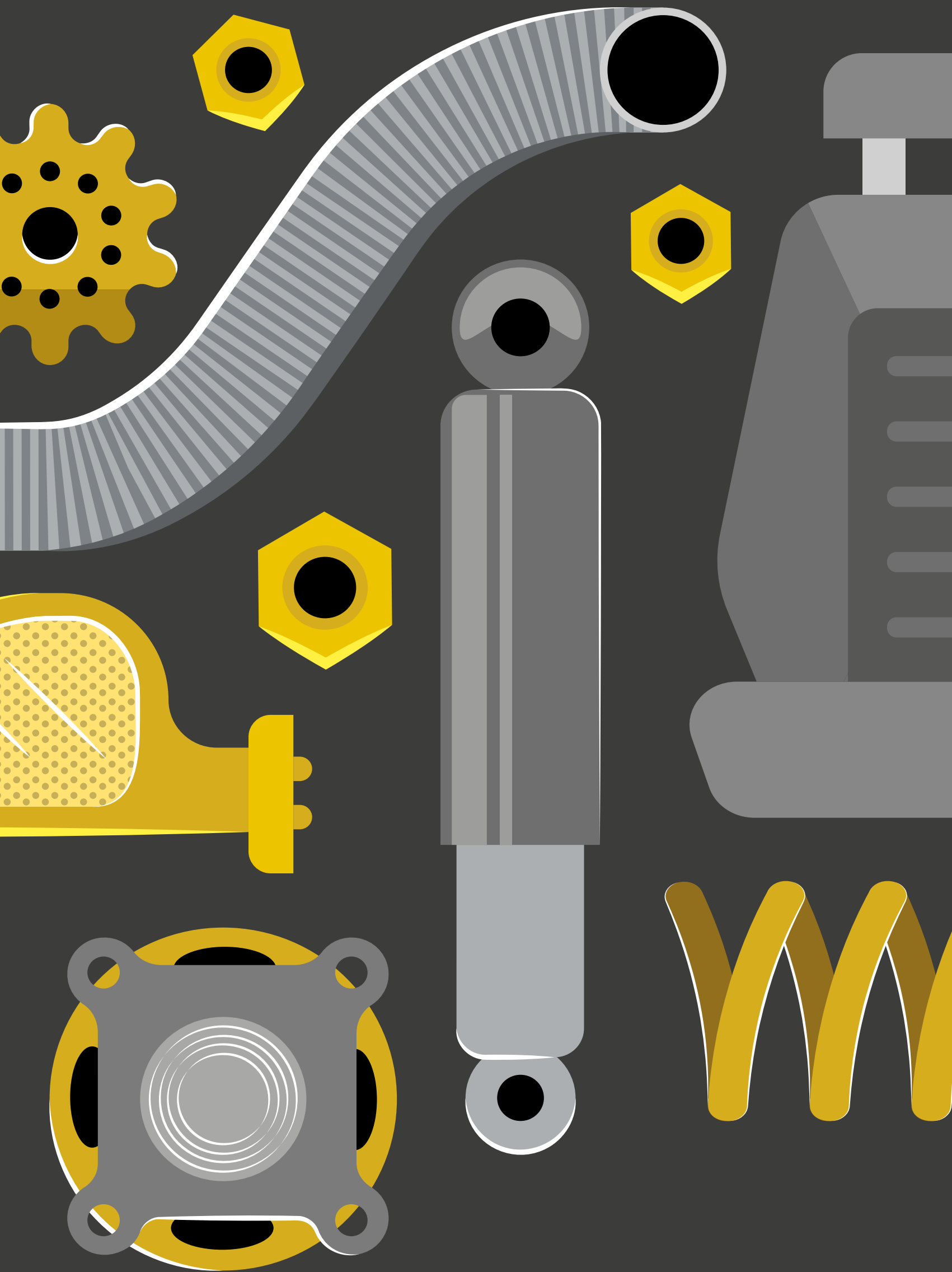
México: un nodo del futuro automotriz

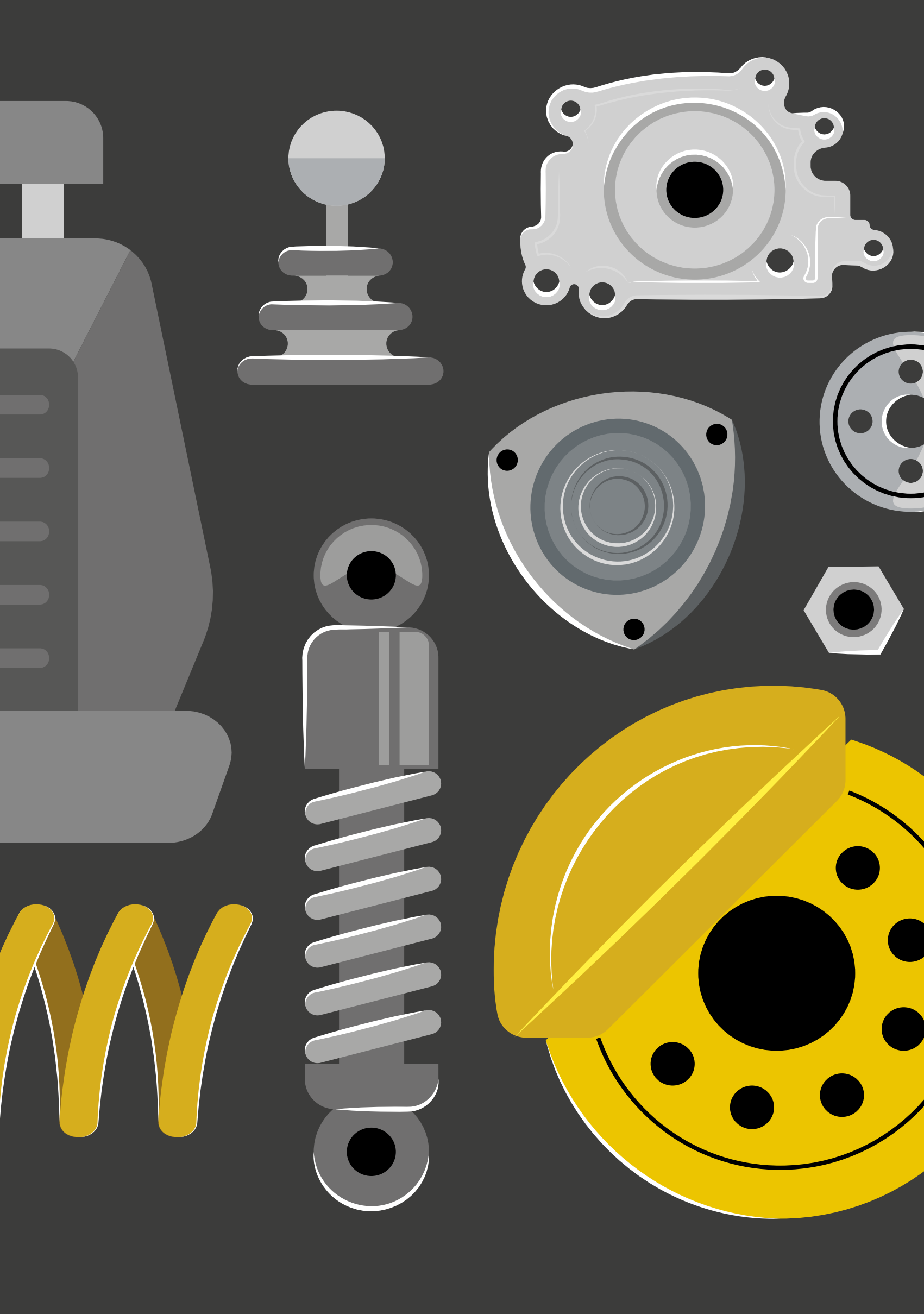
La trayectoria de ZF en México deja ver una idea que se ha ido consolidando con el tiempo: el país no sólo ensambla. También prueba, valida, desarrolla y aprende.

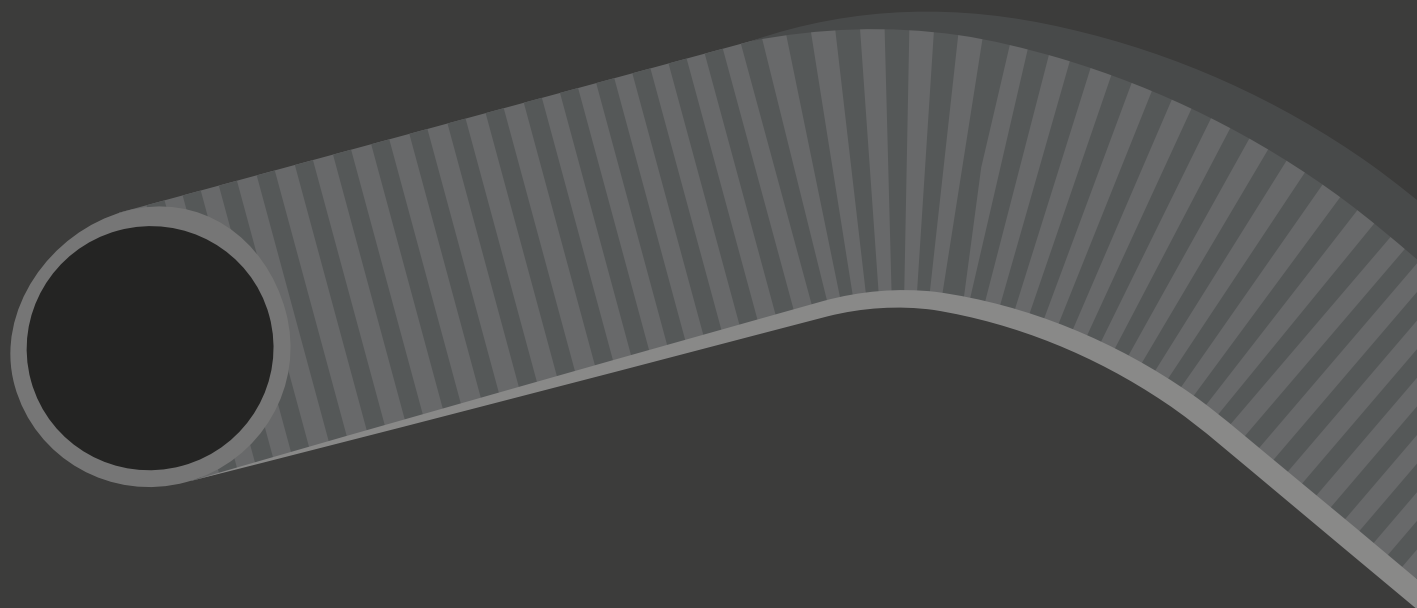
En una industria que avanza hacia la electrificación, el *software* y la conducción asistida, ZF continúa ampliando sus capacidades en México. Más que una plataforma productiva, el país se ha convertido en un nodo tecnológico dentro de la red global de la empresa.

Y en ese proceso, su papel ya no es complementario. Es estructural. 🍌

ZF continúa ampliando sus capacidades en México. Más que una plataforma productiva, el país se ha convertido en un nodo tecnológico dentro de la red global de la empresa.







**EL FUTURO EN
MARCHA**

Hay momentos en los que una industria deja de preguntarse qué ha logrado y comienza a preguntarse qué sigue.

La automotriz —y, en su interior, la de autopartes— atraviesa uno de esos momentos. No porque haya perdido rumbo, sino porque las coordenadas que la habían guiado durante décadas se están desplazando: la electrificación avanza, los vehículos autónomos dejan de ser una promesa lejana, el *software* redefine la arquitectura del automóvil y la conectividad transforma la experiencia de movilidad; al mismo tiempo, los mercados se reconfiguran, las reglas del comercio se tensan y las cadenas de valor se reorganizan con una lógica distinta.

En ese contexto, el futuro dejó de ser una proyección lejana y se ha convertido en una conversación inmediata.

Esta sección parte de esa idea. Reúne voces que, desde distintos ámbitos —industria, análisis económico, comercio internacional, tecnología—, observan el mismo fenómeno con ángulos complementarios. No ofrecen una sola respuesta, ni buscan hacerlo. Lo que construyen es un mapa: uno donde aparecen tensiones, oportunidades y preguntas abiertas.

Porque hablar hoy de movilidad implica mucho más que hablar de vehículos. Implica entender cómo conviven distintas trayectorias tecnológicas —electromovilidad, automatización, digitalización—, cómo se integran sistemas cada vez más complejos donde *hardware* y *software* operan como una sola

capa, y cómo nuevas exigencias en sostenibilidad, seguridad y experiencia del usuario reconfiguran la industria desde dentro.

En ese proceso, las cadenas de suministro dejan de ser sólo un sistema logístico para convertirse en un espacio estratégico. La regionalización, la resiliencia, la capacidad de adaptación y la especialización empiezan a pesar tanto como el costo. Y ahí, la industria de autopartes —por su posición en el corazón de esa red— adquiere una relevancia particular: es donde convergen materiales, ingeniería, electrónica y, cada vez más, inteligencia digital.

Las entrevistas que se presentan a continuación no buscan anticipar un escenario único. Más bien permiten asomarse a un momento de transición: uno en el que la industria redefine su manera de producir, de competir y de colaborar, mientras incorpora tecnologías que hace apenas unos años parecían marginales y hoy son centrales.

Lo que aparece en estas páginas no es una conclusión, sino una lectura en movimiento. Una forma de entender cómo quienes están dentro de la industria —quienes toman decisiones, desarrollan tecnología, analizan tendencias— están pensando el futuro mientras lo construyen.

Porque si algo caracteriza a esta etapa no es la certeza, sino la capacidad de interpretar el cambio y, a partir de esa interpretación, decidir hacia dónde moverse. 🍌

NAZARETH BLACK: CONSTRUIR DESDE MÉXICO, CAMBIAR LA LÓGICA DE LA INDUSTRIA

No es común encontrar a alguien que haya decidido fabricar automóviles en un país donde, históricamente, la industria ha estado orientada a ensamblar los de otros. Nazareth Black habla desde ese lugar.

Con más de dos décadas en el sector automotriz, ha seguido de cerca una industria que hoy atraviesa uno de sus momentos de mayor transformación. Al frente de Zacua —la primera marca mexicana de vehículos eléctricos— su aproximación es sobria: las revoluciones no se anuncian, se construyen.

Desde el inicio de la conversación, Nazareth Black establece una condición: evitar el singular. Para ella, los proyectos que buscan transformar una industria no pueden explicarse desde una sola voz.

Así nació Zacua. No como una irrupción aislada, sino como una apuesta sostenida en un entorno dominado por grandes corporaciones globales. Su origen no responde a grandes capitales ni a decisiones externas, sino a una convicción interna. «Somos una empresa familiar y no hemos tenido que convencer a nadie de apostar por esto. Apostamos por lo que creemos», explica Black.

La empresa salió al mercado en plena pandemia de COVID-19, en uno de los momentos más inciertos para la industria global. Cinco años después, su permanencia habla tanto de resiliencia como de consistencia.

Pero detrás del proyecto hay una lectura más amplia. México, con una larga tradición automotriz, ha ocupado principalmente un lugar dentro de la manufactura. Para Black, esa posición debe replantearse: la electromovilidad abre una ventana distinta, una oportunidad para redefinir el papel del país en la industria.

Más que un vehículo, una estrategia de largo plazo
Zacua no se concibe únicamente como fabricante. Su objetivo es más estructural: reducir la dependencia tecnológica. «Tener dependencia tecnológica te coloca en una posición vulnerable», señala Black. Por eso, el proyecto se plantea como una construcción de largo plazo, donde la empresa es sólo una parte de una ambición mayor. «Es una jugada a largo plazo, pensando como país, no como empresa», explica.

En ese camino, los avances son progresivos. La integración local ha alcanzado niveles relevantes, con la meta de desarrollar un vehículo con proveeduría completamente nacional. «Hemos logrado un 60-70% de integración local», explica Black, con la mirada puesta en un objetivo ambicioso: desarrollar el primer vehículo con proveeduría completamente nacional, incluido el motor.

Los desafíos son claros. El desarrollo de componentes críticos —como motores y baterías— sigue dependiendo, en gran medida, de cadenas globales concentradas en Asia. Para Black, esa dependencia define tanto el límite actual como el horizonte de acción. «Estamos trabajando ya en un motor propio y el último gran reto es la batería», señala.

Las pymes como base de la transformación

En contraste con las narrativas centradas en grandes corporaciones, Black sitúa el núcleo del cambio en otro lugar: las pequeñas y medianas empresas.

«Las pymes somos la columna vertebral de este país», afirma. Desde su experiencia, emprender en México implica operar en un entorno complejo, donde la resiliencia es una condición constante.

Pero esa misma complejidad ha generado capacidades. Para quienes buscan incorporarse a la industria, su planteamiento es directo: no esperar a que la transformación ocurra, sino participar en su construcción.

Zacua, en ese sentido, ha operado como un nodo dentro de una red más amplia: proveedores, universidades, instituciones y usuarios. Un ecosistema donde la colaboración no es un complemento, sino una condición necesaria.

En su relación con organismos como la Industria Nacional de Autopartes (INA), Black reconoce avances, pero también áreas de oportunidad. La clave, señala, está en la visibilidad y en la conexión efectiva con los emprendedores.

«Es muy importante que todos los emprendedores que están en el sector sepan que existen organismos como INA», explica, porque en un entorno donde la velocidad es constante, la falta de información puede traducirse en oportunidades perdidas.

Electromovilidad: las dos caras de la moneda

La transición hacia vehículos eléctricos representa una oportunidad evidente para la industria. Pero también introduce tensiones. Black advierte sobre un riesgo concreto: la apertura acelerada sin un fortalecimiento paralelo de capacidades locales.

La entrada de nuevos competidores globales puede presionar a empresas nacionales que aún no han logrado adaptarse. «Hay empresas que van a tener que redefinir su modelo o desaparecer», señala.

Frente a ese escenario, su planteamiento es claro: la transición requiere algo más que mercado. Necesita política industrial, incentivos a la innovación y mecanismos que permitan a las empresas nacionales evolucionar.

La ciudad como punto de partida

La discusión sobre movilidad, en su visión, no puede separarse del entorno urbano. Si el futuro de la industria se juega en la tecnología, el de la movilidad se define en las ciudades. Para Black, la tendencia es inevitable: espacios urbanos cada vez más saturados exigirán soluciones distintas.

El crecimiento de las ciudades está modificando las condiciones de desplazamiento. En ese contexto, el tamaño y la eficiencia de los vehículos se vuelven variables centrales. «La respuesta está en vehículos más pequeños», plantea. Los llamados *city cars*, junto con esquemas de

Si el futuro de la industria se juega en la tecnología, el de la movilidad se define en las ciudades. Para Black, la tendencia es inevitable: espacios urbanos cada vez más saturados exigirán soluciones distintas.

micromovilidad y transporte público, configuran un modelo distinto al que predominó durante décadas.

Pero el cambio no es únicamente técnico. Implica decisiones públicas y transformaciones culturales que aún están en proceso.

Ampliar el campo de juego

A futuro, Black no visualiza a Zacua únicamente como una marca, sino como una plataforma. «Queremos que sea una catapulta», explica. La experiencia acumulada se convierte, así, en un insumo para otros proyectos que puedan surgir en el país.

En esa lógica, el desarrollo de nuevas empresas no se entiende como competencia, sino como expansión del

ecosistema. Nazareth Black sintetiza esa visión: mirar el conjunto antes que la posición individual. Entender el tamaño del mercado y actuar en consecuencia. La transformación de la industria, sugiere, no dependerá de una sola empresa ni de una sola decisión, sino de la capacidad de sumar esfuerzos en un momento en que las reglas del sector están cambiando. Por eso, a los más de 900 agremiados de la INA les sugiere: «Observen el tamaño del pastel. Ahora pregúntense: ¿de qué tamaño es la rebanada que tienen hoy y qué les impide alcanzar una más grande? La respuesta está en actuar, sumar capacidades y unir esfuerzos, porque los proyectos que transforman industrias y generan impacto nunca se construyen en solitario, sino en equipo». 🌱



FOTO: CORTESÍA DE ZACUA

NAZARETH BLACK, EMPRENDEDORA MEXICANA AL FRENTE DE ZACUA, LA PRIMERA MARCA NACIONAL EN DESARROLLAR, PRODUCIR Y COMERCIALIZAR AUTOS ELÉCTRICOS ENSAMBLADOS COMPLETAMENTE EN MÉXICO.

CECILIA GARCÍA-PADILLA HIGUERA: CONSTRUIR INSTITUCIONES PARA UNA INDUSTRIA EN TRANSFORMACIÓN

Mientras la industria de autopartes desarrolla nuevas tecnologías y se adapta a cadenas de suministro más complejas y mercados en transformación, la INA ha emprendido un proceso de renovación interna orientado a fortalecer sus capacidades institucionales. Cecilia García-Padilla Higuera explica las razones y alcances de esta transformación.

Cuando se habla del futuro de la industria automotriz suelen aparecer temas como electrificación, inteligencia artificial, automatización o nuevas cadenas globales de suministro. Sin embargo, detrás de cualquier transformación tecnológica existe una condición menos visible, pero igualmente importante: la capacidad de las instituciones para adaptarse a los cambios.

Desde esa perspectiva, Cecilia García-Padilla Higuera observa uno de los procesos más relevantes que ha vivido recientemente la Industria Nacional de Autopartes (INA): la modernización de sus estatutos y de su estructura de gobernanza.

Abogada y asesora legal de la asociación, García-Padilla encabezó la revisión más profunda del marco normativo interno de la INA desde su fundación. El objetivo no era simplemente actualizar documentos, sino adecuar una organización nacida en otro contexto económico y tecnológico a las exigencias de una industria cada vez más global, dinámica y compleja.

«La INA se constituyó en agosto de 1961. Muchas de las disposiciones respondían a una realidad completamente distinta a la que vivimos hoy», explica.

La decisión de emprender una reforma integral surgió de una necesidad práctica: agilizar procesos, fortalecer la transparencia y dotar a la asociación de herramientas que le permitieran responder con mayor rapidez a los desafíos de la industria.

La pandemia terminó por acelerar ese proceso. «La contingencia abrió la posibilidad de celebrar sesiones de asamblea y de consejo vía Zoom, algo que anteriormente no existía», recuerda.

Lo que comenzó como una medida extraordinaria pronto evidenció una realidad más profunda: los mecanismos tradicionales de operación ya no respondían a la dinámica de una industria cuyos principales actores están en distintas regiones del país y participan en cadenas globales de producción que operan a velocidad creciente.

Pero la reforma iba mucho más allá de la digitalización. Uno de los cambios más relevantes tuvo que ver con la integración y renovación del Consejo Directivo. Durante años, la permanencia de algunos consejeros respondía principalmente a la continuidad institucional. Los nuevos estatutos introdujeron mecanismos de rotación y periodos escalonados que permiten incorporar nuevas voces sin perder experiencia acumulada.

La lógica detrás del cambio es sencilla: una industria que se transforma constantemente necesita incorporar nuevas voces, experiencias y visiones de futuro. «Buscamos ideas frescas y nuevas perspectivas», resume García-Padilla.

La reforma también fortaleció los mecanismos de control interno y rendición de cuentas. Se establecieron procesos más claros para la autorización de operaciones, se reforzó el papel de los comités de supervisión y se delimitaron con mayor precisión las facultades de representación de la asociación. «Tratamos de cuidar todos esos aspectos para tener más seguridad y más transparencia», explica.

Para García-Padilla, el fortalecimiento institucional no es un asunto administrativo, sino una condición necesaria para la credibilidad y la representatividad de cualquier organización empresarial. Los cambios también ayudaron a clarificar la participación de las empresas dentro de la asociación, diferenciando con mayor precisión las figuras de asociados y afiliados, así como sus respectivos derechos y responsabilidades.

Al mismo tiempo, la incorporación de firmas electrónicas, sesiones híbridas y nuevos mecanismos de operación permitió reducir tiempos que anteriormente podían extenderse durante semanas. «Hoy un acta puede estar lista prácticamente al día siguiente de una sesión», comenta.

Detrás de esos cambios existe una convicción profunda: la competitividad de una organización también depende de su capacidad para tomar decisiones oportunamente.

Esta renovación ocurre en un momento en que la INA ha fortalecido su papel como interlocutor técnico de la industria automotriz y de autopartes, tanto en México como en el ámbito internacional. «Hoy por hoy, la INA está más fuerte que nunca. Participa en numerosos comités, consejos y espacios de diálogo nacionales e internacionales», afirma.

Sin embargo, García-Padilla considera que ninguna reforma debe entenderse como definitiva. «En diez años probablemente estos estatutos también tendrán que actualizarse», reconoce.

La velocidad de los cambios tecnológicos, regulatorios y económicos obliga a las instituciones a evolucionar continuamente. Para García-Padilla, la INA debe mostrar la misma capacidad de adaptación que ha caracterizado históricamente a la industria de autopartes.

Por ello, considera que el principal valor de la reforma no radica en las disposiciones específicas que incorpora, sino en la capacidad que le otorga a la organización para seguir adaptándose. Porque construir el futuro de una industria no depende únicamente de nuevas tecnologías o nuevas inversiones. También requiere instituciones capaces de evolucionar al mismo ritmo que los sectores que representan. Para Cecilia García-Padilla, esa es precisamente la tarea que hoy enfrenta la INA: prepararse para los desafíos del futuro sin perder la solidez construida durante más de seis décadas. 🍷

FOTO: ARCHIVO



CECILIA GARCÍA-PADILLA HIGUERA ES ABOGADA Y ASESORA LEGAL DE LA INDUSTRIA NACIONAL DE AUTOPARTES.

La velocidad de los cambios tecnológicos, regulatorios y económicos obliga a las instituciones a evolucionar continuamente. Para García-Padilla, la INA debe mostrar la misma capacidad de adaptación que ha caracterizado históricamente a la industria de autopartes.



FOTO: ARCHIVO

FRANCISCO N. GONZÁLEZ DÍAZ: LA MOVILIDAD NOS HACE HUMANOS

En entrevista por el 65 aniversario de la Industria Nacional de Autopartes (INA), su Presidente Ejecutivo, Francisco N. González Díaz, recorre los hitos que han consolidado a México como el cuarto productor mundial de autopartes y plantea los ejes que definirán su evolución hacia las próximas décadas.

Cuando Francisco N. González Díaz asumió la presidencia ejecutiva de la INA, en enero de 2022, la industria automotriz global aún enfrentaba las disrupciones derivadas de la pandemia de COVID-19. En ese contexto, el reto no era sólo recuperar la operación, sino redefinir el papel de México dentro de una cadena de valor en transformación.

A poco más de cuatro años de distancia, su diagnóstico es directo: «Es el sector más importante de México en muchos sentidos». La afirmación se sostiene en datos concretos: una industria que supera los 100 mil millones de dólares en exportaciones, que representa alrededor del 22% de las ventas externas del país y que ha consolidado a México como el cuarto productor mundial de autopartes.

Pero, más allá de las cifras, el eje de su lectura está en otro factor: el talento. «México ya no es una competencia de costo, es una competencia de talento», afirma. La capacidad de integrar conocimiento técnico y operación industrial se ha convertido en la principal ventaja del país dentro de Norteamérica.

Una trayectoria marcada por momentos de inflexión

Al revisar la evolución del sector, Francisco González identifica una secuencia de momentos que explican su consolidación. El primero, el decreto automotriz de 1962, que sentó las bases de la manufactura nacional. El segundo, la integración comercial derivada del TLCAN, que posicionó a México como plataforma exportadora.

El tercero llegó con el T-MEC, al elevar el contenido regional y fortalecer la producción en Norteamérica. El cuarto se asocia a los incentivos a la electromovilidad en Estados Unidos, que impulsaron nuevas inversiones en la región.

Entre estos procesos, la pandemia marcó una interrupción significativa. «Quedó claro que las autopartes son fundamentales, no sólo para México», señala, al recordar la presión global para reactivar la industria.

Hoy, el sector enfrenta un nuevo momento, caracterizado por tensiones comerciales y ajustes en la política industrial. Sin embargo, el posicionamiento de México se mantiene sólido: Estados Unidos mantiene su dependencia de la proveeduría mexicana, incluso en un entorno más restrictivo.

Norteamérica como eje estratégico

En la discusión sobre el futuro comercial, la postura de González es clara: la prioridad es preservar la certidumbre dentro del marco existente. «Necesitamos regresar a lo negociado», afirma, en referencia al T-MEC.

La integración regional sigue siendo el principal activo. Más del 90% de las exportaciones del sector se dirigen a Estados Unidos, lo que define una relación estructural difícil de sustituir.

Esto no excluye la diversificación. Existen oportunidades en Sudamérica y Europa, pero la lógica geográfica y productiva mantiene a Norteamérica como el eje central de la estrategia industrial.

Tecnología y sostenibilidad: el siguiente salto

El siguiente ciclo de la industria estará determinado por la convergencia de cambios tecnológicos: electrificación,

Más allá de los datos y las proyecciones, Francisco González resume su visión del sector en una frase: «La movilidad es lo que hace al ser humano», señala. No como una consigna, sino como una lectura estructural: moverse implica conectar, producir, intercambiar.

automatización, nuevos materiales y sistemas de conducción asistida y autónoma.

«Cuando hay un cambio tecnológico, o te vuelves seguidor o das un salto», explica. Para México, este momento representa una oportunidad para avanzar en la cadena de valor, particularmente en áreas vinculadas a ingeniería, electrónica y desarrollo tecnológico.

La sostenibilidad se integra a este proceso como un componente estructural. La economía circular, el reciclaje de materiales y la reducción de emisiones ya no son elementos periféricos, sino parte del modelo de negocio.

Sin embargo, el crecimiento acelerado también ha evidenciado limitaciones. Infraestructura, energía y logística aparecen como condiciones críticas para sostener la expansión. «Necesitamos que la infraestructura crezca al ritmo de la industria», advierte.

El papel de la INA y la construcción del futuro

En su proyección hacia el largo plazo, González plantea a la INA como un actor que trasciende la representación gremial. Su función, señala, es articular talento, innovación y política industrial.

El desarrollo de capacidades humanas ocupa un lugar central en esta visión: formación técnica, educación dual y certificación de competencias como base para sostener la competitividad.

Hacia el futuro, anticipa una industria diversificada en tecnologías: electromovilidad, hidrógeno y nuevos sistemas de propulsión coexistiendo en distintos segmentos. «Las posibilidades son amplias», afirma.

Una idea de fondo

Más allá de los datos y las proyecciones, Francisco González resume su visión del sector en una frase: «La movilidad es lo que hace al ser humano», señala. No como una consigna, sino como una lectura estructural: moverse implica conectar, producir, intercambiar.

Desde esa perspectiva, la industria de autopartes no es sólo un componente de la economía, sino una condición para su funcionamiento. Y en ese sistema, México ha logrado posicionarse como un actor central.

El desafío hacia adelante no es menor: sostener esa posición en un entorno que cambia con rapidez. Pero también es una oportunidad: la de consolidar una industria que ya no compite sólo por costos, sino por capacidad, integración y visión de largo plazo. 🍌

MANTENER LA VISTA EN EL CAMINO: DE LA INTEGRACIÓN REGIONAL A LA MANUFACTURA AVANZADA

Por Ildefonso Guajardo Villarreal

La integración regional transformó a la industria mexicana de autopartes en uno de los sectores más competitivos del país. Hoy, la electrificación, la digitalización, la inteligencia artificial y la reconfiguración de las cadenas globales de suministro plantean una nueva pregunta: cómo convertir esa historia de éxito en la plataforma industrial del futuro.



FOTO: CORTESÍA DE ILDEFONSO GUAJARDO

ILDEFONSO GUAJARDO VILLARREAL ES ECONOMISTA Y CURSÓ ESTUDIOS DE DOCTORADO EN FINANZAS PÚBLICAS Y ECONOMÍA. FUE SECRETARIO DE ECONOMÍA DURANTE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL 2012-2018, CARGO DESDE EL CUAL ENCABEZÓ AL EQUIPO RESPONSABLE DE LA NEGOCIACIÓN DEL TRATADO ENTRE MÉXICO, ESTADOS UNIDOS Y CANADÁ (T-MEC).

La historia de la industria mexicana de autopartes es, en muchos sentidos, la historia de la transformación económica de México durante las últimas décadas.

Pocas industrias reflejan con tanta claridad el camino recorrido por el país: la transición desde una economía relativamente cerrada hacia una plataforma manufacturera profundamente integrada a las cadenas globales de valor.

Lo que comenzó como un esfuerzo por desarrollar capacidades productivas nacionales terminó convirtiéndose en uno de los ejemplos más exitosos de integración industrial en el mundo.

Hoy, la relevancia de la industria puede medirse en millones de vehículos que circulan por las carreteras de México, América del Norte y el resto del mundo. Pero también puede observarse en su impacto sobre la inversión, el empleo, las exportaciones y la competitividad manufacturera de toda una región.

A lo largo de varias décadas, la industria de autopartes se ha consolidado como uno de los pilares de la economía mexicana. Su crecimiento permitió construir complejas cadenas de suministro que abastecen a la industria automotriz y a numerosos sectores relacionados, fortaleciendo la integración económica regional y posicionando a México como un actor estratégico dentro de América del Norte.

Este desarrollo no ocurrió por accidente. A lo largo de su historia, la industria ha demostrado una extraordinaria capacidad de adaptación frente a algunos de los cambios más profundos que ha experimentado el comercio internacional. Desde la apertura económica de México y la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), pasando por acuerdos como el Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea y el Tratado Integral y Progresista de Asociación Transpacífico (TIPAT), hasta la implementación del Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), el sector ha sabido evolucionar y mantener su competitividad en entornos cada vez más exigentes.

Detrás de esa evolución existe un amplio ecosistema de productores, proveedores, distribuidores, comercializadores, centros de ingeniería y talento especializado que ha permitido construir una de las plataformas manufactureras más sofisticadas del país. Es precisamente esa combinación de capacidades industriales, conocimiento técnico y experiencia acumulada la que permite mirar hacia adelante con confianza.

Y el futuro ofrece oportunidades significativas.

La transición hacia nuevas tecnologías de movilidad, la electrificación del transporte, la digitalización de los procesos productivos y el desarrollo de soluciones para vehículos cada vez más sofisticados abrirán nuevos espacios para la innovación, la inversión y el crecimiento.

Sin embargo, estas oportunidades estarán acompañadas de desafíos igualmente relevantes. La competencia internacional se intensifica, las exigencias regulatorias y ambientales continúan evolucionando, los consumidores modifican sus preferencias y la sostenibilidad ocupa un lugar cada vez más importante en las decisiones empresariales y gubernamentales.

A ello se suman factores que están redefiniendo el entorno global de los negocios. La seguridad económica, la resiliencia de las cadenas de suministro, la adopción de

La transición hacia nuevas tecnologías de movilidad, la electrificación del transporte, la digitalización de los procesos productivos y el desarrollo de soluciones para vehículos cada vez más sofisticados abrirán nuevos espacios para la innovación, la inversión y el crecimiento.

tecnologías avanzadas, la automatización, la inteligencia artificial y la creciente interacción entre política industrial, comercio y geopolítica influirán cada vez más en la manera en que las empresas producen, invierten y compiten.

La industria de autopartes deberá responder a estos cambios con la misma capacidad de adaptación que ha demostrado hasta ahora.

Sin embargo, el futuro de la industria no debe entenderse únicamente a través de la evolución del automóvil. Las capacidades productivas, tecnológicas y logísticas desarrolladas por el sector durante décadas constituyen hoy una ventaja competitiva que puede servir a una amplia gama de industrias estratégicas. Desde la electromovilidad y las baterías hasta la industria aeroespacial, los dispositivos médicos, la automatización industrial y otras actividades de manufactura avanzada, la experiencia acumulada por las empresas del sector representa una plataforma invaluable para el desarrollo industrial de México durante las próximas décadas.

Si algo ha caracterizado a esta industria es su resiliencia. Ha enfrentado crisis económicas, transformaciones regulatorias, interrupciones en las cadenas globales de suministro, escasez de insumos estratégicos y profundos cambios tecnológicos. En cada etapa ha demostrado una capacidad notable para adaptarse, evolucionar y seguir creciendo.

Por ello, al mirar por el espejo retrovisor, encontramos razones para celebrar el papel que la industria mexicana de autopartes ha desempeñado en el desarrollo económico del país. Pero también encontramos razones para mirar hacia adelante con ambición.

El verdadero desafío de las próximas décadas no será únicamente seguir abasteciendo a la industria automotriz mundial; será aprovechar las capacidades construidas durante generaciones para consolidar una plataforma de innovación, manufactura avanzada y desarrollo tecnológico capaz de impulsar una nueva etapa de crecimiento para México.

La historia de éxito de la industria de autopartes ya está escrita. La siguiente tarea consiste en convertir esa experiencia, ese conocimiento y esa capacidad productiva en la base sobre la cual se construya el futuro industrial del país. 🍌

DIANA E. PÁEZ: AMPLIAR EL HORIZONTE PARA DISEÑAR EL FUTURO

Diana E. Páez, Senior Director de Energy & Mobility en el William Davidson Institute de la Universidad de Michigan, analiza el futuro de la movilidad desde una perspectiva que combina prospectiva, política pública y economía internacional. Su lectura parte de una premisa central: la transformación del sector automotriz no puede entenderse desde una escala local o regional, sino como parte de un sistema global profundamente interconectado.

Desde Michigan, uno de los principales centros de decisión de la industria automotriz a nivel global, Diana Páez observa un entorno donde las certezas se han reducido y la planeación se ha vuelto más compleja. «Cada vez es más difícil hacer planeación de muy largo plazo», señala. La razón, explica, es la convergencia de disrupciones tecnológicas, tensiones geopolíticas y cambios en los modelos de negocio.

En este contexto, la prospectiva adquiere un papel distinto. Para Páez, el error más común de gobiernos y empresas es intentar planear con una visión angosta, sin entender el sistema completo. No se trata de anticipar un único futuro, sino de construir escenarios que permitan diseñar estrategias flexibles. «Las compañías que se están destacando son las que pueden actuar con visión de largo plazo, pero con capacidad de adaptación», explica.

Este cambio de enfoque es particularmente relevante para la industria automotriz mexicana. Una de las limitaciones que identifica es la tendencia a analizar el sector desde una lógica predominantemente regional. «Se nos olvida que también debemos considerar las oportunidades y tendencias fuera de Norteamérica», advierte.

Desde su experiencia en mercados emergentes, señala que regiones como África y el Sudeste Asiático ofrecen espacios para el intercambio tecnológico, la innovación y el desarrollo de nuevos modelos de negocio. El reto no es únicamente atraer inversión, sino fortalecer ecosistemas locales capaces de generar soluciones propias.

¿El problema? La inercia. «La manera en que se han hecho las cosas deja muy poca discusión sobre innovación, *startups* y cómo integrar soluciones nuevas al corporativo. Necesitamos hacer mayor intercambio con otros países de América Latina que también están muy de punta». Esa es, para ella, una señal que debe abordarse con seriedad; un señuelo que no enciende alarmas aún, pero que podría definir los liderazgos en el sector durante la próxima década.

Integración regional y competencia global

La posición de México dentro de la industria automotriz norteamericana sigue siendo estratégica. Sin embargo,

el contexto ha cambiado. El concepto de *nearshoring* ha evolucionado, en algunos casos, hacia esquemas de *reshoring* impulsados por políticas industriales en Estados Unidos.

Aun así, las cadenas de valor construidas durante décadas siguen siendo un activo relevante. «Hay actores que reconocen explícitamente el papel de México en su propio éxito», señala.

En este entorno, la revisión del T-MEC se perfila como un punto de inflexión. Páez identifica tres ejes clave en esa discusión: condiciones laborales, la relación con China y el desarrollo de cadenas de suministro para minerales críticos.

Este último punto adquiere una dimensión estratégica. La transición hacia la electromovilidad requiere asegurar el acceso a insumos esenciales, lo que está impulsando esfuerzos globales para diversificar proveedores y reducir dependencias. «Se está tratando de construir una cadena alternativa a China», explica. «Eso requiere inversión, tiempo y coordinación».

Para México, esto representa una oportunidad, pero también un desafío: integrarse de manera más profunda a estas nuevas cadenas, no sólo desde la manufactura, sino desde etapas más tempranas del proceso productivo.

Electromovilidad: una transición en curso

La electrificación es uno de los ejes centrales de esta transformación. Aunque en Norteamérica se observa una desaceleración relativa, la tendencia global se mantiene.

«El mercado de vehículos eléctricos sigue creciendo», señala. «Ese crecimiento está desplazando al de combustión interna, especialmente en Asia y en mercados emergentes».

Desde esta perspectiva, la actual pausa en algunos segmentos no debe interpretarse como un retroceso, sino como un ajuste dentro de una transición de largo plazo. Para México, esto implica sostener el esfuerzo en desarrollo tecnológico, formación de talento e integración industrial.

La clave, advierte, es no perder continuidad en la construcción de capacidades. La electromovilidad no es sólo un cambio tecnológico, sino una reconfiguración completa del ecosistema productivo.

«Hay una pausa en la región, pero esto no va a parar. Debemos continuar invirtiendo en desarrollo de tecnología, en fuerza laboral, en todo el ecosistema que ha llevado años de construcción. No quitar el dedo del renglón», apunta.

Pensar la cadena completa

Uno de los planteamientos centrales de Páez es la necesidad de adoptar una visión integral de la cadena de valor. La transición actual no se limita a la manufactura final, sino que abarca desde la extracción de materias primas hasta el desarrollo de tecnologías y servicios asociados.

«Nos estamos moviendo de la manufactura de componentes a algo mucho más avanzado. Hay que pensar en toda la cadena de valor, desde el *upstream* hasta el *downstream*», señala.

Ejemplos de otras regiones refuerzan esta idea. En el Sudeste Asiático, por ejemplo, los países han avanzado en estrategias coordinadas para posicionarse en distintos eslabones de la cadena, reconociendo su complementariedad. Este enfoque contrasta con modelos donde múltiples actores compiten por ocupar el mismo espacio.

Para México, la lección es clara: identificar sus ventajas específicas y construir una estrategia diferenciada que permita capturar mayor valor dentro del sistema. «El país necesita voltear a ver cuál es su ventaja competitiva real. Con ese entendimiento, los tomadores de decisiones tendrán que



FOTO: CORTESÍA DE DIANA E. PÁEZ

DIANA E. PÁEZ, SENIOR DIRECTOR DE ENERGY & MOBILITY EN EL WILLIAM DAVIDSON INSTITUTE DE LA UNIVERSIDAD DE MICHIGAN.

hacer sus apuestas en diferentes pistas. México tiene un plan bilateral con Canadá y otro con Estados Unidos al mismo tiempo. Son diferentes escenarios, y hay que responder a todos con especificidad», explica.

Decisiones que definen el rumbo

Páez plantea escenarios posibles para el desarrollo del sector automotriz en México. En uno, el país consolida su posición como centro de ingeniería, manufactura avanzada y energía limpia. En otro, menos optimista, permanece en segmentos de menor valor agregado.

La diferencia entre ambos escenarios depende de decisiones concretas en el corto plazo. Entre ellas, destaca el compromiso con la transición energética, el fortalecimiento de ecosistemas de innovación y la capacidad de implementar políticas y procesos eficaces de manera ágil y confiable.

La atracción de inversión, por sí sola, no es suficiente si no se acompaña de desarrollo tecnológico local.

Una visión ampliada

La reflexión final no apunta a una solución única, sino a una dirección. Ampliar el horizonte implica diversificar relaciones, fortalecer capacidades internas y construir alianzas estratégicas más allá de los esquemas tradicionales.

En un entorno global cada vez más interdependiente, la competitividad no se define únicamente por la escala productiva, sino por la capacidad de integrarse a sistemas complejos y en transformación.

La clave, advierte Diana Páez, es no perder continuidad en la construcción de capacidades. La electromovilidad no es sólo un cambio tecnológico, sino una reconfiguración completa del ecosistema productivo.

Desde esa perspectiva, el futuro de la industria automotriz depende de algo más que la inercia acumulada. Requiere decisiones deliberadas, coordinación entre actores y una visión capaz de anticipar no sólo hacia dónde se mueve la industria, sino desde dónde quiere posicionarse cada país dentro de ella.

«Se debe ampliar el panorama, el horizonte de posibilidades y oportunidades. Buscar la diversificación en todos los sentidos. Invertir en tecnologías de innovación y alianzas estratégicas para seguir avanzando. Tener absoluta claridad del escenario que queremos construir», señala Páez.

No es una receta mágica, sino una llamada a la ambición intelectual y práctica. «La integración no se construye sola: se diseña con visión de futuro, con flexibilidad y, sobre todo, con la voluntad de mirar más allá del horizonte que se alcanza a ver», concluye. 🍌



RAFAEL PRIETO CURIEL ES INVESTIGADOR EN EL COMPLEXITY SCIENCE HUB (CSH).

RAFAEL PRIETO CURIEL: UNA MIRADA COMPLEJA AL FUTURO DE LA MOVILIDAD

Desde una perspectiva basada en la ciencia y los datos, Rafael Prieto Curiel, investigador en el Complexity Science Hub (CSH) —centro de investigación europeo dedicado al estudio de sistemas complejos—, analiza la relación entre el automóvil y las ciudades como un sistema dinámico, influido por factores económicos, urbanos y sociales. En ese marco, advierte que México atraviesa un proceso acelerado de «vehicularización», impulsado por el incremento del poder adquisitivo, la expansión territorial de las ciudades y la limitada capacidad de las alternativas de transporte público.

En Viena, donde hoy reside, Prieto Curiel estudia las ciudades como sistemas vivos. Su aproximación al automóvil no es frontal ni reduccionista: lo entiende como una pieza dentro de un ecosistema urbano más amplio, donde convergen infraestructura, decisiones públicas, comportamiento social y dinámica económica.

Su lectura del caso mexicano parte de una transformación silenciosa, pero profunda. «Lo que estamos viviendo en México es la ‘vehicularización’», señala. «En el año 2000 había unos 10 millones

de coches [...] hoy estamos llegando casi a los 40 millones». En ese mismo periodo, la población creció alrededor de 26%, mientras que el parque vehicular se multiplicó casi por cuatro.

Este crecimiento, advierte, no puede interpretarse únicamente como un problema. También refleja una ampliación en el acceso a bienes, movilidad y oportunidades. El automóvil ha sido —y sigue siendo— un facilitador de desarrollo. El desafío surge cuando esa expansión rebasa la capacidad de las ciudades para absorberla.

En la visión de Rafael Prieto Curiel, en el futuro el automóvil no desaparece, pero sí se reconfigura. La movilidad del futuro tenderá hacia sistemas integrados, donde convivan transporte público, soluciones individuales y nuevas tecnologías. «No hay una sola solución, hay múltiples combinaciones».

«La escala urbana ha cambiado», explica. «No es fácil decir a las personas que caminen si sus trayectos son de 20 kilómetros». En ese contexto, la movilidad individual deja de ser una opción y se convierte, en muchos casos, en una necesidad estructural.

En el corto plazo, la tendencia difícilmente se revertirá. «El número de vehículos continuará creciendo, probablemente a un ritmo mayor que la población», afirma. Factores como la mayor accesibilidad, la diversificación del mercado —incluidas las motocicletas— y la falta de sistemas de transporte público suficientemente robustos sostienen esta inercia. Más que un fenómeno aislado, se trata de una dinámica sistémica.

Tecnología y límites de la innovación

Frente a las nuevas tecnologías, la postura de Rafael Prieto Curiel es clara: su potencial es significativo, pero no es suficiente por sí mismo.

Soluciones como los vehículos autónomos o los modelos de movilidad compartida pueden mejorar ciertos aspectos del sistema, pero también generar efectos no previstos. «Este tipo de soluciones aumenta el número de kilómetros recorridos en coche», advierte, citando estudios recientes.

El problema, sugiere, no es tecnológico, sino estructural. Sin una reorganización del espacio urbano y una mejora sustantiva en la oferta de transporte público, la innovación tiende a integrarse en las mismas dinámicas que busca transformar.

Repensar la sostenibilidad

En materia ambiental, su análisis amplía el enfoque habitual. Más allá de las emisiones en operación, pone atención en el ciclo completo del automóvil.

«Producir un coche emite más o menos 18 toneladas de dióxido de carbono», señala. A ello se suman impactos menos visibles: el desgaste de llantas, frenos y materiales urbanos, que también forman parte del entorno contaminante.

En este sentido, la electrificación representa un avance relevante, pero parcial. Atiende una dimensión del problema, pero no resuelve por completo los efectos asociados al modelo de movilidad predominante.

El uso del espacio es otro factor crítico. Un automóvil requiere aproximadamente 50 metros cuadrados en la ciudad para circular, lo que evidencia la presión que ejerce sobre el territorio. El reto no es eliminarlo, sino integrarlo de manera más eficiente dentro del sistema urbano.

Industria, ciudad y transición

Para México, el potencial de crecimiento del sector automotriz sigue siendo significativo. El país se encuentra

en una etapa intermedia de desarrollo, con margen para expandir su mercado interno y fortalecer su posición industrial.

Al mismo tiempo, este crecimiento plantea la necesidad de evolucionar hacia soluciones más eficientes y mejor adaptadas al entorno urbano. «El cambio tendría que ser hacia vehículos más pequeños, que requieran menos materiales», plantea.

En su visión, el automóvil no desaparece, pero sí se reconfigura. La movilidad del futuro tenderá hacia sistemas integrados, donde convivan transporte público, soluciones individuales y nuevas tecnologías. «No hay una sola solución, hay múltiples combinaciones», resume.

Uno de los desafíos más relevantes en México es cultural. La percepción del transporte público sigue siendo un factor determinante en las decisiones de movilidad. Sin una mejora en su calidad y en su imagen, la dependencia del automóvil difícilmente disminuirá.

En este contexto, la industria automotriz puede desempeñar un papel más amplio. No sólo como productora de vehículos, sino como desarrolladora de soluciones de movilidad adaptadas a las condiciones reales de las ciudades. «La industria podría ocupar el espacio para diseñar transporte adecuado [...] camiones más pequeños, por ejemplo», sostiene.

Una transición en curso

La trayectoria que describe Prieto Curiel no es disruptiva, sino evolutiva. Las ciudades atraviesan ciclos: primero crecen con el automóvil, después enfrentan sus límites y, eventualmente, buscan equilibrar sus sistemas de movilidad.

«Primero coches, luego muchos más coches... y luego, cuando la gente está fastidiada, entonces vamos para atrás», reflexiona al analizar la experiencia de algunas ciudades europeas.

Desde la perspectiva de la complejidad, el futuro no depende de una sola decisión, sino de la interacción entre múltiples variables. En ese entramado, el automóvil y la industria de autopartes seguirán siendo actores centrales, pero dentro de un sistema que tiende a diversificarse, integrarse y adaptarse.

Para Prieto Curiel, México se encuentra a mitad de camino. Entender ese proceso no implica anticipar una ruptura, sino reconocer una transición en curso. Una transición donde la movilidad deja de pensarse en términos aislados y comienza a entenderse como parte de un sistema más amplio, en el que convergen tecnología, territorio y decisiones colectivas. 🍌

RAÚL ROJAS GONZÁLEZ: LA MOVILIDAD AUTÓNOMA Y LA NUEVA CALIDAD DE VIDA

Raúl Rojas González, matemático mexicano, doctor en economía y profesor emérito de Inteligencia Artificial en la Universidad Libre de Berlín, es uno de los pioneros en el desarrollo de vehículos autónomos. Sus prototipos —Spirit of Berlin y AutoNOMOS— han recorrido tanto calles europeas como trayectos de larga distancia en México sin intervención humana. En esta conversación, Rojas propone una lectura del futuro de la movilidad que trasciende la tecnología: la autonomía no es sólo una innovación en el vehículo, sino un punto de partida para replantear la relación entre automóvil, ciudad e industria.

Desde Berlín, donde ha desarrollado buena parte de su trayectoria, Raúl Rojas González observa la evolución de la conducción autónoma con una perspectiva de largo plazo.

Cuando inició sus investigaciones, a mediados de la década de 2000, estimaba que los vehículos autónomos tardarían varias décadas en consolidarse. «El avance ha sido mucho más rápido de lo previsto», señala. Hoy existen servicios operativos en ciudades como San Francisco, donde empresas tecnológicas han logrado llevar la autonomía a una fase comercial.

Sin embargo, advierte una diferencia clara entre el ritmo de la investigación y el de la industria automotriz. Mientras algunas compañías tecnológicas avanzan hacia modelos completamente autónomos, gran parte de las armadoras ha optado por una estrategia gradual basada en sistemas avanzados de asistencia al conductor.

«Hay diferentes ritmos de desarrollo», explica. «La pregunta es cómo se van a integrar en el futuro». En ese proceso, identifica una transformación estructural: el desplazamiento del motor como eje del vehículo hacia la electrónica y el *software*.

Redefinir el vehículo, redefinir la ciudad

En la visión de Rojas, el vehículo del futuro no será una evolución del actual, sino una reconfiguración total.

Si la autonomía se integra en los sistemas de transporte colectivo, la lógica del diseño cambia: menores velocidades, estructuras más ligeras y una reducción significativa en la complejidad mecánica tradicional. «Si la velocidad máxima es de 40 kilómetros por hora, no se necesitan vehículos tan pesados», señala, «se pueden construir unidades más pequeñas, más eficientes y adaptadas al entorno urbano».

Este cambio tiene implicaciones directas para la industria de autopartes: menos componentes mecánicos convencionales, mayor presencia de sensores, cámaras, microprocesadores y sistemas de control. Una transición que no elimina la industria, pero sí transforma su base tecnológica.

A partir de simulaciones urbanas, Rojas plantea un escenario ilustrativo: una ciudad podría operar con una fracción del parque vehicular actual si los vehículos fueran compartidos y gestionados de manera eficiente. En ese modelo, el automóvil deja de ser un objeto estacionado para convertirse en un servicio en movimiento.

La consecuencia más relevante no es tecnológica, sino urbana: menos espacio destinado a estacionamiento, mayor disponibilidad de espacio público y nuevas posibilidades para la configuración de las ciudades.

«Si los vehículos son compartidos, siempre están en movimiento o se recargan por la noche. Podemos devolverle a la ciudad banquetas más amplias, carriles de bicicletas, árboles», explica. En su opinión, esa es la verdadera revolución: no la tecnología por sí misma, sino la calidad de vida.

El reto para México: la brecha del diseño

Al trasladar la conversación al contexto mexicano, Rojas introduce un punto crítico: la distancia entre capacidad productiva y capacidad de diseño.

México ocupa una posición destacada en la manufactura automotriz global. Sin embargo, gran parte del desarrollo tecnológico sigue concentrado en las casas matrices. «El diseño no se hace en México», advierte. «Aquí se ejecuta».

Su propuesta apunta a cerrar esa brecha. Así como en su momento se impulsó la integración productiva, el reto hoy es avanzar hacia una integración en diseño e innovación. Esto implicaría fortalecer centros de desarrollo, vincular investigación con industria y generar condiciones para que el talento local participe en etapas más avanzadas de la cadena de valor.

«El talento existe», afirma. El reto es articularlo con las necesidades de la industria. «Habría que extender el modelo de la Ley Automotriz de los años 50 a la cuestión del diseño. Exigir que un cierto porcentaje del diseño y la innovación se hiciera en México». Sólo así, dice, el talento mexicano podrá pasar de las publicaciones académicas a la ingeniería aplicada.

Talento, tecnología y nuevos riesgos

La transición hacia vehículos autónomos implica también una transformación en las capacidades requeridas. El automóvil se convierte en una plataforma tecnológica compleja, con decenas de microprocesadores y sistemas interconectados.

Esta complejidad abre nuevas áreas de desarrollo, pero también nuevos riesgos. La seguridad digital, por ejemplo, se vuelve un componente central. «Que no me *hackeen* el automóvil», plantea Rojas, subrayando la necesidad de arquitecturas seguras y sistemas de protección avanzados.

Al mismo tiempo, la inteligencia artificial redefine la conducción. En ciertos contextos, los sistemas automatizados ya alcanzan niveles de desempeño superiores al humano en términos de suavidad, consistencia y control.

A futuro, incluso plantea un escenario donde la conducción humana podría restringirse en determinados

«La movilidad no debe pensarse desde el automóvil, sino desde la ciudad [...] Hay que pensar en la ciudad y en la calidad de vida en ella. De ahí se deriva el auto y el tipo de movilidad que queremos tener».

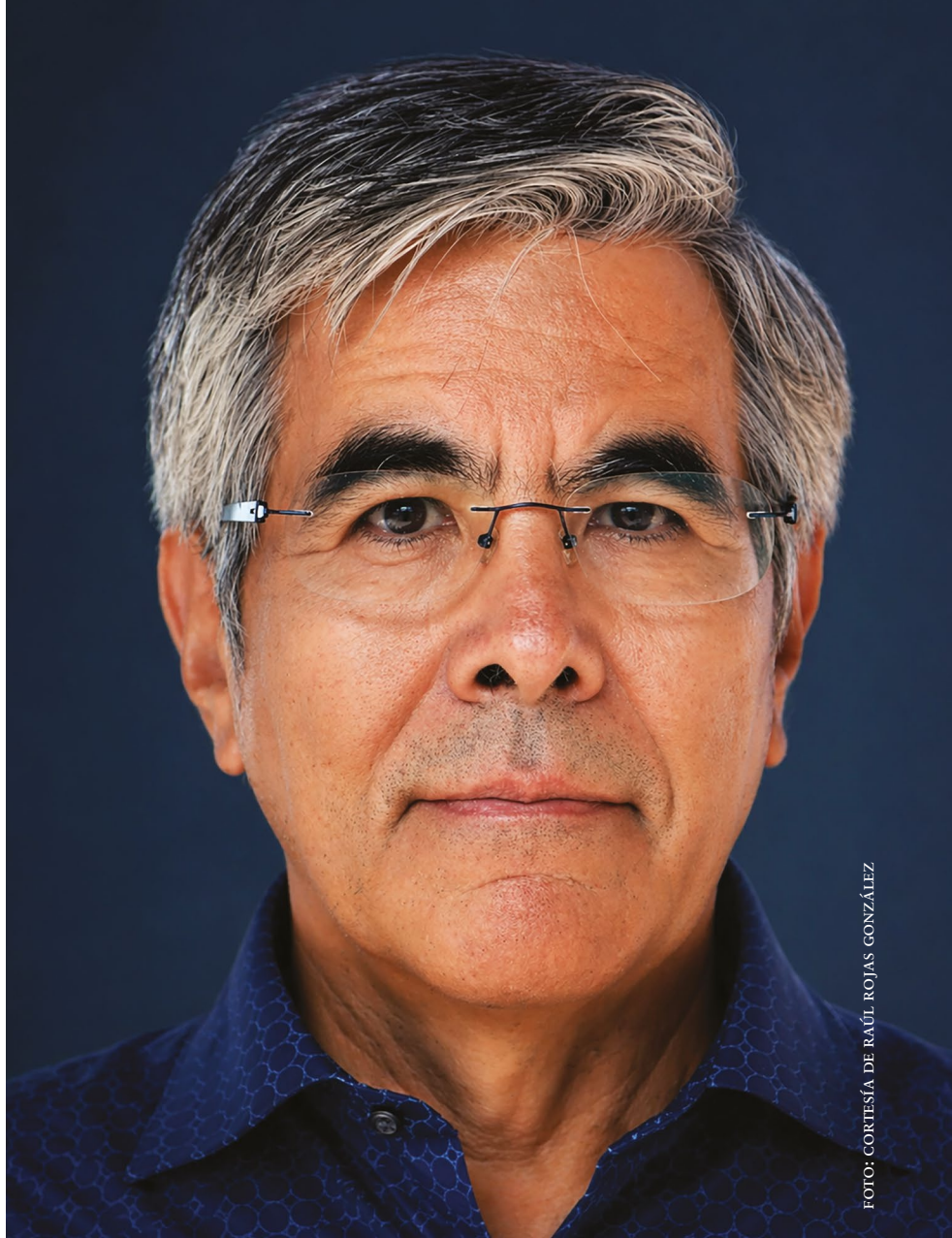


FOTO: CORTESÍA DE RAÚL ROJAS GONZÁLEZ

RAÚL ROJAS GONZÁLEZ ES DOCTOR EN ECONOMÍA Y PROFESOR EMÉRITO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN LA UNIVERSIDAD LIBRE DE BERLÍN.

entornos, no como una imposición tecnológica, sino como resultado de una comparación funcional entre capacidades: la inteligencia artificial puede ser una respuesta ante preocupaciones como subirse a un auto compartido con extraños. «Cada vehículo puede ir equipado con una cámara interna, que no transmite imagen, sino que la procesa localmente. Si detecta un asalto, da la alarma y toma medidas de control. No conviene asaltar cuando hay una computadora observándote», advierte.

Pensar la movilidad desde la ciudad

En su proyección de largo plazo, la electrificación será predominante, la infraestructura de carga estará ampliamente distribuida y los vehículos operarán de forma autónoma dentro de redes coordinadas.

Dentro de 35 años, «la mayor parte de los vehículos serán eléctricos, quizá el 90%. Las baterías darán 500 kilómetros por carga. Los puntos de carga estarán por toda la ciudad. En la noche, los autos se van solos a estacionarse y recargarse», señala.

Pero, más allá de la tecnología, el planteamiento central de Rojas es urbano. «La movilidad no debe pensarse desde el automóvil, sino desde la ciudad», señala. «Hay que pensar en la ciudad y en la calidad de vida en ella. De ahí se deriva el auto y el tipo de movilidad que queremos tener».

En su visión, el cambio más profundo será la reorganización del espacio urbano. La reducción de infraestructura dedicada exclusivamente al automóvil

abriría posibilidades para recuperar espacio público, mejorar condiciones ambientales y redefinir la experiencia urbana.

«Yo veo el futuro sin el segundo piso del Periférico en la Ciudad de México. El primer piso sería suficiente y más que suficiente. Eso abre la posibilidad de volver a plantar árboles, regenerar la vida urbana», concluye.

Una transición en curso

La visión de Rojas no plantea una ruptura inmediata, sino un proceso gradual. La autonomía, la electrificación y la digitalización avanzan en paralelo, integrándose de manera progresiva en sistemas existentes.

Para la industria de autopartes, este proceso representa un cambio de naturaleza más que de escala. Nuevos componentes, nuevas capacidades y nuevas formas de integración dentro de la cadena de valor.

En ese contexto, el futuro de la movilidad no se define únicamente por la tecnología disponible, sino por la capacidad de articularla dentro de sistemas más amplios.

La reflexión final apunta en esa dirección: la movilidad no es un fin en sí mismo, sino un medio para configurar ciudades más habitables.

En ese tránsito, la industria seguirá siendo un actor central. Pero su papel se redefine: ya no sólo como proveedora de componentes, sino como participante en la construcción de ciudades con sistemas de movilidad más integrados, eficientes y sostenibles. 🌱

GABRIELA SILLER: LEER LA INCERTIDUMBRE, SOSTENER LA COMPETITIVIDAD

En un entorno donde la economía global se vuelve cada vez más volátil, la lectura de los datos adquiere un valor estratégico. Gabriela Siller Pagaza ha construido su trayectoria precisamente en ese terreno: traducir la complejidad macroeconómica en diagnósticos claros. Directora de Análisis Económico en Grupo Financiero BASE y profesora del Tecnológico de Monterrey, su mirada sobre la industria de autopartes parte de una premisa sencilla: el contexto ha cambiado. Y exige respuestas distintas.

El diagnóstico es directo. La industria enfrenta un momento retador, marcado por dos fuerzas principales: presiones externas e inercia interna.

Por un lado, los aranceles y las tensiones comerciales con Estados Unidos. Por otro, una desaceleración económica que se ha prolongado en México durante varios años.

«El problema no es sólo el ciclo económico, sino su duración», explica Gabriela Siller. Cuando el estancamiento se extiende, el consumo se ajusta más allá de lo evidente. No sólo se posponen decisiones de compra; también se reduce el gasto en mantenimiento.

En ese contexto, la expectativa de que una economía débil impulse el mercado de repuesto se matiza. La restricción termina alcanzando a toda la cadena.

Nearshoring: una oportunidad incompleta

El fenómeno del *nearshoring* introdujo una expectativa clara: relocalizar producción hacia México. Sin embargo, su primera etapa dejó resultados parciales.

«La oportunidad estuvo, pero no se aprovechó completamente», señala Siller.

Las razones son estructurales. Falta de promoción internacional coordinada, rezagos en infraestructura — particularmente en energía y logística— y un entorno de incertidumbre jurídica que condiciona decisiones de inversión.

Aun así, Siller anticipa una segunda fase. La presión comercial no es permanente, y las condiciones que favorecen la integración regional siguen presentes. Pero el margen de acción es limitado: aprovecharla requerirá inversión en infraestructura, claridad regulatoria y una estrategia nacional, no fragmentada.

El reto de fondo: tecnología y adaptación

Más allá del contexto coyuntural, el desafío principal es estructural.

«El cambio tecnológico es el reto más importante», afirma Siller.

La transición hacia vehículos eléctricos, autónomos y conectados redefine la naturaleza misma de la industria. Para México, el riesgo no es inmediato, pero sí acumulativo: mantenerse en segmentos de bajo valor agregado mientras el núcleo tecnológico evoluciona en otros mercados.

A ello se suma un entorno geopolítico más complejo. Tensiones comerciales, conflictos internacionales y

volatilidad en insumos estratégicos introducen nuevas variables en la planeación industrial.

La ventaja, sin embargo, permanece. La proximidad con Estados Unidos —el mayor mercado del mundo— sigue siendo un activo determinante. Pero esa ventaja requiere acompañarse de capacidad técnica y adaptación constante.

Política industrial: entre impulso y restricción

En este escenario, el papel de la política pública es decisivo. «Puede incentivar o frenar», advierte Gabriela Siller.

Incrementos en costos laborales, aranceles a insumos provenientes de países sin tratado o cambios regulatorios sin certidumbre pueden limitar la competitividad. Al mismo tiempo, una política industrial bien diseñada puede acelerar la integración y el desarrollo de capacidades.

La revisión del T-MEC se inscribe en esa lógica. Para Siller, el proceso ya está en curso y se extenderá más allá de un solo año. Su expectativa es que, en el tiempo, los ajustes tiendan a reducir distorsiones, particularmente en materia de aranceles.

Pero el mensaje central no cambia: la incertidumbre será una constante, no una excepción.

Diversificar sin perder el eje

La dependencia del mercado estadounidense es clara. Pero eso no elimina la necesidad de diversificar.

«Es conveniente buscar otros mercados», plantea Siller, aunque reconoce que la proximidad con Estados Unidos seguirá siendo el eje principal.

El reto, en este punto, no es sólo comercial, sino institucional. La promoción internacional del país ha perdido coordinación, y la fragmentación limita el alcance de los esfuerzos.

Recuperar una estrategia nacional de posicionamiento aparece, en su lectura, como una condición necesaria para ampliar oportunidades.

Entre China y Estados Unidos: un equilibrio delicado

La relación entre Estados Unidos y China introduce otra tensión. México puede beneficiarse de inversiones y flujos comerciales en el corto plazo, pero también enfrenta el riesgo de ser percibido como un punto de triangulación, lo que podría generar presiones adicionales en la relación bilateral con su principal socio.

FOTO: CORTESÍA DE GABRIELA SILLER



GABRIELA SILLER PAGAZA ES DIRECTORA DE ANÁLISIS ECONÓMICO EN GRUPO FINANCIERO BASE Y PROFESORA EN EL TEC DE MONTERREY.

Es un equilibrio complejo: aprovechar oportunidades sin comprometer la posición estratégica.

Electromovilidad: oportunidad condicionada

En medio de este escenario, la transición hacia vehículos eléctricos se mantiene como una oportunidad relevante.

Pero no es automática. Requiere inversión en investigación, desarrollo tecnológico e infraestructura. Sin estaciones de carga, sin capacidades locales, la adopción se limita. «El potencial está, pero depende de las decisiones que se tomen», señala.

Una industria con base sólida

A pesar del entorno, Siller mantiene una valoración clara del sector. La industria de autopartes, subraya, es uno de los pilares de la economía mexicana. Por su contribución al PIB, por su capacidad de generar empleo formal y por su integración en cadenas globales de valor.

Su lectura no es complaciente, pero sí precisa: la fortaleza existe. El desafío es sostenerla en un entorno más exigente.

En ese punto, su conclusión es consistente con el resto de su análisis: la competitividad futura no depende únicamente del contexto, sino de la capacidad de adaptación frente a él. 🖋️

La transición hacia vehículos eléctricos, autónomos y conectados redefine la naturaleza misma de la industria. Para México, el riesgo no es inmediato, pero sí acumulativo: mantenerse en segmentos de bajo valor agregado mientras el núcleo tecnológico evoluciona en otros mercados.



FOTO: CORTESÍA DE SHIRLEY WAGNER

SHIRLEY WAGNER ES FUNDADORA DE LA ASOCIACIÓN MEXICANA DE ELECTROMOVILIDAD (EMA).

SHIRLEY WAGNER: LA ELECTROMOVILIDAD ES MÁS QUE SUSTITUIR UN MOTOR, IMPLICA CONSTRUIR UN SISTEMA

Cuando la electromovilidad aún era marginal en la conversación pública en México, Shirley Wagner ya planteaba una idea que hoy resulta central: la transición no consiste en sustituir un componente, sino en reorganizar un ecosistema. Fundadora de la Asociación Mexicana de Electromovilidad (EMA), Wagner ha seguido de cerca la evolución de un campo que pasó, en pocos años, de ser una posibilidad lejana a convertirse en uno de los ejes de transformación de la industria automotriz.

Durante mucho tiempo, el vehículo eléctrico fue visto como una innovación aislada. La discusión giraba en torno al motor, a la batería o a la autonomía. Para Shirley Wagner, esa aproximación siempre fue insuficiente.

«No se trataba solamente de sustituir el motor de combustión, sino de construir una apuesta para un ecosistema completo», señala. Esa convicción marcó el origen de la Asociación Mexicana de Electromovilidad

(EMA), en un momento en que la infraestructura de carga ya comenzaba a ser relevante, como lo demostraron sus primeros socios y visionarios, y la adopción del vehículo eléctrico comenzaba a tomar auge.

Hoy, desde su trabajo en asesoría estratégica en proyectos de energía e infraestructura, su lectura se mantiene: la electromovilidad no es una tendencia tecnológica más, sino una reconfiguración profunda de la industria y de su vínculo con el sistema energético.

México cuenta con ventajas relevantes, especialmente en generación solar. Sin embargo, el reto está en convertir ese potencial en capacidad disponible para la industria y la movilidad.

El punto de partida: romper inercias

El mayor obstáculo, advierte Wagner, no está en la tecnología ni en el mercado, sino en la forma en que se ha entendido el problema. «Se sigue diciendo que no hay suficiente demanda porque no hay infraestructura, y viceversa», explica. Ese círculo, señala, sólo puede romperse mediante políticas públicas consistentes: incentivos fiscales, estándares técnicos claros y una visión que reconozca a la electromovilidad como prioridad estratégica.

A ello se suma un componente cultural. Persisten dudas sobre autonomía, costos y operación, que ralentizan la adopción. En paralelo, han surgido modelos de comercialización que no siempre consideran el ciclo completo del producto.

«Si no hay servicio, refacciones o soporte técnico, el problema deja de ser tecnológico y se vuelve operativo», advierte. En ese sentido, la regulación —en importación, servicio y garantías— se vuelve un elemento necesario para dar certidumbre al usuario.

Autopartes: una transformación estructural

La transición eléctrica tiene implicaciones directas sobre la estructura productiva del sector. No se trata sólo de incorporar nuevos componentes, sino de redefinir el tipo de autopartes que sostienen al vehículo.

«El vehículo se convierte en un dispositivo electrónico sobre ruedas», resume Wagner. Esto implica un desplazamiento progresivo: menor relevancia de componentes asociados al tren motriz convencional y mayor peso de sistemas electrónicos, *software*, gestión de baterías y electrónica de potencia.

Para México, el cambio es simultáneamente una oportunidad y un riesgo. El país mantiene una posición dominante como proveedor de autopartes a Estados Unidos, pero una parte importante de su portafolio sigue vinculada a tecnologías que perderán peso con el tiempo.

Al mismo tiempo, el proceso de transición ya es visible. «Las partes eléctricas y electrónicas representan una proporción creciente de la producción», señala, apuntando a una reconfiguración que ya está en marcha.

El desafío es acelerar esa conversión, particularmente en proveedores de segundo y tercer nivel, donde la adaptación tecnológica requiere financiamiento, capacitación y acompañamiento.

Energía: la condición de fondo

En la visión de Wagner, la electromovilidad no puede analizarse de manera aislada del sistema energético.

«El vehículo eléctrico depende de la red que lo alimenta», afirma. Esto coloca a la infraestructura eléctrica en el centro de la discusión: capacidad de transmisión, modernización de redes urbanas y sistemas de almacenamiento.

México cuenta con ventajas relevantes, especialmente en generación solar. Sin embargo, el reto está en convertir ese potencial en capacidad disponible para la industria y la movilidad.

En este contexto, las baterías adquieren un papel estratégico. Wagner identifica tres áreas donde México puede participar con mayor profundidad: ensamble de módulos, manufactura de componentes electrónicos de potencia y, eventualmente, producción de celdas.

El desarrollo de estas capacidades depende, nuevamente, de condiciones habilitantes: energía competitiva, incentivos comparables a otros países y una política industrial que articule esfuerzos dispersos.

T-MEC y decisiones de corto plazo

La transición hacia la electromovilidad coincide con un momento clave en la relación comercial de Norteamérica.

Para Wagner, la revisión del T-MEC será un punto de inflexión. Temas como energía, reglas de origen y dependencia de insumos asiáticos están en el centro de la discusión.

En ese escenario, México tiene un argumento sólido: su integración a la cadena automotriz regional. El país puede llevar a la mesa de negociación que es el proveedor más integrado y confiable de la cadena automotriz estadounidense. «Somos un socio estratégico irremplazable, no un competidor a quien frenar», afirma Wagner. «La señal correcta es que estamos invirtiendo en convertirnos en una industria de movilidad de bajas emisiones», agrega.

Pero ese posicionamiento debe acompañarse de decisiones concretas. Entre ellas, Wagner destaca cuatro: una regulación clara con metas vinculantes; inversión en infraestructura de carga; certeza jurídica en generación eléctrica, y programas de reconversión para proveedores.

El margen de tiempo es acotado. «Las decisiones que se tomen en los próximos años van a definir el lugar de México en esta transición», advierte.

El futuro se construye hoy

Más allá de los componentes técnicos, la reflexión de Wagner apunta a una transformación más amplia. «La energía no es sólo el insumo de la industria automotriz del futuro, también es parte de su producto», señala. El vehículo eléctrico deja de ser únicamente un medio de transporte para convertirse en un nodo dentro de un sistema energético y digital más amplio.

Desde esa perspectiva, la electromovilidad no es un destino automático, sino un proceso que requiere coordinación, inversión y visión de largo plazo. México cuenta con condiciones favorables (ubicación, capacidades industriales y experiencia en integración productiva). El reto es traducir esas ventajas en una estrategia coherente que permita escalar hacia nuevas capas de valor.

Hay que entender que «un vehículo eléctrico no es sólo un sistema de almacenamiento o una computadora sobre ruedas, es el punto hacia el que nos dirigimos como humanidad. México tiene todo para estar ahí, si actuamos ahora mismo, con determinación política y empresarial, y con visión de largo plazo», afirma.

La transición ya comenzó. La diferencia estará en la velocidad —y en la claridad— con la que se decida recorrerla. 🚗

**EL CAMINO
CONTINÚA...**

Durante más de seis décadas, la industria mexicana de autopartes ha demostrado que la competitividad no es una circunstancia: es una construcción colectiva.

Miles de trabajadoras y trabajadores, ingenieras e ingenieros, técnicas y técnicos, empresarias y empresarios han aportado su talento para convertir a México en una de las plataformas automotrices más importantes del mundo.

Hoy, cuando la movilidad atraviesa una nueva transformación tecnológica, esa comunidad industrial vuelve a enfrentarse al desafío de reinventarse.

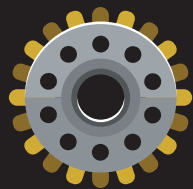
Lo que está en juego no es sólo el futuro de un sector: es la capacidad de un país para seguir diseñando, fabricando y perfeccionando los engranajes que lo mantienen en movimiento. Y mientras en el mundo haya vehículos en marcha con componentes hechos en México, esta historia seguirá escribiéndose...

CRÉDITOS DE IMÁGENES DE LA FOTOTECA NACIONAL

En esta sección se presentan los créditos correspondientes a las imágenes incluidas en esta obra que proceden del acervo de la Fototeca Nacional, adscrita a la Coordinación Nacional de Difusión del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH). Los derechos de todas las imágenes corresponden a: @ Secretaría de Cultura. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Algunas de estas imágenes fueron sometidas a procesos de restauración digital, mejora de resolución y ajustes de color, contraste y nitidez mediante herramientas de inteligencia artificial desarrolladas por OpenAI, con el propósito de optimizar su reproducción editorial, preservando su contenido histórico.

1. (p.18) «Hotel Regis y Avenida Juárez, ciudad de México», Colección Culhuacán, Serie Ciudad de México (1920~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-538951>
2. (p. 19) «Fábrica de la Ford Motor Company, S.A.», Colección C. B. Waite / W. Scott, Serie Waite: Canal de Xochimilco (1910~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-161639>
3. (p. 20) «Empleados y compradores en el interior de una refaccionaría», Colección Casasola, Serie Acumuladores, llantas, lubricantes y accesorios (1925~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-652386>
4. (p. 20) «Fábrica de automóviles Ford, interior», Colección Casasola, Serie México Contemporáneo. México Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-835469>
5. (p. 20) «Trabajadores elaboran refacciones automotrices», Colección Casasola, Serie Autotransportes, varios (1950~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-821532>
6. (p. 20) «Visitantes realizan un recorrido por el taller de fundición de Ford», Colección Casasola, Serie Ford Motors Company (1950~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-413007>
7. (p. 21) «Damas visitan la Planta Armadoras FORD», Colección Revista Hoy, Serie Plantas armadoras de automóviles (1958-04-19). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-609052>
8. (p. 21) «Armado de automóviles en la planta Ford», Colección Casasola, Serie Fábricas (1925~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-626792>
9. (p. 25) «Obrero ensamblador de motores de la fábrica DINA Nacional en Ciudad Sahagún», Colección Instituto de Estudios Obreros Rafael Galván, Serie Instalaciones industriales (1975~) Fototeca Nacional. Coordinación Nacional de Difusión, © Secretaría de Cultura. Instituto Nacional de Antropología e Historia. México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-41083>
10. (p. 25) Obreros ensambladores de motores de DINA Nacional Renault en Ciudad Sahagún, Colección Instituto de Estudios Obreros Rafael Galván, Serie Instalaciones industriales (1975~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-41089>
11. (p. 26) «Planta armadora de autos Volkswagen», Colección Revista Hoy, Serie VII Convención de la Volkswagen (1968-06-08). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-551522>
12. (p. 26) «Empresarios observan ensamble de maquinaria durante vista a planta automotriz Volkswagen», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1967~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-150643>
13. (p. 26) «Hombres observan ensamble de automóvil en planta automotriz Volkswagen», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1967~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-151274>
14. (p. 26) «Empresarios observan puertas de automóvil durante visita a planta automotriz Volkswagen», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1967~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-151273>
15. (p. 27) «Hombres trabajan en planta de autos Dina», Colección Revista Hoy, Serie Plantas armadoras de automóviles (1969-08-27). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-587088>
16. (p. 27) «Obrero junto a un automóvil en el interior de la planta automotriz Nissan, retrato», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1966~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-151558>
17. (p. 27) «Obreros instalan piezas a unos automóviles durante el proceso de ensamble en la planta Nissan», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1966~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-151556>
18. (p. 27) «Adolfo López Mateos, Raúl Salinas y otras personas, durante el proceso de ensamble de autos en la compañía Ford», Colección Casasola, Serie Adolfo López Mateos visita la armadora de Ford (1963-03-11). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-758699>

19. (p. 27) «Visitantes observan carrocería de automóvil introducido en fosa en planta automotriz Volkswagen», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1967~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-151275>
20. (p. 29) «Modelos haciendo la presentación de refacciones automotrices, retrato de grupo», Colección Casasola, Serie Coctel de la A.N.F.P.A. (1962~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-799032>
21. (p. 29) «Adolfo López Mateos, Raúl Salinas y otras personas, mientras unos trabajadores les muestran una herramienta en la ensambladora Ford», Colección Casasola, Serie Adolfo López Mateos visita la armadora de Ford (1963-03-11). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-758690>
22. (p. 30) «Obreros manipulan refacciones automotrices en instalación industrial», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1965~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-150653>
23. (pp. 30-31) «Técnicos de la Chrysler explican el funcionamiento de la planta», Colección Revista Hoy, Serie Industrias (1957~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-567832>
24. (p. 30) «Obreros trabajan con refacciones automotrices en instalación industrial», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1965~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-150655>
25. (p. 31) «Obrero controla maquinaria en ajuste de refacciones automotrices», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1967~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-151285>
26. (p. 31) «Trabajadores de agencia Euskadi revisan refacciones en estandartes de bodega», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Agencias automotrices (1960~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-150724>
27. (p. 32) «Obreros operan máquinas durante la fabricación de piezas automotrices en la planta Nissan», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1966~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-151560>
28. (p. 32) «Hombres trabajan en planta de autos Dina», Colección Revista Hoy, Serie Plantas armadoras de automóviles (1968-11-19). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-587092>
29. (p. 33) «Obreros trabajan con refacciones en planta automotriz», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1967~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-150702>
30. (p. 33) «Obreros trabajan con refacciones automotrices en instalación industrial», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1965~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-150654>
31. (p. 37) «Gente observando los autos Volkswagen que serán exportados a Europa», Colección Revista Hoy, Serie Volkswagen de México, S.A. de C.V. (1978-08-19). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-547381>
32. (p. 37) «Barco en el muelle cargando Volkswagen que serán exportados a Europa», Colección Revista Hoy, Serie Volkswagen de México, S.A. de C.V. (1978-09-18). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-547394>
33. (p. 39) «Gilberto Loyo observa refacción automotriz mostrada por empresario en la fábrica Motores Nacionales», Colección Casasola, Serie Gilberto Loyo visita la fábrica de Motores Nacionales (1955-05). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-772780>
34. (p. 39) «Gilberto Loyo observa refacciones automotrices en la fábrica Motores Nacionales», Colección Casasola, Serie Gilberto Loyo visita la fábrica de Motores Nacionales (1955-05). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-772778>
35. (p. 39) «Gilberto Loyo observando refacciones automotrices durante su visita a la fábrica Motores Nacionales», Colección Casasola, Serie Gilberto Loyo visita la fábrica de Motores Nacionales (1955-05). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-772771>
36. (p. 39) «Gilberto Loyo y empresarios observan refacciones automotrices en las instalaciones de Motores Nacionales», Colección Casasola, Serie Gilberto Loyo visita la fábrica de Motores Nacionales (1955-05). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-772766>
37. (p. 39) «Gilberto Loyo observando demostración de refacciones automotrices en la fábrica Motores Nacionales», Colección Casasola, Serie Gilberto Loyo visita la fábrica de Motores Nacionales (1955-05). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-772770>
38. (p. 40) «Gente junto a un mostrador de refacciones automotrices», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Agencias automotrices (1955~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-145311>
39. (p. 40) «Hombre frente a refacciones automotrices en estante, retrato», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Plantas automotrices (1965~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-150656>
40. (p. 41) «Hombre y mujer junto a una vitrina de refacciones automotrices», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Agencias automotrices (1956~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-144876>
41. (p. 41) «Hombre en almacén de refacciones de una agencia automotriz, retrato», Colección Bonifacio Maraveles, Serie Agencias automotrices (1956~). México. Recuperado de <https://repositorio.inah.gob.mx/o-143792>



ISBN 978-607-98723-9-7



9 786079 872397 >