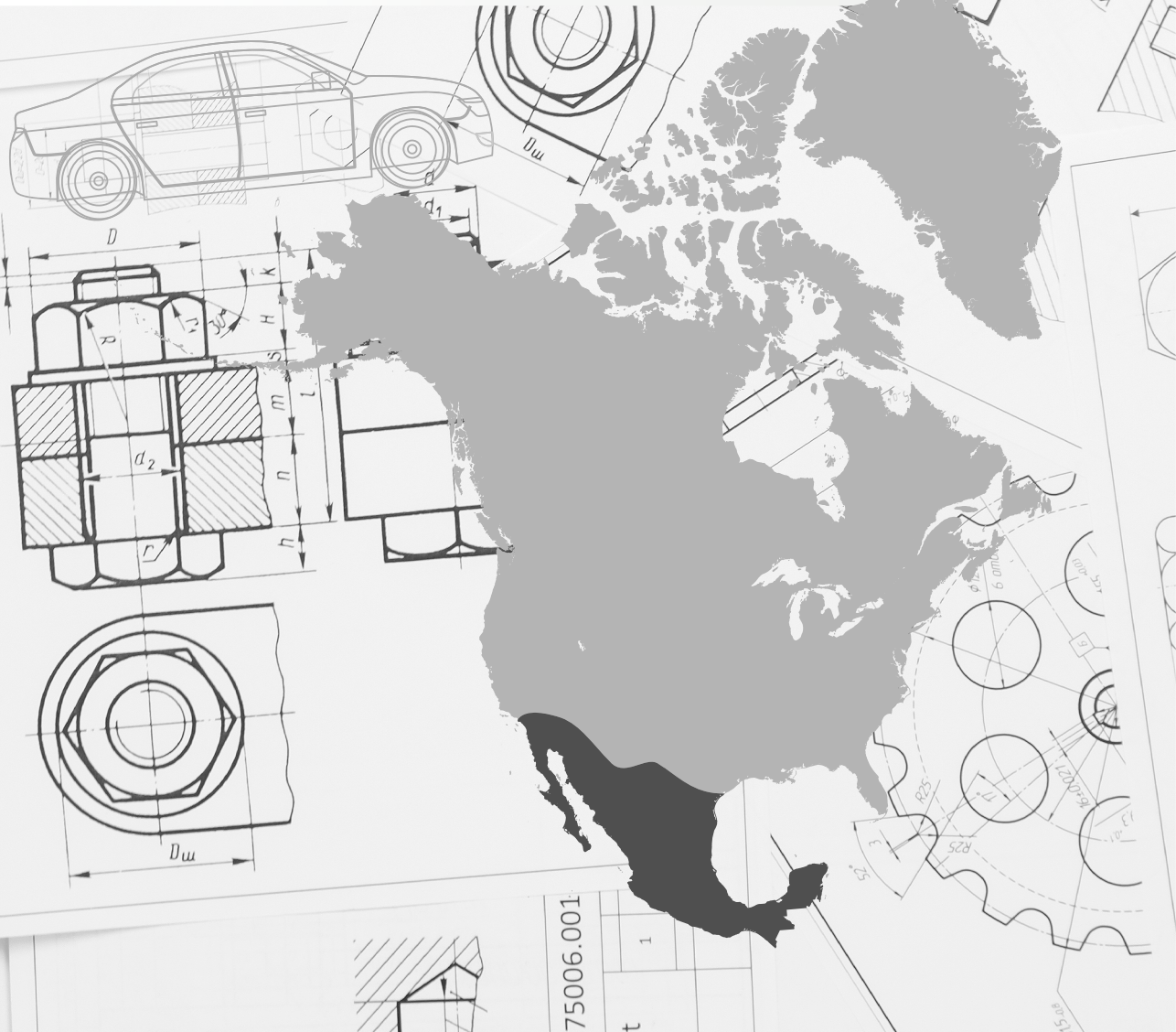


# EL T-MEC Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Roberto Carlos Gallardo Loya / Alma Delia Toledo Mazariegos



**PUEBLA**  
Un gobierno *presente*



Secretaría  
de Educación

**CONCYTEP**  
Consejo de Ciencia  
y Tecnología del Estado  
de Puebla

**BUAP**



# EL **T-MEC** Y LA **INDUSTRIA AUTOMOTRIZ** EN **MÉXICO**

Roberto Carlos Gallardo Loya / Alma Delia Toledo Mazariegos

*El T-Mec y la industria automotriz en México*

**Roberto Carlos Gallardo Loya**  
**Alma Delia Toledo Mazariegos**  
*Autoras y Autores*

**María Corona García-Cabral**  
**Eduardo Jáuregui Sainz de Rozas**  
**María Ixel Hernández Hernández**  
*Corrección de estilo*

**Cinthia Paola Muñoz Jiménez**  
*Diseño editorial y de portada*

**Sergio Salomón Céspedes Peregrina**  
*Gobernador Constitucional del Estado de Puebla*

**Javier Aquino Limón**  
*Secretario de Gobernación del Estado de Puebla*

**Gabriela Bonilla Parada**  
*Presidenta del Sistema Estatal para el  
Desarrollo Integral de la Familia*

**Charbel Jorge Estefan Chidiac**  
*Secretario de Educación del Estado de Puebla*

**Edgar Valentín Garmendia de los Santos**  
*Presidente de la Junta de Gobierno y  
Coordinación Política del H. Congreso del Estado  
Libre y Soberano de Puebla*

**María Belinda Aguilar Díaz**  
*Presidenta del Tribunal Superior de Justicia del  
Estado de Puebla*

**Daniela Romero García**  
*Encargada de Despacho de la Dirección General  
del Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de  
Puebla*

**Luis Gerardo Aguirre Rodríguez**  
*Editor Jefe del Área de Publicaciones*

**María Ixel Hernández Hernández**  
*Editora del Área de Publicaciones*

*Primera edición, México, 2024*

*Publicado por el Consejo de Ciencia y Tecnología del  
Estado de Puebla (CONCYTEP)  
B Poniente de La 16 de Sept. 451,  
Col. Huexotitla, 72534. Puebla, Pue.*

**ISBN:** 978-607-8963-88-1

**ISBN BUAP:** 978-607-5914-52-7

**CÓDIGO IDENTIFICADOR CONCYTEP:** C-L-2024-12-94

La información contenida en este documento puede ser  
reproducida total o parcialmente por cualquier medio,  
indicando los créditos y las fuentes de origen respectivas.

**Benemérita Universidad Autónoma de Puebla**

**Rectora:** Ma. Lilia Cedillo Ramírez

**Secretaría General:** José Manuel Alonso Orozco

**Vicerrector de Extensión y Difusión de la Cultura:** José Carlos  
Bernal Suárez

**Dirección General de Publicaciones:** Luis Antonio Lucio Venegas

**DR © Benemérita Universidad Autónoma de Puebla**  
4 Sur 104, Col. Centro Histórico, Puebla, Pue. CP 72000  
Teléfono: 222 229 55 00  
[www.buap.mx](http://www.buap.mx)

**DR© Dirección General de Publicaciones**  
2 Norte 1404, Centro Histórico, Puebla, Pue., CP 72000  
Tels.: 01 (222) 246 85 59 y 01 (222) 229 55 00, ext. 5768  
[www.dgp.buap.mx](http://www.dgp.buap.mx) | [libros.dgp@correo.buap.mx](mailto:libros.dgp@correo.buap.mx)  
[www.publicaciones.buap.mx](http://www.publicaciones.buap.mx)

Hecho en México  
*Made in Mexico*

# EL T-MEC Y LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MÉXICO

Roberto Carlos Gallardo Loya / Alma Delia Toledo Mazariegos

Las opiniones vertidas en el presente documento son responsabilidad única de las y los autores, y no representa la postura de la institución que edita.



## DEDICATORIAS

*A Dios por ser nuestro guía y maestro*

*A nuestros hijos por su paciencia y apoyo incondicional*

*A nuestros padres que nos enseñaron el camino del bien*

*A nuestros hermanos por su apoyo moral*

*A nuestros profesores por compartir sus conocimientos*

*A la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla por contribuir en nuestra formación académica*

*A la Vicerrectoría de Investigación y Estudios de Posgrado por su valioso impulso*



PRÓLOGO . . . . .	i
RESUMEN . . . . .	vii
INTRODUCCIÓN . . . . .	1
CAPÍTULO 1. T-MEC: GÉNESIS . . . . .	7
Renegociación y modernización del TLCAN . . . . .	7
Firma del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC) . . . . .	12
Contenido del T-MEC . . . . .	15
Resumen del capitulado del T-MEC . . . . .	16
Protocolo por el que se sustituye el TLCAN por el T-MEC . . . . .	22
CAPÍTULO 2. A 30 AÑOS DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA NORTEAMERICANA . . . . .	27
Balance económico-social . . . . .	29
Sector agrícola . . . . .	33
Sector automotriz . . . . .	34
Balance político-cultural . . . . .	37
Balance jurídico . . . . .	39
Soberanía y sectores estratégicos . . . . .	41
Resolución de controversias . . . . .	44
B. Controversias relevantes . . . . .	47
Reflexiones sobre los 30 años de la integración económica norteamericana . . . . .	54
CAPÍTULO 3. ORIGEN Y EVOLUCIÓN . . . . .	59
Antecedentes . . . . .	59
Decretos para el desarrollo automotriz de México . . . . .	66
<i>Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles     y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su     uso o ensamble de 1964 . . . . .</i>	66
Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz de 1972 . . . . .	69
<i>Decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora     de exportación de 1989 . . . . .</i>	73
Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de 2003 . . . . .	77

CAPÍTULO 4. RÉGIMEN JURÍDICO . . . . .	81
<i>Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos</i> . . . . .	81
<i>Ley Orgánica de la Administración Pública Federal</i> . . . . .	83
<i>Ley de Comercio Exterior</i> . . . . .	84
<i>Ley de Inversión Extranjera</i> . . . . .	87
<i>Ley Federal de Competencia Económica</i> . . . . .	87
<i>Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial</i> . . . . .	88
Ley Aduanera . . . . .	88
Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación. . . . .	90
<i>Ley de Infraestructura de la Calidad</i> . . . . .	91
Las reglas del T-MEC en la <i>industria automotriz mexicana</i> . . . . .	92
Reglas de origen para vehículos ligeros . . . . .	95
Reglas de Origen para Vehículos Pesados . . . . .	96
Procedimientos de origen . . . . .	97
Obstáculos técnicos al comercio. . . . .	100
Derecho de propiedad intelectual . . . . .	101
Competitividad . . . . .	102
CAPÍTULO 5. LEGISLACIÓN LABORAL. . . . .	103
Capítulo 23. Laboral . . . . .	103
Diálogo y cooperación laboral. . . . .	107
El Consejo Laboral . . . . .	109
México y los compromisos laborales ante el T-MEC . . . . .	109
La homologación de los salarios: caso <i>industria automotriz</i> . . . . .	113
CONSIDERACIONES FINALES . . . . .	118
REFERENCIAS . . . . .	122
SEMBLANZA DE AUTORES. . . . .	134

# PRÓLOGO

El cambio climático y el calentamiento global de la Tierra constituyen hoy día tópicos trascendentales que ocupan y preocupan a la comunidad académica, científica y política de países y regiones. En efecto, el reciente Foro Económico Mundial (Davos) estableció, con la participación de líderes y expertos, los 10 riesgos globales de los próximos 10 años, de los cuales 5 están referidos a los impactos que experimenta el planeta, derivados de las actividades productivas y comerciales vigentes.

En ellos, eventos climáticos extremos como el calentamiento global, el cambio crítico en los sistemas terrestres (inundaciones, incendios y sequías), la pérdida de biodiversidad y colapso de los ecosistemas (extinción de especies y corales), la escasez de los recursos naturales (agua dulce, minerales y metales) y la contaminación (extensión de gases de efecto invernadero, de energías fósiles y transportes).

Desde el año 2015, para enfrentar en parte este verdadero colapso planetario en gestación, el Acuerdo de París estableció recomendaciones estratégicas para incidir en las políticas públicas de los Estados nacionales (más de 160 suscritos), logrando diseñar la Agenda 2030 de Desarrollo Sustentable, la cual incluye evaluaciones anuales llamadas COP, siendo la última la número 28 efectuada en Arabia Saudita en noviembre de 2023. De dicha agenda, derivaron los 17 Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), que especifican las tareas y obligaciones a cumplir por los diversos integrantes de la comunidad internacional.

Las directrices y recomendaciones señaladas, responden a instrumentos de políticas públicas que deben implementarse y ejecutarse a nivel de los territorios nacionales y, como es lógico, el derecho, como integrante de las ciencias culturales y sociales, no puede estar al margen y, por ello, se ha ido plasmando a nivel global un derecho económico de innovación circular, que articula elementos teóricos y prácticos que coadyuven a plasmar instituciones y procesos de circularidad que intenten controlar en parte los efectos negativos que los sistemas productivos actuales, fundamentalmente lineales, actúan sobre los escenarios terrestres, forestales y oceánicos de nuestro planeta.

Este nuevo universo jurídico responde en la actualidad a un modo o modelo de producción de perfil lineal que se basa en la rutina de extraer del capital natural de todos (océanos, tierras, bosques y aire) recursos, procesarlos en bienes-productos, comercializarlos, consumirlos y convertirlos en basura. Dicha acción vinculada a la idea de progreso se mide a través del Producto Interno Bruto (PIB) y junto a la idea de desarrollo humano de Naciones Unidas, se concentra en acumular bienes. Esta conducta generalizada se manifiesta en la célebre frase: “proceso de la cuna a la tumba” o de “tomar-hacer-consumir y tirar”.

El tratado comercial Estados Unidos, México y Canadá (T-MEC) es en la actualidad el escenario que comprende un mercado de 500 millones de consumidores y un intercambio comercial cercano a los 150 000 millones de dólares, conformando la región económica más importante de la comunidad mundial.

Estos elementos constituyen un atractivo singular para las inversiones y empresas globales que, derivado de la pandemia del COVID-19, experimentaron desarticulaciones básicas para las cadenas de valor y suministro, especialmente de insumos tecnológicos provenientes de Asia, concretamente de China, Taiwán y Japón. Por ello, la reactivación de la economía mundial pasa por un proceso de relocalización de empresas conocido como *nearshoring*, que en la actualidad impacta favorablemente a países como India, Indonesia, Brasil y en menor medida a la economía mexicana. Un efecto notorio es el aumento en los montos de la inversión extranjera radicada en México en el año 2023.

Ante dicha coyuntura, el T-MEC ofrece perspectivas interesantes que deben aprovecharse bajo criterios de razonabilidad y ventajas sociales y ambientales. Es decir, sociales privilegiando el universo de las pequeñas y medianas empresas, que, tanto en la región norteamericana como en Europa, constituyen protagonistas importantes en la creación de empleos y en el ámbito de los servicios, en los cuales las industrias digitales de informática, telemática e inteligencia artificial juegan papeles estratégicos.

Respecto a lo ambiental, conviene mencionar que el capítulo 24 del T-MEC señala las obligaciones ambientales que deben observarse en estos procesos de relocalización de empresas productivas y de servicios, y que los miembros del mismo, Canadá y EU, cumplen con rigidez y fuertes sanciones en sus respectivos territorios, aprovechando la laxitud y flexibilidad de las autoridades mexicanas para funcionar en el territorio nacional, sin apego a los efectos negativos en materia de medio ambiente y respeto a la biodiversidad de nuestro entorno local.

Como consecuencia de este capítulo 24, en reuniones anuales trilaterales, la Comisión de Cooperación Ambiental (CCA) por su parte, ha fijado su atención al respecto y ha llegado a recomendar impulsar la transición energética hacia las energías verdes, azules y renovables, junto a superar los efectos devastadores de las producciones lineales, que, a los cuantiosos volúmenes de residuos que generan, utilizan energías fósiles y consumen la escasa y limitada agua dulce en procesos industriales, metalúrgicos y químicos.

Ante esto, también se ha sugerido un tránsito a la economía circular que, como principio, busca separar las cadenas productivas de las materias primas vírgenes y estimula alargar la vida de los productos y materiales, impulsando tareas de reutilización, reciclaje y reparaciones, como una manera directa de reducir y en lo posible eliminar residuos y desechos que tanto daño provocan al medio ambiente, contaminando y esparciendo los fatídicos gases de efecto invernadero que impactan negativamente a la biodiversidad y la naturaleza en general.

En efecto, creemos que el famoso *nearshoring*, en el contexto del T-MEC, pasa a ser una coyuntura de oportunidades para las nuevas inversiones y empresas, a fin de superar, aunque sea gradualmente, la producción lineal; es decir, pasar de la producción lineal, basada en el principio de “la cuna a la tumba”, conocida como economía del desperdicio, a procesos circulares que limiten el desperdicio, el uso de energías fósiles, la reducción de recursos hídricos y el alargamiento de la vida de los productos (reciclaje, remanufacturas, etc.). En otras palabras, limitar el uso de materias primas vírgenes y evitar gases de efecto invernadero y la carbonización de las cadenas de valor y suministro. Es pertinente destacar al grupo automotriz de Querétaro, que aplica en su proceso elementos de circularidad y eficiencia.

En resumen, se trata de aprovechar este atractivo de inversiones, para pasar de una economía lineal del desperdicio a una economía del conocimiento expresada en la economía circular, que se postula e implica:

- a) En la economía circular, el aporte del conocimiento y la innovación son fundamentales.
- b) En el ecodiseño de productos y servicios, la inteligencia artificial es clave.
- c) La innovación de procesos y productos es fundamental para las nuevas empresas del *nearshoring* a instalarse en México.
- d) Estas nuevas empresas deben trabajar e instalarse bajo el concepto de desarrollo sostenible y sustentable, según los 17 ODS de Naciones Unidas y del Acuerdo de París suscrito por México.
- e) En la innovación circular de bienes y servicios deben conjuntarse 5 vértices: Universidades-Empresas-Estados-Sociedad Civil y Medio Ambiente.

En dicho contexto, el tratado comercial México, Estados Unidos y Canadá cumple más de 4 años, protagonizando éxitos significativos para el comercio zonal y, en especial, para las exportaciones manufactureras nacionales.

En efecto, las manufacturas en la *industria automotriz* conforman elementos estratégicos, que materializan una integración e interdependencia cualitativas en los tres países de la región norteamericana.

Por ello, el libro: *El T-MEC y la industria automotriz en México* de Roberto Carlos Gallardo Loya y Alma Delia Toledo Mazariegos surge en un escenario oportuno, contribuyendo al derecho económico de México. Se trata de una investigación inter y multidisciplinaria que registra los marcos normativos que enmarca la actividad productiva automotriz, que señala vertientes de complejidad evidente y que nos permite resaltar más adelante.

En 5 capítulos, los autores de este completo estudio de frontera entregan un análisis jurídico-económico del T-MEC, referido a la automovilidad y componentes, destacando, además, los nuevos capítulos incorporados que integran aspectos conocidos como tópicos no comerciales de los tratados internacionales.

Así, el capítulo 1 enmarca los perfiles y contenidos de este renovado tratado, destacando que, si bien confirma las bases de integración del TLCAN, su articulado no habla del libre comercio, y su propia denominación lo acota a un tratado comercial.

El capítulo 2, por su parte, aborda una miscelánea de temas nuevos, como transparencia, corrupción, resolución de controversias, igualdad entre las partes. Todos estos temas se incorporan al contenido del tratado y, por lo tanto, adquieren una vigencia formal importante.

El capítulo 3, está destinado al eje central de la investigación, origen y evolución del sector automotriz, analiza contenidos técnicos y normas específicas que hacen percibir ciertas restricciones, precisamente a un libre comercio superador del propio TLCAN.

Finalmente, culmina esta interesante narrativa de los autores con un capítulo dedicado a la legislación laboral en donde la homologación salarial y la superación de conflictos sindicales han destacado en la región zonal, especialmente, el caso del sindicato minero de Gómez Urrutia en contra de empresas mineras del Grupo México de Germán Larrea.

Con todo lo anterior, esta investigación cubre un vacío que debe ser completado con otros ámbitos del T-MEC que, sin ser de libre comercio, ha podido ampliar inversiones, beneficiando tanto al sector exportador nacional como a la mano de obra que siempre se ha manifestado con alta productividad y eficiencia.

Por último, este libro, de gran utilidad para el mundo académico y profesional, es la culminación de dos distinguidos académicos de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, cuyo prólogo realizo con la satisfacción y deseo de que se reconozcan estos loables esfuerzos, que superan las pequeñeces y limitaciones de los que piensan sin futuro.

Dr. Jorge Alberto Witker Velásquez  
**Ciudad Universitaria, IJJ, UNAM**

## RESUMEN

El objeto de estudio de la presente investigación de frontera consiste en analizar, describir y discernir sobre los instrumentos que han servido como base para la modernización del *Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)* que, desde el inicio de su vigencia en 1994, ha contribuido a impulsar la transformación competitiva del sector productivo y exportador mexicano, el más dinámico de la economía en los últimos años en cuanto a creación de empleos y atracción de inversiones, especialmente en el sector manufacturero, como es el caso de la *industria automotriz*.

Con la entrada en vigor del T-MEC en 2020, que reemplaza al TLCAN, se incorporan nuevas reglas de origen, tecnologías manufactureras y cadenas de valor regionales. Con las reformas mexicanas en materia de propiedad industrial y laborales, se generan ventajas competitivas en la *industria automotriz*, tanto de inversión nacional como extranjera, así como reglas laborales unánimes para los tres países, lo cual representa un gran reto para los agentes económicos.

Con el *nearshoring*, México puede desempeñar un papel valioso en la manufactura y en la cadena de suministros, así como detonar su potencial como innovador e inventor, lo que traerá como consecuencia el ser considerado como fuente de crecimiento económico en toda la región, debido a su estabilidad económica, a la ventaja competitiva que posee, a la armonización jurídica en materia de economía internacional, a la privilegiada

posición geográfica para la relocalización de empresas extranjeras, a su capital intelectual y profesional, al sector manufacturero experimentado, a las redes industriales y a los acuerdos de libre comercio vigentes. Muestra de ello, el estado de Puebla se destaca por su importante potencial en la materia.

Se concluye que el T-MEC es una herramienta útil para generar productividad en materia automotriz y cambios en las condiciones laborales de los trabajadores mexicanos, sobre todo con el aumento gradual del salario, para homologarlo con el de los de Estados Unidos y Canadá, lo que ha experimentado poco avance, entre otros motivos, porque las políticas de varias empresas, sobre todo extranjeras, se resisten a ese fin, ya que consideran mermada su rentabilidad en un mercado altamente competitivo.

Finalmente, la construcción del conocimiento de la presente investigación de frontera se desarrolló a través del método cualitativo, es decir, del acopio de documentos jurídicos nacionales e internacionales y opiniones de expertos en la materia, lo que permitió el análisis, argumentación e interpretación para su explicación doctrinal, jurídica y empírica.

#### **PALABRAS CLAVE**

**T-MEC, Industria automotriz, integración económica, resolución de controversias, homologación salarial.**

# INTRODUCCIÓN

El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN, por sus siglas en español), firmado tripartitamente en 1992, aprobado por el Senado de la República y promulgado por el Estado mexicano en 1993, entró en vigor en 1994 como un parteaguas no solo en *Norteamérica*, sino en todo el mundo. Después de 26 años de vigencia fue sustituido por el hoy denominado: *Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá* (T-MEC, por sus siglas en español), el cual en su contenido incluye capítulos novedosos en materia anticorrupción, comercio digital, competitividad, pequeñas y medianas empresas, propiedad intelectual, prácticas regulatorias, medio ambiente y laboral; estos dos últimos antes eran *anexos*. De ahí que se ha convertido en pieza clave para la modernización y crecimiento económico del país.

Desde esta tesitura, el objetivo de la presente investigación jurídico económica y de frontera consiste en analizar, describir y discernir los diferentes instrumentos que han servido de base para la modernización del TLCAN, considerando que este ha contribuido a impulsar la transformación competitiva del sector exportador mexicano, el más dinámico de la economía en los últimos años, detonando la creación de empleos y la atracción de inversiones, especialmente en el sector manufacturero, como es el caso de la *industria automotriz*.

La modernización del TLCAN, hoy T-MEC, es una oportunidad para el crecimiento económico de México y, en consecuencia, para mejorar el ingreso *per cápita* de la población. Su entrada en vigor debe generar un desarrollo equilibrado con respecto de EE. UU. y Canadá y aumentar la capacidad en materia de intercambio comercial recíproco y justo, lo que ha generado polaridades entre los tres países firmantes.

El T-MEC entró en vigor el 1.º de julio de 2020 y, con ello, el sector automotriz en México cobra mayor auge con nuevas reglas y reformas al marco normativo laboral, destacando las oportunidades que se pueden obtener de él para su crecimiento, que es uno de los más rentables.

Este renovado acuerdo representa más de 1.2 billones de dólares en comercio y 500 millones de consumidores en una de las zonas de libre comercio más grandes del mundo, con el 28% del PIB mundial y el 16% del comercio internacional, con lo que se pretende fortalecer también a la clase media, generar empleos mejor remunerados y nuevas oportunidades. Las empresas mexicanas aspiran a que el comercio entre los tres países crezca hasta un 35%.

Desde esta perspectiva, los vehículos y autopartes originarias (es decir, que cumplen con la nueva regla de origen) seguirán gozando del acceso preferencial con que se cuenta desde el TLCAN, mientras que aquellos vehículos no-originarios (que no cumplen con la regla de origen) pagarán un arancel de Nación Más Favorecida (NMF) igual o menor a 2.5%, que es el arancel que actualmente cobra EE. UU. En el caso de las autopartes no-originarias (no cumplen con la regla de origen) pagarán el arancel menor entre: el arancel NMF en vigor el 1 de agosto de 2018 o el arancel NMF vigente.

Ante un eventual incremento del arancel NMF por parte de EE. UU., los vehículos y autopartes originarias estarían exentas del pago de dicho arancel y no enfrentarán ningún tipo de restricciones cuantitativas. Por otro lado, los vehículos no-originarios (hasta 1.6 millones de unidades) pagarían el arancel NMF de 2.5% siempre y cuando cumplan con las condiciones de origen del Anexo 2-C del T-MEC. Mientras que las autopartes no-originarias (por un monto de hasta 108 mil millones de dólares) pagarían el arancel NMF en vigor el 01 de agosto de 2018 y deben cumplir con la regla de origen establecida en el Anexo 2-C del T-MEC.

En ambos casos, autos y autopartes no-originarias que excedan los montos señalados pagarían el arancel NMF que llegara a aplicar EE. UU.

Como se puede observar, México tendrá que implementar todo aquello legal y políticamente aceptable para cumplir con los periodos y porcentajes antes explicitados, situación que representa el enorme reto en cuanto a *industria automotriz* se refiere. He aquí la pertinencia del presente libro.

De tal manera que en el texto del T-MEC se incorporan nuevos conceptos que permiten modernizar las reglas de origen, incluyendo nuevas tecnologías manufactureras y con ello fortalecer las cadenas de valor regionales. También se toman en cuenta procesos de investigación y desarrollo que no se consideraban anteriormente, además de las tecnologías de información.

Tomando en consideración la entrada en vigor del T-MEC, la nueva *Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial* de 2020, así como las reformas laborales de 2021, México se encuentra en la posibilidad de brindar ventajas competitivas a la *industria automotriz*, tanto de inversión nacional como extranjera, y el gradual aumento salarial a los trabajadores de la misma para cumplir con los compromisos del T-MEC, debido a que el nuevo acuerdo tiene como objetivo saldar la deuda de su antecesor, el TLCAN: mejorar los salarios para los trabajadores nacionales y establecer reglas laborales unánimes para los tres países, lo cual representa un gran reto para los agentes económicos.

En este contexto, el presente libro está conformado por cinco capítulos.

En el capítulo primero se expone la génesis del T-MEC, iniciando con la renegociación y modernización del TLCAN, bajo tres factores fundamentales: la promoción del empleo, la competitividad y el comercio en la región, a través de siete rondas técnicas, las cuales tuvieron como sede distintas localidades de los tres países participantes, concluyendo con la firma del T-MEC el 30 de septiembre de 2018 y firmado por sus respectivos mandatarios el 30 de noviembre del mismo año, en el marco de la Cumbre de Líderes del Grupo de los 20 (G-20), celebrada en Buenos Aires, Argentina.

Igualmente, se realiza un resumen de cada uno de los 34 capítulos del T-MEC, el protocolo por el que se sustituye el TLCAN por el T-MEC, el acuerdo paralelo relativo a dispositivos de seguridad esenciales en vehículos, así como el acuerdo paralelo relativo al recurso a los mecanismos de solución de controversias con relación a las medidas que Estados Unidos llegara a adoptar al amparo de la sección 232 de la *Ley de Expansión Comercial* de 1962, con relación a los vehículos para pasajeros, camiones ligeros o autopartes.

En el capítulo segundo se desarrolla un estudio sobre un balance general de los 30 años de la integración económica norteamericana y la experiencia de México en los conflictos comerciales que ha enfrentado en el marco del TLCAN y su continuidad con el T-MEC, con algunos casos en materia automotriz. Aquí se enriquece la discusión con algunos pronunciamientos académicos en torno a las consecuencias positivas y negativas que se desprenden de dichos instrumentos comerciales internacionales.

Para ello, se utilizó una concepción tridimensional de la integración económica que comprende los aspectos político, jurídico y social, pero que se han matizado para configurar tres ámbitos: a) balance económico-social; b) balance político-cultural y c) balance jurídico. En este último, en lo relativo a la solución de controversias, no se recurre solo a literatura académica, sino también a instrumentos jurídicos, páginas oficiales, bases de datos y algunas fuentes periodísticas. Concluye este capítulo con reflexiones sobre los 30 años de la integración económica norteamericana.

En el capítulo tercero se analiza y describe el origen y evolución de la *industria automotriz* en México, cuyo desarrollo ha sido el resultado de una serie de sucesos y transformaciones que incluyen el avance hacia la globalización, así como el alineamiento a la política industrial al nivel nacional; aspectos que le han permitido mantenerse en constante evolución.

También se abordan los decretos gubernamentales de 1964, 1972, 1989 y 2003 para el desarrollo automotriz a nivel nacional, los cuales tienen entre otros objetivos, la regulación de la producción y ventas que incluye las limitaciones al número de empresas terminales, restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes y algunas prohibiciones como la importación de vehículos, la importación de partes producidas localmente y la producción de au-

topartes en las empresas terminales, además de las cuotas de contenido local en los automóviles que ayudan para impulsar el desarrollo con medidas proteccionistas.

En el capítulo cuarto se analiza y describe el régimen jurídico de la *industria automotriz* en México y las reglas del T-MEC en la materia. Se inicia con la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, ya que es la ley suprema en la nación, la cual contiene los principios y objetivos de la nación, los órganos de autoridad, las facultades y limitaciones, los derechos de los individuos y las vías para hacerlos efectivos.

Posteriormente, se realiza una explicación de la *Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*, *Ley de Comercio Exterior*, *Ley de Inversión Extranjera*, *Ley Federal de Competencia Económica*, *Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial*, *Ley Aduanera*, *Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación*, *Ley de Infraestructura de la Calidad*, Reglas del T-MEC (vehículos ligeros y procedimientos de origen), administración aduanera y facilitación comercial, obstáculos técnicos al comercio, derecho de propiedad intelectual, así como competitividad. Todo ello en el marco de la *industria automotriz*.

En el capítulo quinto y último, se expone una semblanza de la legislación laboral tanto de la *industria automotriz* mexicana como la establecida en el T-MEC, debido a que se incluyó un capítulo laboral y un anexo con una serie de disposiciones que el Estado mexicano asume como un compromiso a cumplir en términos de los derechos de los trabajadores(as).

Por un lado, el T-MEC busca generar cambios en las condiciones laborales de los trabajadores, otorgándoles mayor libertad en la elección de sus representantes sindicales y la homologación de salarios, entre ellos, el del sector automotriz. Por el otro lado, se instauran las obligaciones que se derivan de esta actividad para el gobierno mexicano en la armonización de las leyes, la aplicación en las instituciones, las empresas y los sindicatos como representantes de la clase trabajadora, además de respetar y defender los valores humanos fundamentales, de vital importancia en el plano económico y social.

El objetivo es dar a conocer los cambios en las condiciones laborales de los trabajadores, sobre todo en el aumento gradual del salario en la *industria automotriz*.

Lo anterior obedece a que uno de los capítulos más complejos para su negociación e incorporación fue precisamente el laboral, en donde los socios comerciales se comprometieron a mejorar las condiciones de trabajo en lo concerniente a normas, horario laboral, salario vital adecuado, protección de los intereses a los trabajadores ocupados en el extranjero, reconocimiento del principio de salario igual por un trabajo de igual valor y del principio de libertad sindical, con el objeto de satisfacer las necesidades de las personas.

De esta manera, el T-MEC establece, entre otros rubros, fortalecer la cooperación económica desarrollada durante la vigencia del TLCAN; apoyar el comercio mutuamente benéfico, libre y justo; así como promover la protección y observancia de los derechos laborales y el mejoramiento de las condiciones de trabajo. Estos compromisos se tendrán que ver materializados en el corto y mediano plazo.

La construcción del conocimiento relacionado con la presente investigación de frontera se llevó a cabo a través del acopio de información derivada de documentos jurídicos internacionales y nacionales, impresos y electrónicos. También se tomaron en cuenta las opiniones emitidas por organismos internacionales y los expertos en la materia. Posteriormente, se hizo un análisis e interpretación para su explicación doctrinal, jurídica y empírica. Todo ello, mediante el uso de los métodos analítico, sintético, deductivo, histórico, descriptivo, fenomenológico, positivista, argumentativo, interpretativo y crítico.

Por último, agradecemos el apoyo brindado por la Vicerrectoría de Investigación y Estudios de Posgrado de nuestra *alma mater*, por su contribución en el presente libro.

# T-MEC: GÉNESIS

## Renegociación y modernización del TLCAN

A inicios de la década de los noventa del siglo XX, México cambió el enfoque en su política de apertura e integración comercial al establecer una estrategia de negociación en materia de libre comercio. Con la firma del *Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)* en 1992, su aprobación por el Senado de la República en 1993 y su entrada en vigor en 1994,<sup>1</sup> este se convirtió en un instrumento que le dio mayor relación comercial y productiva con Estados Unidos de América (EE. UU) y Canadá, cimentando así un marco institucional que otorgó certidumbre jurídica a los flujos de comercio e inversión durante casi 24 años.

El 18 de mayo de 2017, el gobierno de EE. UU. notificó al congreso de su país la intención de iniciar negociaciones con Canadá y México para modernizar el TLCAN. El 17 de julio del mismo año, dicha nación publicó un resumen de los objetivos para la renegociación del TLCAN que incluyen la reducción del déficit, la adición de un capítulo sobre economía digital y la incorporación y fortalecimiento de las obligaciones laborales y ambientales que actualmente están en los acuerdos paralelos del TLCAN.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> *cfr. Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, México, Diario Oficial de la Federación, 20 de diciembre de 1993.

<sup>2</sup> *cfr. Canadá-Estados Unidos-México (T-MEC/USMCA). Renegociación del acuerdo*, Organización de Estados Americanos, Sistema de Información sobre Comercio Exterior, consultado el 24/04/2020 en: [http://sice.oas.org/TPD/USMCA/USMCA\\_s.ASP](http://sice.oas.org/TPD/USMCA/USMCA_s.ASP).

El 19 de julio de 2017, México dio a conocer su disposición de trabajar en la modernización del TLCAN, conjuntamente con sus socios de América del Norte.<sup>3</sup> A partir de entonces, comenzó el proceso de negociaciones bajo tres factores fundamentales: la promoción del empleo, la competitividad y el comercio en la región a través de 7 rondas técnicas.<sup>4</sup>

I. Ronda Washington, D.C. Del 16 al 20 de agosto de 2017, el Secretario de Economía de México, la Ministra de Relaciones Exteriores de Canadá y el Representante Comercial de Estados Unidos se reunieron para lanzar el proceso de negociación para la modernización del TLCAN, en la que EE. UU. anuncia que uno de sus principales objetivos de la negociación es la reducción del déficit comercial.

Aunado a lo anterior, hicieron presentaciones conceptuales; iniciaron los trabajos para avanzar en la elaboración de textos o propuestas alternativas; reafirmaron la importancia de actualizar las reglas aplicables al área de libre comercio; e interactuaron con actores relevantes del sector privado, asociaciones industriales, representantes de la sociedad civil, grupos laborales, legisladores y funcionarios estatales y provinciales.<sup>5</sup>

II. Ronda Ciudad de México. Del 1 al 5 de septiembre de 2017. En el marco de esta ronda, se trataron temas como acceso a mercados de bienes, inversión, reglas de origen, facilitación comercial, medio ambiente, comercio digital, pequeñas y medianas empresas, transparencia y anticorrupción. Sesionaron más de veinte grupos de trabajo compuestos por expertos comerciales y funcionarios técnicos para avanzar en las discusiones y el intercambio de información y propuestas.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> cfr. Gobierno de la República, comunicado 104/2017, 19 de julio de 2017, en: <https://www.gob.mx/se/prensa/se-celebra-la-primera-ronda-de-negociaciones-para-modernizacion-del-tlcan>.

<sup>4</sup> cfr. *Informe a la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión sobre el inicio de negociaciones para la modernización del Tratado de Libre Comercio en América del Norte (TLCAN) entre Canadá, Estados Unidos y México*, México, Secretaría de Economía, julio de 2017.

<sup>5</sup> cfr. *Declaración trilateral sobre la conclusión de la Primera Ronda de Negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 20 de agosto de 2017, en: <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-primera-ronda-de-negociaciones-del-tratado-de-libre-comercio-de-america-del-norte-122167?idiom=es>.

<sup>6</sup> cfr. *Declaración trilateral sobre la conclusión de la Segunda Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 05 de septiembre de 2017, en: <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-segunda-ronda-de-negociaciones-del-tlcan-125404?idiom=es>.

III. Ronda Ottawa, Canadá. Del 23 al 27 de septiembre de 2017. En esta reunión se anuncia el cierre del capítulo sobre pequeñas y medianas empresas (pyme) y su inclusión en el TLCAN, con el objeto de apoyar el crecimiento y desarrollo de las mismas, mejorando su habilidad para participar y beneficiarse de las oportunidades creadas por este acuerdo, incluyendo actividades de cooperación, intercambio de información y el establecimiento de un diálogo trilateral de pyme del TLCAN, involucrando al sector privado, organizaciones no gubernamentales y otros actores relevantes.

También se abordaron los temas de comercio y energía, género e indígenas, así como avances significativos en comercio electrónico, política de competencia, buenas prácticas regulatorias, aduanas, telecomunicaciones, facilitación comercial e intercambio de ofertas iniciales en el área de acceso a mercados para compras de gobierno.<sup>7</sup>

IV. Ronda Arlington, Virginia. Del 11 al 17 de octubre de 2017. Se concretaron las discusiones en el capítulo de competencia y se avanzó en los temas de reglas de origen, solución de controversias, cláusulas de terminación, aduanas y facilitación del comercio, comercio digital, buenas prácticas regulatorias, anexos sectoriales y casi la totalidad de las propuestas iniciales del texto, exponiéndose además las diferencias conceptuales que han surgido entre las partes.<sup>8</sup>

V. Ronda Ciudad de México. Del 17 al 21 de noviembre de 2017. Se avanzó en temas sobre reducción de las brechas y encontrar soluciones, anticorrupción, telecomunicaciones y buenas prácticas regulatorias. No se cerró ningún capítulo.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> *cfr. Declaración Trilateral sobre la conclusión de la Tercera Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 27 de septiembre de 2017, en: <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-tercera-ronda-de-negociaciones-del-tlcan-128480?idiom=>

<sup>8</sup> *cfr. Declaración trilateral sobre la conclusión de la Cuarta Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 17 de octubre de 2017, en: <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-cuarta-ronda-de-negociaciones-del-tlcan-130879?idiom=es>.

<sup>9</sup> *cfr. Declaración trilateral sobre la conclusión de la Quinta Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 21 de noviembre de 2017, en: <https://www.gob.mx/se/prensa/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-quinta-ronda-de-negociaciones-del-tlcan>.

VI. Ronda Montreal, Canadá. Del 23 al 29 de enero de 2018. En esta reunión sesionaron 30 grupos técnicos y participaron más de un centenar de funcionarios de los tres países. Como resultado, se cerró el capítulo de anticorrupción y el anexo sobre tecnologías de la información y comunicación, que se suman a los capítulos de pyme y competencia y al anexo sectorial de eficiencia energética. De igual manera, se avanzó en los capítulos de medidas sanitarias y fitosanitarias, telecomunicaciones y obstáculos técnicos al comercio, así como los anexos sectoriales de farmacéuticos, químicos y cosméticos. Es importante destacar que en esta ronda EE. UU. descalificó las propuestas canadienses sobre reglas de origen orientadas a buscar un punto medio.<sup>10</sup>

VII. Ronda Ciudad de México. Del 25 de febrero al 5 de marzo de 2018. En el marco de esta ronda, se logró el cierre de los capítulos de buenas prácticas regulatorias, administración y publicación (transparencia), y medidas sanitarias y fitosanitarias, así como los anexos sectoriales de sustancias químicas, y fórmulas y patentes, los cuales se suman a los tres capítulos y dos anexos finalizados anteriormente (pequeñas y medianas empresas, competencia, anticorrupción, y los anexos sectoriales de eficiencia energética y de tecnologías de la información y comunicación).

También se avanzó en los capítulos de comercio digital, telecomunicaciones, obstáculos técnicos al comercio y energía, así como en el anexo sectorial de farmacéuticos. Es de resaltar que en esta ronda, EE. UU. anunció la imposición de aranceles a las importaciones de acero y aluminio, pero con exenciones para México y Canadá.

<sup>10</sup>Durante abril y mayo de 2018, se desarrolló una ronda permanente en Washington, con el objeto firmarlo y que la legislatura de EE. UU. lo ratificara, sin embargo, ante la falta de flexibilidad demostrada por dicho país, esto no fue posible. No obstante, se cerraron los capítulos de competitividad, energía y telecomunicaciones, así como los anexos de dispositivos médicos y productos farmacéuticos.

---

<sup>10</sup> *cfr. Concluye la Sexta Ronda de Negociaciones para la Modernización del TLCAN*, México, Secretaría de Economía, 29 de enero de 2018, en: <https://www.gob.mx/se/prensa/concluye-la-septima-ronda-de-negociaciones-para-la-modernizacion-del-tlcan>.

<sup>11</sup> *cfr. Concluye la Séptima Ronda de Negociaciones para la Modernización del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Económica, comunicado 022/18, 5 de marzo de 2018, en: <https://www.gob.mx/se/prensa/concluye-la-septima-ronda-de-negociaciones-para-la-modernizacion-del-tlcan>.

Después de ese primer intento por cerrar las negociaciones y ante la elección presidencial de México, el proceso se mantuvo en un *impasse* hasta finales de julio, en el que a nivel bilateral México y EE. UU. buscaron avanzar en los temas controversiales.<sup>12</sup>

De ahí que, a partir de ese mes de julio se integraron a las negociaciones, en calidad de observadores, miembros del equipo de transición del gobierno del presidente electo de México, Andrés Manuel López Obrador, quienes tuvieron un papel constructivo.

Del 25 de julio al 27 de agosto de 2018, México y EE. UU. llevan a cabo la anunciada ronda bilateral. En ella lograron un entendimiento sobre temas bilaterales en el marco del proceso de renegociación y modernización del TLCAN, con el objeto de promover empleo, competitividad y comercio en la región, reflejando así un equilibrio entre los intereses de ambos países y certidumbre a los agentes económicos.<sup>13</sup>

Del 29 de agosto al 30 de septiembre de 2018, Canadá y EE. UU. hacen lo propio a través de una ronda de negociaciones bilaterales, con el fin de cerrar sus diferencias y avanzar en la negociación trilateral, ya que, conforme a la legislación estadounidense, el 1.º de octubre de ese año se debía presentar al Senado el texto del tratado para su revisión antes de su firma.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> *cfr.* Informe de la Secretaría de Economía a la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión sobre el resultado final de las negociaciones para la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, México, Gobierno de la República, Secretaría de Gobernación, Subsecretaría de Enlace Legislativo y Acuerdos Políticos, Oficio No. SELAP/300/3584/18, 09 de noviembre de 2018, p. 18.

<sup>13</sup> *cfr.* Logran entendimiento México y Estados Unidos sobre el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, comunicado, Gobierno de México, Secretaría de Economía, 27 de agosto de 2018, en: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/logran-entendimiento-mexico-y-estados-unidos-sobre-el-tratado-de-libre-comercio-de-america-del-norte>.

<sup>14</sup> *cfr.* Informe de la Secretaría de Economía a la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión sobre el resultado final de las negociaciones para la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, *op. cit.*, p. 19.

## Firma del Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC)

Concluidas las rondas expuestas con antelación, el T-MEC fue acordado entre los tres países el 30 de septiembre de 2018 y firmado por sus respectivos mandatarios el 30 de noviembre del mismo año, en el marco de la Cumbre de Líderes del Grupo de los 20 (G-20), celebrada en Buenos Aires, Argentina, el cual confirma el entendimiento de EE. UU. con México y el acuerdo bilateral con Canadá, para dar certidumbre jurídica al comercio y a las inversiones de la región, haciéndolas más inclusivas al integrar nuevos capítulos como pyme, medio ambiente, anticorrupción y trabajo.

De esta manera, se continúa posicionando a América del Norte como la región comercial más integrada. Ahora, el nombre de la nueva versión del acuerdo trilateral es Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC, por sus siglas en español).<sup>15</sup>

El ahora llamado T-MEC, ha sido aprobado por los tres Estados Parte. México el 19 de junio de 2019,<sup>16</sup> Estados Unidos de América el 16 de enero de 2020<sup>17</sup> y Canadá el 13 de marzo de 2020<sup>18</sup>. Entró en vigor a partir del 1.º de julio de 2020.

---

<sup>15</sup> *cfr.* Informe de la Secretaría de Economía a la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión sobre el resultado final de las negociaciones para la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, *op. cit.*, p. 21; *Acuerdan México, Canadá y Estados Unidos la modernización del TLCAN*, comunicado del Gobierno de México, Secretaría de Economía, 30/09/2018 en: <https://www.gob.mx/se/articulos/acuerdan-mexico-canada-y-estados-unidos-la-modernizacion-del-tlcan-176950?idiom=es>; y *Se firma el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)*, comunicado del Gobierno de México, Secretaría de Economía, México, 30 de noviembre de 2018 en: <https://www.gob.mx/se/articulos/se-firma-el-tratado-entre-mexico-estados-unidos-y-canada-t-mec?idiom=es>.

<sup>16</sup> *cfr.* Decreto por el que se aprueba 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*, hecho en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, así como los 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, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.

<sup>17</sup> *cfr.* *El Senado de EE. UU. aprueba el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá*, México, Gobierno de la República, véase en <https://www.gob.mx/sre/es/articulos/el-senado-de-ee-uu-aprueba-el-tratado-entre-mexico-estados-unidos-y-canada-232048?idiom=es>

<sup>18</sup> Canadá aprueba el T-MEC, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, <https://embamex.sre.gob.mx/eua/index.php/es/boletines/1639-canada-aprueba-el-t-mec>

En el preámbulo del T-MEC, las partes dejaron claro su decisión de fortalecer de nuevo la amistad y la cooperación económica a través del comercio y la inversión; reemplazarlo con un nuevo acuerdo para apoyar el comercio mutuamente benéfico que conduzca a mercados más libres y justos, y un crecimiento económico sólido 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; y reconocer que las pyme contribuyen significativamente al crecimiento económico, el empleo y el desarrollo de la comunidad.

Asimismo, establecer un marco legal y comercial claro, transparente y predecible para la planificación de negocios; promover procesos aduaneros eficientes y transparentes que reduzcan los costos y aseguren predictibilidad para importadores y exportadores; establecer prioridades legislativas y regulatorias; proteger la salud pública, la seguridad, el medio ambiente, los recursos naturales no renovables vivos o no vivos, la integridad y estabilidad del sistema financiero y la moral pública; prevenir, identificar y eliminar obstáculos técnicos innecesarios al comercio; y mejorar la transparencia y la promoción de buenas prácticas regulatorias.

De igual manera, proteger la salud y la vida de las personas, los animales, los vegetales y el medio ambiente; promover la observancia de los derechos laborales, la transparencia, el buen gobierno y el Estado de derecho; así como eliminar el cohecho y la corrupción, aumentar la participación de los pueblos indígenas y el acceso igualitario de mujeres y hombres en el comercio y la inversión.<sup>19</sup>

El T-MEC responde a los cambios de las economías norteamericanas para enfrentar los retos del siglo XXI y la consolidación de nuevos capítulos que cubren áreas como comercio digital; anticorrupción; buenas prácticas reguladoras; pyme; derechos de los trabajadores; medio ambiente; competitividad; reglas de origen mejoradas para los automóviles, camiones y otros productos; cero aranceles a las mercancías originarias de la región; reducción de obstáculos al comercio; protec-

---

<sup>19</sup> *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, Preámbulo, México, Diario Oficial de la Federación, 29/07/2019.*

ción de la propiedad intelectual mexicana, incluyendo a las marcas e innovaciones de nueva generación; moderniza los mecanismos de solución de controversias; y prevé la revisión del tratado cada seis años.

Este renovado acuerdo representa más de 1.2 billones de dólares en comercio y 500 millones de consumidores en una de las zonas de libre comercio más grandes del mundo, con el 28% del PIB mundial y el 16% del comercio internacional, con lo que se pretende fortalecer también a la clase media, generar empleos mejor remunerados y nuevas oportunidades. Las empresas mexicanas aspiran a que el comercio entre los tres países crezca hasta un 35%.<sup>20</sup>

El T-MEC tiene un alcance mayor al de su antecesor TLCAN, al estructurarse de 34 capítulos que comprende el comercio de bienes y continuando con aduanas y la facilitación comercial; medidas sanitarias y fitosanitarias; obstáculos técnicos al comercio; medidas comerciales correctivas; inversión; servicios; comercio electrónico; compras del sector público; propiedad intelectual; laboral; medio ambiente; capítulos “horizontales” destinados a garantizar que el T-MEC cumpla con su potencial para el desarrollo, la competitividad y la inclusión; solución de controversias; excepciones y disposiciones institucionales;<sup>21</sup> 4 anexos; 8 cartas paralelas y 3 acuerdos bilaterales entre México y EE. UU. que comprenden obligaciones relacionadas con los capítulos.<sup>22</sup>

En cambio, el TLCAN estuvo integrado por 22 capítulos y dos acuerdos complementarios. Sus objetivos fueron: eliminar obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de bienes y de servicios; promover condiciones de competencia leal; aumentar la inversión; proteger y hacer valer los derechos de

---

<sup>20</sup> *cfr.* Opinión de la Comisión de Hacienda y Crédito Público respecto del Protocolo que Incluye el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, Canadá y los Estados Unidos de América (T-MEC), así como los seis acuerdos paralelos negociados en el marco de la suscripción del mismo, México, Senado de la República, LXIV Legislatura, 12 de junio de 2019, pp. 4-7, véase en: [http://comisiones.senado.gob.mx/hacienda/reu/docs/opinion\\_120619.pdf](http://comisiones.senado.gob.mx/hacienda/reu/docs/opinion_120619.pdf).

<sup>21</sup> *cfr.* Opinión de la Comisión de Hacienda y Crédito Público respecto del Protocolo que Incluye el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, Canadá y los Estados Unidos de América (T-MEC), así como los seis acuerdos paralelos negociados en el marco de la suscripción de este, *op. cit.*, p. 9.

<sup>22</sup> *cfr.* Textos Finales del T-MEC, Organización de Estados Americanos, Sistema de Información sobre Comercio Exterior, consultado el 05 de diciembre de 2020 en: [http://sice.oas.org/Trade/USMCA/USMCA\\_ToC\\_PDF\\_s.asp](http://sice.oas.org/Trade/USMCA/USMCA_ToC_PDF_s.asp). La misma información también se encuentra disponible en el portal web de la Secretaría de Economía del Gobierno de México, en: <https://www.gob.mx/t-mec>.

propiedad intelectual; crear procedimientos eficaces para la aplicación y cumplimiento del tratado, para su administración conjunta y para la solución de controversias; y establecer lineamientos para la ulterior cooperación trilateral, regional y multilateral encaminada a ampliar y mejorar los beneficios del mismo.<sup>23</sup>

## Contenido del T-MEC

Capítulos	
Capítulo 0	Preámbulo.
Capítulo 1	Disposiciones iniciales y definiciones generales.
Capítulo 2	Trato nacional y acceso de mercancías al mercado.
Capítulo 3	Agricultura.
Capítulo 4	Reglas de origen.
Capítulo 5	Procedimientos de origen.
Capítulo 6	Mercancías textiles y prendas de vestir.
Capítulo 7	Administración aduanera y facilitación del comercio.
Capítulo 8	Reconocimiento del dominio directo y la propiedad inalienable e imprescriptible de los Estados Unidos Mexicanos de los hidrocarburos.
Capítulo 9	Medidas sanitarias y fitosanitarias.
Capítulo 10	Remedios comerciales.
Capítulo 11	Obstáculos técnicos al comercio.
Capítulo 12	Anexos sectoriales.
Capítulo 13	Contratación pública.
Capítulo 14	Inversión.
Capítulo 15	Comercio Transfronterizo de Servicios.
Capítulo 16	Entrada temporal de personas de negocios.
Capítulo 17	Servicios financieros.
Capítulo 18	Telecomunicaciones.
Capítulo 19	Comercio digital.
Capítulo 20	Derechos de propiedad intelectual.
Capítulo 21	Política de competencia.
Capítulo 22	Empresas propiedad del Estado y monopolios designados.
Capítulo 23	Laboral.
Capítulo 24	Medio ambiente.
Capítulo 25	Pequeñas y medianas empresas.
Capítulo 26	Competitividad.

<sup>23</sup>-cfr. Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, *op. cit.*, primera parte, capítulo I, artículo 102.

Capítulo 27	Anticorrupción.
Capítulo 28	Buenas Prácticas Regulatorias.
Capítulo 29	Publicación y administración.
Capítulo 30	Disposiciones administrativas e institucionales.
Capítulo 31	Solución de controversias.
Capítulo 32	Excepciones y disposiciones generales.
Capítulo 33	Asuntos de Política Macroeconómica y de tipo de Cambio.
Capítulo 34	Disposiciones finales.
Anexo I	Inversión.
Anexo II	Lista de México.
Anexo III	Servicios financieros.

## Resumen del capitulado del T-MEC

Preámbulo. Como ya se expresó, los tres Estados partes deciden fortalecer de nuevo la amistad y la cooperación económica que se ha desarrollado a través del comercio y la inversión; reemplazarlo con un nuevo acuerdo que conduzca a mercados más libres y justos; mejorar y promover la competitividad de las exportaciones y empresas regionales en los mercados globales, y las condiciones de competencia justa en la región; y reconocer que las pyme contribuyen significativamente al crecimiento económico, el empleo y el desarrollo de la comunidad; entre otros temas innovadores.<sup>24</sup>

Capítulo 1. Disposiciones iniciales y definiciones generales. El T-MEC conserva la misma estructura del capítulo que tenía el TLCAN, por lo que las disposiciones iniciales y definiciones generales se mantienen. Se reduce la definición de territorio de México.

Capítulo 2. Trato nacional y acceso de mercancías a los mercados. Se plantea mantener y establecer disciplinas que permitan fortalecer la cooperación y la transparencia, así como promover el incremento del comercio de mercancías en la región. Asimismo, actualiza e incluye nuevas disposiciones comerciales que aseguren una mayor transparencia y certeza en la aplicación de medidas no arancelarias que eviten restricciones al comercio.

<sup>24</sup> *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*

Capítulo 3. Agricultura. Se considera mantener el libre comercio entre los tres países en todos los productos agrícolas originarios, las exportaciones agrícolas mexicanas estarán exentas del pago de arancel en los mercados de América del Norte, se eliminan los subsidios a las exportaciones.

Capítulo 4. Reglas de origen. Contiene las disposiciones para determinar las condiciones o requisitos que debe cumplir un bien, para determinarlo como originario y con ello tener derecho a la preferencia arancelaria negociada. Se agregan disposiciones relacionadas con juegos y surtidos de mercancías, y a bienes remanufacturados.

Capítulo 5. Procedimientos de origen. Contempla el esquema de certificación y el procedimiento de verificación, se elimina el formato de certificado de origen y se permite la certificación en factura o en cualquier otro documento comercial, siempre que se declaren datos mínimos de información.

Capítulo 6. Mercancías textiles y prendas de vestir. Se refiere a la conservación de los *Tarif Preference Levels* (Tarifas Preferenciales por Niveles TPL) para productos textiles, en lo que se permite que una cantidad limitada de hilos y/o telas provenientes de fuera de la región puedan ser utilizadas, a fin de favorecer la producción en la región.

Capítulo 7. Administración aduanera y facilitación del comercio. Se busca facilitar y agilizar el movimiento de mercancías en las aduanas, transparentando los movimientos administrativos, estableciendo compromisos de organización en los cruces fronterizos y autoridades aduaneras, prevención y combate de delitos e ilícitos aduaneros y el acceso a información sobre importaciones, exportaciones y tránsito de mercancías.

Capítulo 8. Reconocimiento del dominio directo y la propiedad inalienable e imprescriptible de los Estados Unidos Mexicanos de los hidrocarburos. Se pretende garantizar el respeto a la soberanía de México sobre el petróleo y los demás hidrocarburos, mediante el reconocimiento de su propiedad directa, inalienable e imprescriptible sobre dichos recursos.

Capítulo 9. Medidas sanitarias y fitosanitarias. Se asegura la protección de la vida y la salud de las personas, animales y vegetales en la región de América del Norte, al mismo tiempo se facilita el comercio de productos agropecuarios, asimismo, se evita obstáculos innecesarios al comercio; se busca aumentar la transparencia, fortalecer la comunicación, consulta y cooperación entre las partes.

Capítulo 10. Remedios comerciales. Se regulan las medidas de salvaguardia globales, antidumping y de subvenciones; y la cooperación para el combate a la evasión, así como mantener la revisión de paneles binacionales de resoluciones definitivas sobre cuotas antidumping y compensatorias.

Capítulo 11. Obstáculos técnicos al comercio. Se acuerda la facilitación al comercio de bienes entre partes, al prevenir o eliminar las barreras técnicas que se identifiquen como innecesarias o injustificadas al comercio internacional, aumentando la cooperación y la transparencia, promoviendo el uso de buenas prácticas regulatorias.

Capítulo 12. Anexos sectoriales. Incluye los anexos en materia de sustancias químicas, productos cosméticos, tecnologías de la información y la comunicación, normas de eficiencia energética, dispositivos médicos y productos farmacéuticos.

Capítulo 13. Contratación pública. Se promueve el uso de medios electrónicos en los procesos de contratación pública, estableciendo disciplinas que promuevan la transparencia e igualdad de oportunidades entre proveedores y mecanismos de revisión en los procedimientos de contratación pública.

Capítulo 14. Inversión. Se refiere a la revisión y mejoramiento del contenido y el alcance de las disciplinas de protección a la inversión extranjera y el mecanismo de arbitraje de inversión.

Capítulo 15. Comercio transfronterizo de servicios. Considera las disposiciones sobre el Trato de Nación más Favorecida, acceso a mercados y presencia local.

Capítulo 16. Entrada temporal de personas de negocios. Contiene disposiciones en materia de transparencia, procesamiento de solicitudes y cooperación entre las partes, para permitir la entrada temporal de personas de negocios a sus territorios.

Capítulo 17. Servicios Financieros. Contempla el marco jurídico que facilita el funcionamiento de las instituciones financieras que prestan servicios de forma transfronteriza, considera dar mayor acceso a servicios financieros y más oportunidades, para las instituciones financieras mexicanas en los mercados de la región.

Capítulo 18. Telecomunicaciones. Impulsa la competencia entre los diversos operadores del mercado de telecomunicaciones, establece las condiciones para facilitar el acceso y de las redes públicas de telecomunicaciones, generando certeza jurídica a los agentes económicos.

Capítulo 19. Comercio digital. Plantea promover la confianza del consumidor, evitando barreras al comercio que se realiza a través de medios electrónicos, impulsa el crecimiento de servicios informáticos.

Capítulo 20. Derechos de propiedad intelectual. Establece estándares de protección y observancia de los derechos de propiedad intelectual, regula disposiciones en materia de derecho de autor y derechos conexos.

Capítulo 21. Política de competencia. Establece el compromiso de compartir información pública relacionada con políticas y prácticas de aplicación de leyes de competencia.

Capítulo 22. Empresas propiedad del Estado y monopolios designados. Este Capítulo aplica a las actividades de las empresas propiedad del Estado, empresas del Estado o monopolios designados de una parte que afectan o puedan afectar el comercio o la inversión entre las partes dentro de la zona de libre comercio.

Capítulo 23. Laboral. Menciona que cada parte adoptará y mantendrá en sus leyes y regulaciones, y en las prácticas que deriven de estas, libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva; la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil y, para los efectos de este Tratado, la prohibición de las peores formas de trabajo infantil; y la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación.

Capítulo 24. Medio ambiente. Los objetivos de este capítulo son promover políticas y prácticas comerciales y ambientales que se apoyen mutuamente; promover altos niveles de protección ambiental y una aplicación efectiva de las leyes ambientales; y mejorar las capacidades de las partes para abordar asuntos ambientales relacionados con el comercio, incluso mediante la cooperación, en fomento al desarrollo sostenible.

Capítulo 25. Pequeñas y medianas Empresas. Respecto a la cooperación de las pyme, cada Parte deberá buscar incrementar las oportunidades de comercio e inversión, y en particular deberá promover la cooperación entre la infraestructura de apoyo a pequeños negocios de las partes, fortalecer su colaboración con las otras partes en actividades para promover a las pyme incrementar su cooperación con las otras partes para intercambiar información y mejores prácticas en áreas que incluyen mejorar el acceso de las pyme al capital y al crédito, fomentar la participación en las plataformas, como las basadas en la web, para que los empresarios y consejeros comerciales compartan información y mejores prácticas para ayudar a las pyme.

Capítulo 26. Competitividad. Menciona que, por la gran proximidad y los extensos flujos comerciales a través de sus fronteras, las partes afirman su interés compartido en fortalecer el crecimiento económico regional, la prosperidad y la competitividad.

Capítulo 27. Anticorrupción. Este aplica las medidas para prevenir y combatir el cohecho y la corrupción respecto a cualquier asunto comprendido en este Tratado.

Capítulo 28. Buenas prácticas regulatorias. Establece obligaciones específicas con respecto a buenas prácticas regulatorias, incluidas las prácticas relacionadas con la planificación, diseño, emisión, implementación y revisión de las regulaciones respectivas de las partes.

Capítulo 29. Publicación y administración. Señala que cada Parte se asegurará de que sus leyes, regulaciones, procesos y resoluciones administrativas de aplicación general con respecto a cualquier asunto cubierto por este Tratado sean publicadas con prontitud o sean puestas a disposición de otra manera, de forma que permita a las personas interesadas y a las otras partes familiarizarse con ellas, con el fin de administrar todas las medidas de aplicación general con respecto a cualquier

asunto cubierto por este Tratado de manera uniforme, imparcial y razonable.

Capítulo 30. Disposiciones administrativas e institucionales. Se refiere al establecimiento de la Comisión de Libre Comercio, sus funciones, reglas de procedimiento de la Comisión y órganos subsidiarios.

Capítulo 31. Solución de controversias. Hace referencia a las reglas para llegar a soluciones satisfactorias entre las partes, cuando surja alguna controversia en torno a la operación del Tratado, privilegiando en todo momento la cooperación y las consultas.

Capítulo 32. Excepciones y disposiciones generales. Se refiere a las disposiciones sobre seguridad esencial, medidas tributarias, medidas temporales de salvaguardia, así como disposiciones para reflejar la protección de información personal y acceso a la información.

Capítulo 33. Asuntos de Política Macroeconómica y de Tipo de Cambio. Señala que las partes se comprometen a ejercer políticas que fortalezcan los fundamentos económicos subyacentes, fomenten el crecimiento y se eviten desequilibrios externos.

Capítulo 34. Disposiciones finales. Incorpora disposiciones de la Organización Mundial de Comercio (OMC), por lo que en caso de que exista alguna enmienda en la OMC a esas disposiciones, las Partes consultarán para evaluar la conveniencia de enmendar el T-MEC.<sup>25</sup>

Ahora bien, a la par 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*,<sup>26</sup> también se aprueban entre los Estados Unidos Mexicanos y los Estados Unidos de América los siguientes seis acuerdos:

<sup>25</sup> *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*

<sup>26</sup> *cfr. Decreto por el que se aprueba 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, hecho en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, así como los 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, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, op. cit.*

- 1) “Acuerdo paralelo relativo a dispositivos de seguridad esenciales en vehículos.”
- 2) “Acuerdo paralelo relativo a la protección comercial efectiva conforme al artículo 20.49 (Biológicos).”
- 3) “Acuerdo paralelo relativo al uso de ciertos términos para quesos producidos y comercializados en ambos países.”
- 4) “Acuerdo relativo al alcance del término “usuarios previos.”
- 5) “Acuerdo paralelo relativo al proceso de consultas ante la imposición de una medida que Estados Unidos llegara a adoptar al amparo de la Sección 32 de la Ley de Expansión al Comercio de 1962.”
- 6) “Acuerdo paralelo relativo al recurso a los mecanismos de solución de controversias con relación a las medidas que Estados Unidos llegara a adoptar al amparo de la sección 232 de la *Ley de Expansión Comercial* de 1962, en relación con los vehículos para pasajeros, camiones ligeros o autopartes.”

De los documentos mencionados con antelación, describiremos para el tema que nos ocupa el protocolo por el que se sustituye el TLCAN por el T-MEC, así como los acuerdos paralelos 1 y 6.

## Protocolo por el que se sustituye el TLCAN por el T-MEC

La sustitución (modernización o actualización) del TLCAN por el T-MEC se da en el marco del artículo 2202 del TLCAN relativo a las enmiendas, el cual establece que las partes podrán convenir cualquier modificación o adición a este tratado y las modificaciones y adiciones acordadas y que se aprueben según los procedimientos jurídicos correspondientes de cada parte, constituirán parte integral de este tratado,<sup>27</sup> así como por la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados de 1969, al establecer que un tratado podrá ser enmendado por acuerdo entre las partes.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> *cf.* *Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)*, México, Diario Oficial de la Federación, 20 de diciembre de 1993, octava parte, capítulo XXII, artículo 2202.

<sup>28</sup> *cf.* *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, Naciones Unidas, Viena, Austria, 23 de mayo 1969, artículo 39 (Norma general concerniente a la modificación de los tratados). El presente instrumento internacional fue aprobado por la Cámara de Senadores del Congreso de la Unión de México el 29 de diciembre de 1972, según decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de marzo de 1973 y promulgado por el Poder Ejecutivo Federal el 29 de octubre de 1974, según consta en el Diario Oficial de la Federación publicado el 14 de febrero de 1975.

Con fundamento en lo anterior y después de las ya explicadas rondas de negociaciones, los representantes de los tres Estados parte, debidamente autorizados por sus respectivos gobiernos, firman simultáneamente, por triplicado y en los idiomas inglés, español y francés, el 30 de noviembre de 2018, en Buenos Aires, Argentina, el Protocolo por el que se sustituye el TLCAN por el T-MEC, el cual incorpora el preámbulo, los capítulos y los anexos antes descritos, así como los seis acuerdos paralelos entre México y EE. UU., celebrado por intercambio de cartas de la misma fecha.

En dicho protocolo, se acuerda que al entrar en vigor el T-MEC este sustituirá el TLCAN, sin perjuicio de las disposiciones establecidas en el T-MEC que refieran a disposiciones del TLCAN; que cada parte notificará por escrito a las otras partes, una vez que haya concluido los procedimientos internos requeridos para su entrada en vigor; y que a su entrada en vigor, 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.<sup>29</sup>

Posteriormente, como se indica en párrafos anteriores, el T-MEC fue aprobado por México el 19 de junio de 2019,<sup>30</sup> por Estados Unidos de América el 16 de enero de 2020<sup>31</sup> y por Canadá el 13 de marzo de 2020.<sup>32</sup> Entró en vigor el 1º de julio de 2020.

### **Acuerdo paralelo relativo a dispositivos de seguridad esenciales en vehículos**

A través de este acuerdo, los gobiernos mexicano y estadounidense reafirmaron su compromiso de fortalecer el sector automotriz de América del Norte; asimismo, promover y facilitar el comercio justo y recíproco entre ambos países.

<sup>29</sup> *cfr. Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos de América, los Estados Unidos Mexicanos y Canadá*, Buenos Aires, Argentina, 30 de noviembre de 2018.

<sup>30</sup> *cfr. Decreto por el que se aprueba 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, hecho en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, así como los 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, Argentina., el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, op. cit.*

<sup>31</sup> *El Senado de EE. UU. aprueba el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá*, México, Gobierno de la República, véase en <https://www.gob.mx/sre/es/articulos/el-senado-de-ee-uu-aprueba-el-tratado-entre-mexico-estados-unidos-y-canada-232048?idiom=es>

<sup>32</sup> *Canadá aprueba el T-MEC*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, <https://embamex.sre.gob.mx/eua/index.php/es/boletines/1639-canada-aprueba-el-t-mec>

Para este efecto, el Estado mexicano reafirma que su medida, NOM-194-SCFI-2015, incorpora las normas federales de seguridad para vehículos motorizados (NFSVM) y continuará reconociendo y aceptado las NFSVM mantenidas por los Estados Unidos como satisfactorias para las especificaciones relevantes para los dispositivos de seguridad esenciales establecidas conforme a la NOM-194-SCFI-2015 o cualquier modificación o instrumento sucesor de la norma en mención, a menos que, México determine a través de un proceso regulatorio compatible con las disposiciones relevantes del Tratado, incluidas aquellas en el capítulo 11, denominado Obstáculos Técnicos al Comercio, que una norma federal de seguridad para vehículos motorizados alcance un nivel de seguridad menor que otra norma que México pretenda adoptar para una especificación en particular o que pudiera ser incompatible con el objetivo legítimo de México.<sup>33</sup>

**Acuerdo paralelo relativo al recurso a los mecanismos de solución de controversias con relación a las medidas que Estados Unidos llegara a adoptar al amparo de la sección 232 de la Ley de Expansión Comercial de 1962, en relación con los vehículos para pasajeros, camiones ligeros o autopartes**

En las mencionadas negociaciones para el T-MEC, los Estados parte han realizado cambios a las reglas de origen automotrices comparadas con las del TLCAN, y con el fin de apoyar y fomentar la capacidad de manufactura existente y el comercio mutuamente beneficioso de las partes. Si los Estados Unidos impone una medida conforme a la sección 232 de la Ley de Expansión de Comercio de 1962 (Trade Expansion Act of 1962),<sup>34</sup> con sus modificaciones, con respecto a vehículos para

---

33 *Carta MXUSAuto Safety Standard*, firmada el 30 de noviembre de 2018, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.

34 La *Ley de Expansión Comercial* de 1962 (*Trade Expansion Act of 1962*), tiene como propósito, a través de los tratados comerciales internacionales: a) Estimular el crecimiento económico de los Estados Unidos, manteniendo y acrecentando el acceso de los productos agrícolas, industriales, mineros y comerciales estadounidenses a los mercados extranjeros; b) Fortalecer las relaciones económicas con otros países a través del desarrollo y apertura del comercio exterior sobre bases no discriminatorias con el "mundo libre", y c) Prevenir la penetración de la "economía comunista". La sección 232 (b) faculta al Secretario de Comercio estadounidense a investigar si las importaciones representan una amenaza a la seguridad nacional de los Estados Unidos. Conforme a lo que determine el secretario, el presidente está autorizado a negociar acuerdos para limitar o restringir dichas importaciones o bien para tomar las acciones que considere necesarias para "ajustar" las importaciones del bien de que se trate a fin de eliminar la amenaza. Conforme a la sección 232, el Ejecutivo está impedido para disminuir o eliminar aranceles o restricciones a la importación de bienes si determina que esa reducción o eliminación amenazarían o limitarían la seguridad nacional.

pasajeros clasificados en las subpartidas 8704.21 y 8704.31,<sup>35</sup> o cualquier autoparte dentro de la cobertura de esa medida, no adoptarán o mantendrán una medida que imponga aranceles o restricciones a la importación sobre esos bienes de México, por lo menos durante los 60 siguientes días de la imposición de una medida.<sup>36</sup>

Ante la posible imposición de una medida por parte de Estados Unidos al amparo de la sección 232 de la mencionada *Ley de Expansión Comercial*, dicho país excluirá a los vehículos de pasajeros clasificados en las subpartidas 8703.21 a 8703.90, a los camiones ligeros clasificados en las subpartidas 8704.21 y 8704.31 o a cualquier autoparte que esté en el ámbito de aplicación de esa medida.

El incumplimiento de ese compromiso estará sujeto al mecanismo de solución de controversias vigente, ya sea el establecido en el Capítulo XX (Disposiciones institucionales y procedimientos para la solución de controversias) del TLCAN o el establecido en el Capítulo 31 (Solución de controversias) del T-MEC.<sup>37</sup>

Después del periodo de 60 días, los Estados Unidos deberán exceptuar de la medida:

- 1) 2 600 000 vehículos para pasajeros importados desde México sobre un base anual;
- 2) Camiones ligeros importados desde México, y
- 3) Una cantidad tal de autopartes que totalice 108 000 millones de dólares estadounidenses en valor en aduanas declarado sobre una base anual.

---

35 Estas subpartidas hacen referencia a las partes esenciales para vehículos de pasajeros y camiones ligeros, tabla A1, Motor de émbolo (pistón) de encendido por compresión, de los tipos utilizados para la propulsión de vehículos de las subpartidas 8704.21 u 8704; Chasis, equipados con su motor, para vehículos automotores de la partida 87.03 o la subpartida 8704.21 u 8704.3; Carrocerías para los vehículos de la subpartida 8704.21 u 8704.31, *Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá*, (T-MEC), capítulo 4, Reglas de Origen del T-MEC, p. 246.

36 *Decreto por el que se acuerdan los seis Acuerdos Paralelos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de América, celebrado por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho*, México, Diario Oficial de la Federación, 27 de julio de 2019, artículo 6°.

37 *Dictamen de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores; de puntos constitucionales; de economía; y de relaciones exteriores América del Norte, con opinión de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, el que contiene proyecto de decreto por el que se aprueba 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, así como los seis acuerdos paralelos negociados en el marco de la suscripción del mismo, firmado en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho*, México, Senado de la República, LXIV Legislatura, 2019, p. 77.

Los bienes cubiertos por la exclusión descritos en los incisos 1, 2 y 3 serán elegibles para el tratamiento arancelario preferencial aplicable conforme al TLCAN, o el tratamiento arancelario preferencial conforme al T-MEC cuando califiquen como bienes originarios. Si los bienes no califican como originarios, el arancel aduanero aplicable por los Estados Unidos no excederá la tasa del arancel Nación Más Favorecida (NFM), aplicados por Estados Unidos en vigor el 1.º de agosto de 2018.

Así pues, México, a través de la carta, reconoce que tendrá la tarea de monitorear o administrar las cantidades de vehículos para pasajeros y autopartes elegibles para la exclusión conforme a los incisos (1) o (3) señalados anteriormente; consultará con cada productor de vehículos que exporte vehículos para pasajeros de México a los Estados Unidos; y tomará en consideración información sobre la capacidad de producción existente de los productores de vehículos.<sup>38</sup>

---

38 *Carta MXUSAuto Safety Standard*, firmada el 30 de noviembre de 2018, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.

## A 30 AÑOS DE LA INTEGRACIÓN ECONÓMICA NORTEAMERICANA

**R**ealizar un balance de los efectos del TLCAN en México resultaría una labor titánica que escapa al objeto de la presente investigación, especialmente tras veintiséis años desde su entrada en vigor y cuatro desde su renegociación en el hoy denominado T-MEC.

Sin embargo, con el propósito de fortalecer el marco teórico y enriquecer la discusión confrontando los resultados de este trabajo con otros factores, se ha realizado una extensa (aunque no exhaustiva) revisión de pronunciamientos académicos en torno a las consecuencias positivas y negativas de la integración económica norteamericana en México, particularmente las que se desprenden del TLCAN y el T-MEC.

Para ello, se han consultado principalmente productos académicos como libros y artículos tanto de difusión como científicos, pero también algunos ensayos o artículos de opinión aparecidos en medios no académicos realizados por expertos en la materia. Todos ellos describen la situación económica, política y cultural del país en momentos previos y posteriores a la entrada en vigor del TLCAN; y confrontan, a manera de evaluación, estos datos con los objetivos del tratado, ya sea los declarados por el mismo instrumento, por los agentes políticos involucrados en su defensa o los deducidos por los estudiosos del tema.

Por lo anterior, resulta relevante recordar que, como ya se ha explicado en este libro, el TLCAN se proponía abrir a México al comercio internacional. Según el propio instrumento, sus objetivos iban todavía más allá de la liberalización del comercio y también se dirigían a garantizar en los tres países parte el mejoramiento estructural de sus respectivas economías,

logrando desarrollo sustentable, bienestar social y alentando la creatividad y la innovación. Asimismo, el tratado tuvo como misión mejorar las relaciones políticas y económicas entre los tres países.<sup>39</sup>

Los ámbitos de la economía, la política y el derecho que el TLCAN impactó en México son múltiples y sumamente complejos. Sin embargo, es notorio que la mayoría de los estudios disponibles han realizado balances económicos más que políticos, socioculturales o jurídicos. Tampoco son abundantes los estudios que ofrezcan escenarios alternativos que permitan comprender mejor la importancia y consecuencias del tratado.

Para tratar de cubrir todos estos aspectos, se delinearon tres secciones de análisis, tomando como base aportaciones académicas del doctor Jorge Witker, experto en derecho económico y autor de numerosas contribuciones en el estudio del TLCAN y el T-MEC.<sup>40</sup> Además, se utilizó una concepción tridimensional de la integración económica que comprende los aspectos político, jurídico y social de dicho fenómeno,<sup>41</sup> pero que aquí se han matizado para configurar tres ámbitos: (a) balance económico-social, (b) balance político-cultural y (c) balance jurídico.

Lo anterior, partiendo de la premisa de que el TLCAN significó el inicio de la integración económica entre los tres países parte, para conformar una región: *Norteamérica*. En este orden, debe entenderse la integración económica como un proceso de creación de interdependencia entre diferentes países a través de la coordinación de sus políticas e instrumentos de desarrollo, produciendo economías nuevas y acercamiento hacia áreas no económicas. Todo ello, enmarcado en instituciones e instrumentos jurídicos fundados bajo la premisa de la supraestatalidad o la transferencia de soberanía.<sup>42</sup>

---

39 *Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, op. cit, Preámbulo y artículo 102.

40 cfr. Witker, Jorge, *Introducción al derecho económico*, 4ª ed., México, McGraw-Hill, UNAM, 2001.

41 cfr. Toledo Mazariegos, Alma Delia, y Gallardo Loya, Roberto Carlos, "La tridimensionalidad de la integración económica (jurídica, política y social)", en Gallardo Loya, Roberto Carlos y Toledo Mazariegos, Alma Delia (coords.), *Estudios selectos de derecho económico y seguridad global*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2018, pp. 7-40.

42 Gallardo Loya, Roberto Carlos, y Toledo Mazariegos, Alma Delia, "La nueva configuración del derecho de la integración económica en América: hacia la conformación de la unión americana", *Letras Jurídicas*, revista electrónica de Derecho, México, Universidad de Guadalajara, núm. 23, 2017, pp. 3-7, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6915999>.

La mayoría de las investigaciones y reflexiones consultadas no realizan balances de treinta años. En cambio, se han consultado algunos estudios que ya evaluaban los efectos del TLCAN a diez, quince, veinte, veintitrés, veinticinco y treinta años después de su entrada en vigor. Respecto a este último caso (estudios que abarcan las tres décadas), se consultó únicamente el número especial de la revista *Nexos* a propósito de este aniversario. En cuanto a periodos anteriores, se priorizaron las fuentes publicadas de forma más reciente.

El balance jurídico, en particular en lo relativo a la solución de controversias, no se recurrió solo a literatura académica, sino también a instrumentos jurídicos, páginas oficiales, bases de datos y algunas fuentes periodísticas. Esto, debido a que la primera es relativamente escasa en este tema. Además, por ser la presente una investigación con enfoque jurídico se consideró relevante sustentar con mayor rigurosidad el apartado más especializado de este capítulo.

## **Balance económico-social**

El TLCAN suele ser evaluado con mayor minuciosidad y severidad en sus consecuencias económicas. La abundancia de las fuentes en este campo impide abarcar aquí todas ellas. Además, ofrecen metodologías considerablemente distintas, todas ellas con contenidos importantes. En particular, suelen ofrecer evaluaciones basándose en indicadores distintos (PIB, Índice de Desarrollo Humano, tipos de cambio, exportaciones e importaciones, valor agregado, etcétera), por lo que ofrecen diferentes perspectivas sobre el tema.

A cinco años de la entrada en vigor del TLCAN, Jorge Witker escribía:

“... el TLCAN exhibe resultados ambiguos para los tres socios comerciales. En efecto, desde el punto de vista estrictamente comercial se ha incrementado significativamente el comercio zonal. México y Canadá se han transformado en los principales proveedores e importadores en el mercado estadounidense. La pérdida de empleo en Estados Unidos y México es compensada con el crecimiento de la industria maquiladora de las zonas fronterizas, no obstante que se agravan los problemas de infraestructura, en especial en el lado mexicano. Los sectores agropecuario y de servicios nacionales han sido en parte perjudicados por el desmantelamiento de cadenas productivas que se han inte-

grado a empresas transnacionales marginando a las pequeñas y medianas empresas”.<sup>43</sup>

Más adelante, en una evaluación a ocho años, el mismo autor afirmaba:

“... los beneficios prometidos aún no son tangibles. El comercio entre los tres países ha crecido significativamente, pero en contraposición al volumen de nuestras exportaciones se encuentra la imposición de una gran cantidad de insumos para incorporar a procesos productivos”.

“Los efectos positivos del TLCAN para México se sintetizan en crecimiento de nuestras exportaciones, principalmente a Estados Unidos; crecimiento de la captación de inversión extranjera; reformas legislativas en torno a inversión extranjera, derechos de propiedad, legislación comercial y privatizaciones; impacto amortiguador durante la crisis de 1994; acceso a instrumentos comerciales diversos; y cambio estructural de nuestra economía y no dependencia exclusiva de exportaciones petroleras”.

“Las ventajas que destacan se resumen en la concentración del incremento de las exportaciones en limitadas empresas; polarización de las estructuras y organizaciones industriales en México; aún no somos competitivos en numerosas ramas productivas; el derrame tecnológico derivado de la apertura comercial muestra poca inserción en el sector doméstico; la economía mexicana depende fuertemente de la economía estadounidense; existencia de prácticas desleales asimétricas; deterioro económico y social del sector agropecuario, el que se ha visto invadido de productos sustitutos transgénicos y subvencionados, amén de manejos discrecionales de cupos de importación con tasa cero, asignados a sectores monopolistas industriales (maíz, café, lácteos, papas, cárnicos, etc.)”.

“En lo que a solución de controversias comerciales se refiere, las prácticas desleales (dumping y subsidios) y sus revisiones vía paneles binacionales han mostrado resultados positivos para México. Pese a ello el problema del transporte ha sido quizá lo más negativo, pues Estados Unidos ha violado sistemáticamente los plazos y obligaciones pactadas en el capítulo respectivo del TLCAN”.<sup>44</sup>

---

43 Witker, Jorge, *Introducción al derecho económico*, 4ª ed., op. cit., pp. 243-244.

44 cfr. Witker, Jorge, *Introducción al derecho económico*, 5ª ed., México, McGraw-Hill, UNAM, 2003, pp. 254-255.

De acuerdo con destacados internacionalistas, el TLCAN incrementó las exportaciones mexicanas hacia Canadá en un 114% entre 1993 y el 2000, y las importaciones desde Canadá en una tasa del 241%. Hacia Estados Unidos, la exportación mexicana incrementó un 244% en el mismo periodo y las importaciones desde Estados Unidos incrementaron a una tasa de 182%.<sup>45</sup>

Diversos académicos han dicho que, en términos de crecimiento económico, el TLCAN no ha sido particularmente exitoso para México,<sup>46</sup> o bien, no hay evidencia de que el tratado hubiera generado crecimiento estable y sostenido o más y mejores empleos (tal y como sostenía “la postura oficialista de la década de 1990”).<sup>47</sup>

Por otro lado, “para Calderón y Hernández, el TLCAN cumplió con la meta de aumentar los flujos de comercio e inversión, pero fue incapaz de eliminar de forma progresiva las barreras al intercambio”.<sup>48</sup> En efecto, según los datos proporcionados por los tres países para el monitoreo de sus relaciones derivadas de este tratado, el comercio internacional entre los tres se había más que triplicado entre 1994 y 2008, el tamaño de la economía de todo América del Norte se había más que duplicado, México se había convertido en el mayor receptor de inversión extranjera directa (IED) entre las economías emergentes y, en toda la región, el número de empleos había incrementado en un 23%.<sup>49</sup>

El Good Neighbor Environmental Board (Consejo Ambiental del Buen Vecino) asegura que el incremento en la IED no parece haberse traducido en más y mejores empleos. Por el contrario, algunos sectores, como el agrícola, se vieron afectados

---

45 Velázquez Flores, Rafael, Schiavon, Jorge A., Ochoa Bilbao, Luis y García Waldman, David Horacio (coords.), *Introducción al estudio de las relaciones internacionales: 100 años de disciplina*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Autónoma de Nuevo León, 2019, p. 354.

46 Otero, Gerardo, “Los perdedores”, *Nexos*, revista, México, 1 de enero de 2024, <https://www.nexos.com.mx/?p=77048>.

47 Higuera Cota, María Fernanda, Mahecha Guerra, Ronal Enrique y Aguilar Barceló, José Gabriel, “Efecto de los tratados comerciales de América del Norte sobre las exportaciones agrícolas de México a Estados Unidos”, *Investigación Económica*, revista, México, Facultad de Economía, Universidad Nacional Autónoma de México, vol. 82, núm. 324, junio de 2023, p. 130, <https://doi.org/10.22201/fe.01851667p.2023.324.83363>.

48 *idem*.

49 Salgado Vega, Jesús, Olascoaga Torres, Adolfo y Salgado Naime, Fátima Yamel, “Tendencias y ciclos comunes en América del Norte, a partir del TLCAN”, *Brazilian Journal of Business*, Brasil, vol. 5, núm. 1, marzo de 2023, pp. 19-39, <https://doi.org/10.34140/bjbv5n1-002>.

por el mismo fenómeno.<sup>50</sup> Además, la brecha tecnológica para aplicaciones productivas y comerciales entre México y los otros dos países se ha incrementado.<sup>51</sup>

En otras palabras, el TLCAN incrementó la dependencia alimentaria de México y lo puso en desventaja en cuanto a productividad agrícola (especialmente a causa de los subsidios que hasta 2014 Estados Unidos proporcionaba a su agro) y en la capacidad de innovación tecnológica. Además, reconfiguró las cadenas de producción, poniendo a México en una posición de manufacturero, desde la cual sus exportaciones incrementan, pero no los beneficios que recibe por ello.<sup>52</sup>

El TLCAN ocasionó importantes transformaciones en las regulaciones arancelarias mexicanas y el incremento de los recursos destinados al comercio internacional, modificando el aparato productivo nacional y las estadísticas de exportación.<sup>53</sup> Sin embargo, esto puede tener diferentes implicaciones en diversos ámbitos, como se abordará a continuación respecto de dos sectores: el agrícola y el automotriz.

En conclusión, podría repetirse lo dicho hace ya siete años, sin que se haya alterado sustancialmente la pertinencia de la afirmación, que “los beneficios prometidos, al menos para la economía mexicana, no son muy tangibles”.<sup>54</sup>

---

50 Higuera Cota, María Fernanda *et al.*, *op. cit.*, p. 133. El Consejo Ambiental del Buen Vecino es un comité norteamericano federal que instruye al presidente de los Estados Unidos en buenas prácticas para las relaciones fronterizas con México, particularmente las relativas a la infraestructura medioambiental. “Good Neighbor Environmental Board (GNEB)”, *United States Environmental Protection Agency* (página web oficial), Estados Unidos, 2023, <https://www.epa.gov/faca/gneb>. No hay una traducción bien establecida del nombre de este organismo, pero la que aquí se ofrece ya ha sido utilizada en algunas ocasiones en comunicaciones informales. *cfr.* Good Neighbor Environmental Board, “Informe de la Junta Ambiental del Buen Vecino”, *UNT Digital Library* (base de datos), Washington D.C., abril de 1997, <https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc1258532/>.

51 Higuera Cota, María Fernanda *et al.*, *op. cit.*, pp. 132-133.

52 Witker, Jorge, “El interés nacional frente al Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, en Oropeza García, Arturo (coord.), *TLCAN 20 años ¿Celebración, desencanto o replanteamiento?*, México, Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico, 2014, pp. 507-510.

53 *ibidem*, p. 131.

54 Gallardo Loya, Roberto Carlos, y Toledo Mazariegos, Alma Delia, “La nueva configuración...”, *op. cit.*, p. 11.

## Sector agrícola

Así, por ejemplo, un estudio demuestra que, en el ámbito del comercio internacional de efectos agrícolas:

“El TLCAN no tuvo un efecto significativo sobre las importaciones agrícolas estadounidenses provenientes de México ni de forma directa ni interactuada, lo que cuestionaría las voces que aseguran que este tratado consiguió los resultados esperados en materia de aumento de la cooperación y del nivel de intercambio comercial y que incluso redujo las brechas económicas entre los países a partir de la liberación de los flujos de comercio internacional. Sin embargo, el T-MEC sí muestra efectos a corto plazo en el nivel de las exportaciones tanto directos como indirectos, aunque negativos”.<sup>55</sup>

Además, el estudio sugiere que el volumen de este tipo de comercialización entre México y Estados Unidos se ve “más limitado por el nivel de oferta de México que por el nivel de demanda de su homólogo del norte, el cual es muy superior a los niveles que termina importando de México”.<sup>56</sup> En otras palabras, México realiza muchas más exportaciones agrícolas desde 1994, pero no parece ser a causa del TLCAN, mientras que la renegociación de este tratado (que dio lugar al T-MEC) parece haberlas inhibido.

Esta no es la única forma en que el sector agropecuario se vio afectado en México. La eliminación de los aranceles sobre el maíz estadounidense ocasionó un crecimiento en la importación de este insumo con el cual el agro mexicano no pudo competir, pues el maíz estadounidense era más barato y tenía muchas aplicaciones. Los precios del maíz mexicano cayeron hasta un 70% y miles de campesinos perdieron su empleo.<sup>57</sup> Según Gustavo Gordillo de Anda, esto incluso puso en jaque al sector cañero, pues este maíz también puede utilizarse para elaborar sacarosa.<sup>58</sup>

55 Gallardo Loya, Roberto Carlos, y Toledo Mazariegos, Alma Delia, “La nueva configuración...”, *op. cit.*, p. 143.

56 *ibidem*, p. 144.

57 Salgado Vega, Jesús *et al.*, *op. cit.*, p. 33.

58 Gustavo Gordillo fue subsecretario de Organización y Desarrollo Agrario en la Secretaría de la Reforma Agraria entre 1988 y 1994. Guillén, María, Villalobos-Guizar, Valeria, González, Julio y Medina Mora, Nicolás, “La invención de América del Norte”, *Nexos*, revista, México, 1 de enero de 2024, <https://www.nexos.com.mx/?p=77056>.

Otros autores sugieren que “los ciclos económicos de Estados Unidos y México se han ido alineando con el paso del tiempo”.<sup>59</sup> Esto es parcialmente desmentido por otro estudio, que asevera que tal sincronización no comenzó a darse, sino a partir del segundo semestre de 2006 y al menos hasta 2010. Antes de esta fecha, “la mayoría de las expansiones o recuperaciones económicas presentan grandes diferencias entre las tres naciones”, siendo la economía mexicana la más inestable. En general, esto significa que el desarrollo económico de los tres países ha sido desigual desde 1994.<sup>60</sup>

Más preocupante todavía resulta la tesis de Gerardo Otero, quien afirma que, como consecuencia del TLCAN, la creciente exportación mexicana de frutas y verduras, la alta dependencia alimentaria en México y la de por sí inequitativa distribución de los ingresos, han sometido a la población mexicana a una “dieta neoliberal” en que los alimentos menos nutritivos inundan el mercado y los más nutritivos se convierten en lujos, cuyo precio es dictado por el mercado internacional.

Evidencia de ello es el caso del maíz amarillo americano, genéticamente modificado y barato, pero nocivo para la salud. Asimismo, este fenómeno parece tener relación con el incremento en los padecimientos diabéticos en el país y, con ello, la alta mortalidad por comorbilidad en México durante la pandemia de Covid-19.<sup>61</sup>

## Sector automotriz

Como resultado de la renegociación del TLCAN, se acordó que en el T-MEC los automóviles quedarían exentos de aranceles siempre que estuvieran producidos en un 75% con partes fabricadas en los países parte (antes de esto, la regla era similar, pero con un porcentaje del 62.5%) y haber sido de un 40% (en el caso de vehículos ligeros) y 45% (en el caso de camiones) fabricados por trabajadores pagados con

---

<sup>59</sup> Higuera Cota, María Fernanda *et al.*, *op. cit.*, p. 134.

<sup>60</sup> Salgado Vega, Jesús *et al.*, *op. cit.*, pp. 26, 29 y 35.

<sup>61</sup> Otero, Gerardo, “Los perdedores”, *op. cit.*

al menos 16 dólares por hora.<sup>62</sup> Con esto, Estados Unidos buscaba evitar la deslocalización de fábricas hacia zonas con bajos salarios, como el caso de México.<sup>63</sup>

De acuerdo con Murillo-Villanueva y Suárez, el TLCAN configura una de las regiones más importantes y con mejor crecimiento a nivel mundial en la manufactura de vehículos. Sin embargo, su participación ha decrecido notablemente a causa del acelerado ascenso de la *industria automotriz china*.

En el año 2000, América del Norte aportaba más del 30% de la producción mundial de vehículos y, para 2020, esta proporción cayó al 17.2%. Aunque la participación de México en estos porcentajes ha sido siempre relativamente menor, es el único de los tres países de la región que incrementó su participación entre 1999 y 2020. Para 2020, México se ubicó como el séptimo productor de vehículos a nivel mundial (el principal de América Latina) y el quinto de autopartes.<sup>64</sup>

Según este mismo estudio, el comercio entre Estados Unidos y México se ha concentrado cada vez más en manufacturas entre el 2005 y el 2015, especialmente en las automotrices. Al cierre de ese período, 85.6% del comercio entre ambos países era de manufacturas y el 46.1% de eso correspondía al comercio automotriz. En cambio, aunque con Canadá también predomina el comercio de manufacturas (50%), de ello solo el 13.2% corresponde al comercio automotriz.

Al menos durante ese periodo (2005-2015), “México ha mostrado una fuerte concentración de sus exportaciones en torno a la *industria automotriz*, lo que sugiere mayor especialización y participación en la cadena regional de producción automotriz”.<sup>65</sup> Sin embargo, los resultados de esta investigación demuestran una baja aportación mexicana al valor agregado de exportaciones e importaciones

---

<sup>62</sup> *cfr.* Murillo-Villanueva, Brenda y Carbajal Suárez, Yolanda, “*Industria automotriz en la región del TLCAN. Un análisis del valor agregado en las exportaciones bilaterales*”, *Nósis, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, México, Instituto de Ciencias Sociales y Administración, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, vol. 32, núm. 63, enero-junio de 2023, p. 65, <https://doi.org/10.20983/noesis.2023.1.3>.

<sup>63</sup> Velázquez Flores, Rafael, *et al.*, *op. cit.*, p. 274.

<sup>64</sup> Murillo-Villanueva, Brenda y Carbajal Suárez, Yolanda, *op. cit.*, p. 65.

<sup>65</sup> *ibidem*, *op. cit.*, p. 54.

del sector, por su alta dependencia de insumos extranjeros y su especialización manufacturera (que aporta menos valor que otras actividades).<sup>66</sup>

Del comercio automotriz entre toda la región en 2015, el 71.9% correspondía al ocurrido entre Estados Unidos y México.<sup>67</sup> No cabe duda de que la integración económica de América del Norte se presenta marcadamente como una relación de México y Canadá con Estados Unidos, pero no como una relación entre México y Canadá. En ese sentido, los mismos autores señalan, por lo que respecta al comercio automotriz:

“El comercio entre México y Canadá no representa ni siquiera una décima parte del comercio de cada uno con EE. UU., y aunque la composición por origen en ambos casos es bastante similar con alto contenido de valor agregado estadounidense, no han logrado consolidar una relación comercial entre sí. Los resultados muestran que no hay interconexiones relevantes entre México y Canadá; las que existen son menores y tienen como objetivo principal satisfacer la demanda de EE. UU.”<sup>68</sup>

Y, más adelante:

“EE. UU. es el líder de la cadena regional de valor de la *industria automotriz* y... México y Canadá son países seguidores, con interconexiones muy débiles entre sí, que realizan las actividades de ensamble de vehículos y producción de autopartes, esto explica porque (sic) el valor agregado interno contenido en las exportaciones de ambos países sea (sic) considerablemente menor al de EE. UU.”<sup>69</sup>

---

66 *ibidem*, pp. 64-65.

67 *ibidem*, p. 53.

68 Murillo-Villanueva, Brenda y Carbajal Suárez, Yolanda, *op. cit.*, p. 62.

69 *ibidem*, p. 64.

## Balance político-cultural

Una de las promesas del TLCAN era producir una relación político-económica de igualdad entre los países parte (cooperación para el desarrollo). El propio instrumento jurídico y el discurso oficialista de sus negociadores prometía la integración de una región económica que estrecharía los lazos políticos y culturales, al menos, entre Estados Unidos y México.

Es decir, como parte del discurso político que acompañó la negociación, defensa y consolidación del tratado, se pensó en la posibilidad de una región norteamericana no solo a nivel comercial, sino a nivel político y cultural (amistad y cooperación). Esto se evidencia con lo expresado en el preámbulo del TLCAN y con la opinión de sus propios negociadores.<sup>70</sup>

El balance político-cultural de la integración económica norteamericana tiene que hacerse en esos términos. ¿El TLCAN realizó sus objetivos políticos? ¿La integración norteamericana constituye una región que se relaciona política y culturalmente? Esas son las preguntas que se busca responder con el balance de este apartado.

Por lo que hace a su objetivo de lograr la cooperación económica ocasionando bienestar social, las investigaciones económicas citadas en el apartado anterior reflejan evoluciones económicas desiguales entre los tres países y sus respectivas poblaciones, así como baja influencia del TLCAN en el curso del crecimiento económico.<sup>71</sup> Todo esto puede interpretarse como evidencia del fracaso político-económico del TLCAN.

Por otro lado, en opinión de personajes que participaron en la negociación del TLCAN, ese fue el inicio de una buena relación internacional que facilitó conversaciones en otros ámbitos, como la financiación norteamericana por la que México se recuperó de la llamada “crisis tequila” (1994-1995). Sin embargo, esa relación

---

<sup>70</sup> *cfr. Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, op. cit., Preámbulo y artículo 102; y Guillén, María et al., op. cit.*

<sup>71</sup> *cfr., Higuera Cota, María Fernanda et al., op. cit., p. 134.*

se encontraría endeble en la actualidad debido a la alta polarización interna de Estados Unidos y de México.<sup>72</sup>

Lo cierto es que la cooperación y amistad política entre estos dos países se redujo en todo momento a sus intereses económicos (y hay quien discutiría incluso esto). Así, por ejemplo, ambos países han mantenido políticas interiores de seguridad y en materia de migración con posturas principalmente proteccionistas y unilaterales.<sup>73</sup> Y sí, la llegada de Trump al gobierno estadounidense hizo que la renegociación del TLCAN fuera ríspida incluso para Canadá,<sup>74</sup> pero el tratado tenía marcados defectos políticos y culturales desde su origen.

Siguiendo la doctrina de la integración económica, la integración regional puede tener muchos niveles por encima de ese, como la unión aduanera, el mercado común, la unión monetaria y la unión económica.<sup>75</sup> América del Norte no se planteó como algo más que un acuerdo de liberalización del comercio, aunque sentó las bases para una integración en algunos otros aspectos, como la cooperación en materia de seguridad, migración, medio ambiente, desarrollo sostenible, innovación y creatividad y niveles de vida en sus respectivos territorios.<sup>76</sup>

Sin embargo, de acuerdo con algunos internacionalistas, la crisis de esta alianza comenzó mucho antes de que llegara Trump a la Casa Blanca. Su origen fue políticamente desgastante para los Estados Unidos, crispó algunos discursos republicanos xenófobos y, durante el sexenio de Zedillo, recibió muy poca atención política. En 2001, el ataque a las torres gemelas viró definitivamente la política exterior estadounidense y el TLCAN perdió mucha de su fuerza cohesionadora, como quedó patente durante la tensa renegociación que dio lugar al T-MEC.

---

72 Guillén, María et al., *op. cit.*

73 Velázquez Flores, Rafael, Cárdenas Ruiz, Francisco y Monjaraz Sandoval, José de Jesús Alejandro, "La idea de la soberanía nacional y la construcción de instituciones regionales en América del Norte: un análisis constructivista de la renegociación del TLCAN", *Norteamérica*, revista académica, México, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, Universidad Nacional Autónoma de México, vol. 18, núm. 1, enero- junio de 2023, pp. 243-282, <https://doi.org/10.22201/cisan.24487228e.2023.1.592>.

74 *ibidem*, p. 271-272.

75 Velázquez Flores, Rafael et al., *op. cit.*, pp. 268-269.

76 *cfr. Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, op. cit.*, Preámbulo.

En cuanto a la idea de que el TLCAN daría lugar a una identidad norteamericana (“la idea norteamericana”, como se le llama usualmente en conmemoración de la tesis de Robert A. Pastor), cabe resaltar que “América no es una región en términos de identidad”, como lo demuestra que apenas 7% de la población en México se identifique como norteamericana y 52%, en cambio, se considere latinoamericana.<sup>77</sup>

La relación político-cultural “norteamericana” continúa siendo más bilateral que trilateral<sup>78</sup> y el personaje hegemónico de esas asociaciones sigue siendo Estados Unidos, incluso contra las prioridades de los otros dos países. Ahora que el contexto internacional ha cambiado profundamente a causa del ascenso de la economía china y la llegada de líderes peculiares como Trump y López Obrador, la integración regional aparece como un área de oportunidad que no será posible aprovechar si no va acompañada de una integración político-cultural.<sup>79</sup>

## Balance jurídico

### *Igualdad entre las partes*

Al realizar un balance de los primeros veinte años de vigor del TLCAN, Jorge Witker aseguraba que México había cumplido correctamente con sus obligaciones derivadas del tratado, pero que los otros dos países no demostraban reciprocidad alguna y mucho menos en materia de “prosperidad”, es decir, cooperación para el desarrollo.

Además, acusaba la existencia de cláusulas evidentemente injustas en el instrumento, como el artículo 702.3, que prohibía a México y Canadá participar en acuerdos intergubernamentales de productos básicos.<sup>80</sup> En el mismo sentido, le

<sup>77</sup> *ibidem*, pp. 354-355.

<sup>78</sup> *idem*.

<sup>79</sup> Long, Tom, “Treinta años: caminos, utopías y distopías”, trad. de Andrea Ramírez Sánchez, *Nexos*, revista, México, 1 de enero de 2024, <https://www.nexos.com.mx/?p=77054>.

<sup>80</sup> Witker, Jorge, “El interés nacional...”, *op. cit.*, p. 510.

parecía que las reglas del Capítulo IX, que sometían a los tres países a un mismo estándar de normalización y reglamentaciones, técnicas que luego México intentó seguir a través de diversas Normas Oficiales Mexicanas (NOM), no eran adecuadas a la realidad mexicana y no debían acatarse, de conformidad con el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC.<sup>81</sup>

Witker cree que los principios que inspiraron al TLCAN (universalidad, simetría y nivelación progresiva de los salarios) han ocasionado desventajas y perjuicios para México, porque perdió soberanía alimentaria, se incrementó la brecha en cuanto a ingresos y el salario mexicano perdió valor adquisitivo.<sup>82</sup>

Una expresión particularmente apremiante de este perjuicio contra México es la actividad minera, que “se ha concentrado en cerca de 25 000 concesiones y permisos de exploración y explotación minera, de las cuales el 80% está en manos de sociedades canadienses, y el resto, de Estados Unidos, Inglaterra, China, Japón, Perú, etcétera”.<sup>83</sup>

De acuerdo con el argumento de este destacado jurista, el TLCAN se estableció en favor de los capitales privados sin prever eventuales violaciones a derechos humanos, ignorando la existencia de la propiedad social “amplia y legítima, surgida de la Revolución mexicana y plasmada en la Constitución de 1917”, desmantelando sistemas de producción local, desorganizando los mercados locales de mano de obra, dispersando familias, destruyendo redes informales de apoyo, desplazando poblaciones de sus contextos culturalmente relevantes, desconociendo a las autoridades tradicionales e impactando gravemente en el medio ambiente y la salud de la población.<sup>84</sup>

---

81 *ibidem*, pp. 513-514.

82 Witker, Jorge, “La actividad minera, el nuevo TLCAN y los derechos humanos”, *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, año L, núm. 153, septiembre-diciembre de 2018, pp. 739-760, <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2018.153.13655>.

83 Witker, Jorge, “La actividad minera, el nuevo TLCAN y los derechos humanos”, *op. cit.* p. 748.

84 *ibidem*, pp. 754 y 757.

En un balance anterior, a diez años de la entrada en vigor del TLCAN, Witker ya afirmaba que el tratado se daba en el contexto de severas asimetrías jurídicas. Así, por ejemplo, asegura que para México el TLCAN era una norma autoaplicativa en todo lo que no contradijera a la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, pero para Estados Unidos era una norma heteroaplicativa sujeta a sus decisiones parlamentarias. Además, aseguró que Estados Unidos no había firmado las convenciones sobre derecho de los tratados de 1969 y 1986.<sup>85</sup>

Llama la atención, por otro lado, que el TLCAN presenta diversas tensiones con el derecho constitucional mexicano (y también con el estadounidense). Witker creía, por ejemplo, que el Capítulo 11 del tratado podía contravenir la cláusula Calvo: la obligación que los extranjeros tenían de renunciar a la protección de sus gobiernos. Asimismo, la amplia regulación que el TLCAN imponía al sector de hidrocarburos podía violar el artículo 27 constitucional si no se interpretaba con cuidado.<sup>86</sup>

## Soberanía y sectores estratégicos

En un tono muy parecido, Jaime Cárdenas Gracia, afirma que el TLCAN (junto con el resto de sus acuerdos internacionales en materia de comercio) pudo haber afectado la soberanía mexicana. Esto, debido a que la existencia de tales instrumentos y su objetivo económico liberalizador permiten a otros países exigir a México la adopción de ciertas decisiones económicas. En particular, Cárdenas asevera que México habría perdido el poder de regular la inversión extranjera. En sus palabras:

---

85 Witker Velásquez, Jorge, "Criterios para evaluar la experiencia jurídica del TLCAN. Un estudio de caso: el autotransporte de carga", en Gambrell, Mónica (coord.), *Diez años del TLCAN en México*, México, Universidad Nacional autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, 2006, pp. 363-364, <http://tinyurl.com/3eanb2f3>.

86 Witker Velásquez, Jorge, "Criterios para evaluar la experiencia jurídica del TLCAN. Un estudio de caso: el autotransporte de carga", *op. cit.*, pp. 368-371.

“... los negociadores de los tratados de libre comercio, y las autoridades competentes para aprobarlos, no han tomado en cuenta, con la debida suficiencia, que el modelo económico constitucional de la carta magna no es el libre mercado puro, sino la economía mixta, en donde el Estado mexicano, a través de su gobierno, tiene prevalencia en el despliegue de las áreas estratégicas y prioritarias en relación con los inversionistas privados”.<sup>87</sup>

En efecto, el fundamento de la rectoría del desarrollo nacional a cargo del Estado, las funciones exclusivas de este en áreas estratégicas y del sistema de economía mixta, se encuentra en el texto constitucional en los párrafos primero, cuarto y quinto del artículo 25 y en el párrafo cuarto del artículo 28.<sup>88</sup>

Por ello, le parece a Cárdenas que en la negociación y redacción de los tratados internacionales de libre comercio debería expresarse su jerarquía respecto de las constituciones, es decir, su inferioridad frente a consideraciones constitucionales.<sup>89</sup> Esto, siguiendo una interpretación sistemática de los artículos 1.º, 15, 76, 89 y 133 del texto constitucional vigente. Es decir, no se autoriza la celebración de tratados que no estén de acuerdo con la Constitución, puesto que es la ley suprema en México.<sup>90</sup>

Respecto de los recursos naturales y la energía eléctrica, Cárdenas aboga por que sean tratados desde una perspectiva democrática de derechos, es decir, que se asuma que son “bienes que pertenecen a todos” y que no deben ser objetos de especulación financiera ni regirse exclusivamente por las leyes del mercado.<sup>91</sup> Lo anterior, toda vez que estas son áreas estratégicas que competen exclusivamente al Estado.<sup>92</sup>

---

87 Cárdenas Gracia, Jaime, “El derecho soberano a la regulación interna: el caso de la energía eléctrica desde la Constitución y el T-MEC”, *Hechos y Derechos*, revista, México, Universidad Nacional autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, núm. 69, mayo-junio de 2022, <http://tinyurl.com/9aa3mhem>.

88 *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Diario Oficial, México, 05 de febrero de 1917, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 24 de enero de 2024.

89 Cárdenas Gracia, Jaime, “El derecho soberano a la regulación interna...”, *op. cit.*

90 *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, *op. cit.*

91 Cárdenas Gracia, Jaime, “El derecho soberano a la regulación interna...”, *op. cit.*

92 *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, *op. cit.*, artículos 25, párrafo quinto y 27, párrafo cuarto.

Además, asevera que los pueblos indígenas son especialmente vulnerables frente a este tipo de tratados, por lo que su negociación y firma debería someterse a consulta previa, libre e informada (cosa que, por supuesto, no se ha hecho jamás). Así se puede deducir e interpretar del apartado A, fracción VI, y B, fracción I, del artículo 2.º constitucional, que reconocen a estos pueblos autonomía para el uso y disfrute preferente de los recursos naturales de los lugares que habitan y ocupan, salvo los que corresponden a las áreas estratégicas exclusivas del Estado, y que la Federación, las entidades federativas y los municipios tienen la obligación de impulsar el desarrollo regional de zonas indígenas con la participación de estas.<sup>93</sup>

Cárdenas cree que el grado de implicaciones que este tipo de instrumentos puede tener en la totalidad de la realidad mexicana exige que su procedimiento de ratificación sea más complicado y que incluya un referéndum (aprobación de la sociedad). En ese sentido, sentencia:

“Los tratados de libre comercio e inversión no pueden negociarse y aprobarse apresuradamente y en la opacidad. Su aprobación exige una amplia deliberación institucional y social para determinar las ventajas y desventajas de cada tratado para la nación. Se debe entender que los tratados de libre comercio e inversión no pueden situarse por encima de los derechos fundamentales ni de la Constitución.”<sup>94</sup>

Puede responderse al jurista citado que, como resultado de la renegociación del TLCAN, se redactó un capítulo denominado “Reconocimiento del dominio directo y la propiedad inalienable e imprescriptible de los Estados Unidos Mexicanos de los hidrocarburos”. Esto, además de reflejar una posición proteccionista de las relaciones internacionales mexicanas, es una formalización exitosa de la noción mexicana de la soberanía.<sup>95</sup>

---

93 *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, op. cit.*

94 *idem.*

95 Velázquez Flores, Rafael *et al.*, *op. cit.*, p. 275.

## Resolución de controversias

### A. Sobre la regulación de las controversias en el marco del TLCAN

Por lo que hace a la resolución de controversias entre las partes, Jorge Witker afirmaba a cinco años de la entrada en vigor del TLCAN que...

“... las prácticas desleales (dumping y subsidios) y sus revisiones vía paneles binacionales han mostrado resultados positivos para México. Pese a ello el problema del transporte ha sido quizá lo más negativo, pues... Estados Unidos ha violado sistemáticamente los plazos y obligaciones pactadas en el capítulo respectivo del TLCAN”.<sup>96</sup>

Para 2004, ya se habían resuelto tres controversias en el marco del Capítulo 20 del TLCAN. México fue parte demandada en dos de ellas y en ambas resultó vencedor.<sup>97</sup> De estas, una versaba sobre la omisión de Estados Unidos en la liberalización del mercado de autotransporte transfronterizo con México y su negativa a que ese mismo sector recibiera inversión mexicana (más adelante se abordará de nuevo, como “Caso Camioneros de México”). El otro tenía que ver con la imposición de aranceles sobre las escobas de mijo mexicanas.

En un balance en la materia realizado por Donald McRae y John Siwec a quince años de la entrada en vigor del TLCAN, se afirma que este tratado tuvo la peculiaridad (entre otros acuerdos de libre comercio) de regular con bastante precisión los mecanismos de solución de controversias derivados de relaciones comerciales, aunque una parte de ella ya se encontraba en el tratado de libre comercio entre Estados Unidos y Canadá (TLC).<sup>98</sup> Incluso, podría afirmarse que la regulación de las controversias en el TLCAN influyó en la de los acuerdos relativos de la OMC.<sup>99</sup>

<sup>96</sup> Witker, Jorge, *Introducción al derecho económico*, 4ª ed., op. cit., p. 244.

<sup>97</sup> Cruz Miramontes, Rodolfo, y Cruz Barney, Óscar, “Diez años del Capítulo XX: solución de controversias entre las partes del tratado de Libre Comercio de América del Norte”, en Witker, Jorge (coord.), *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Evaluación jurídica: diez años después*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005, p. 172.

<sup>98</sup> McRae, Donald, y Siwec, John, “Solución de Controversias del TLCAN: ¿Éxito o fracaso?”, en Oropeza García, Arturo (coord.), *TLCAN. Reflexiones y propuestas a quince años de su firma*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Cámara de Diputados, 2011, p. 215, <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/id/3372>.

<sup>99</sup> *ibidem*, p. 222.

El estudio sostiene que:

“En muchos aspectos, el Capítulo (sic) 18 y 19 del TLC fueron bastante exitosos y se utilizaron activamente. En los 6 años de duración del TLC hubo 5 controversias bajo el Capítulo 18, y 33 bajo el Capítulo 19.5 Aún (sic) así, las dificultades que aparecieron posteriormente en el TLCAN ya se encontraban presentes en el TLC. Estas (sic) incluían problemas para llegar a un acuerdo sobre los miembros de los paneles, desacuerdos sobre la aplicación del estándar interno de revisión en los casos del Capítulo 19, conflictos de intereses y problemas de aplicación. Algunas de estas dificultades giraban en torno a la controversia sobre la Madera Blanda, que sigue sin resolverse, y sobre algunas decisiones de los paneles que fueron objeto de ‘revisión extraordinaria’ en tres ocasiones. Muchos de estos problemas se trasladaron al TLCAN”.<sup>100</sup>

Entre esas dificultades, los autores afirman que los procedimientos de paneles previstos en los capítulos 19 y 20 estaban pensados con base en la tradición anglosajona (*common law*) y no existían disposiciones internas de derecho mexicano que estableciera un estándar de revisión judicial de medidas administrativas. Para subsanar este problema, México utilizó el artículo 238 del Código Fiscal de la Federación.

Sin embargo, este artículo había sido creado “como estándar para todas las decisiones administrativas en materia fiscal. Como resultado, los paneles binacionales tuvieron problemas al identificar un estándar específico que pudiera aplicarse a la determinación de cuotas antidumping y derechos compensatorios”. Como consecuencia, el primer panel que revisó una resolución de la SECOFI (caso MEX-94-1904-02) asumió que tenía la facultad de declararla nula, ocasionando gran controversia por haber excedido el sentido del artículo 1904.8 del TLCAN.<sup>101</sup>

---

100 *ibidem*, p. 215.

101 McRae, Donald, y Siwec, John, *op. cit.*, pp. 218-219. De acuerdo con los artículos 1904.3 y 1904.8 del TLCAN, así como su anexo 1911, los paneles tienen que revisar los informes de las autoridades investigadoras con base en, con base en una norma de revisión de la parte importadora. En el caso de México, dicha autoridad sería la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial (SECOFI) y la regla, el artículo 238 del Código Fiscal de la Federación. *ibidem*, p. 218.

Por otro lado, los acuerdos de la OMC entraron en vigor en 1995. Un par de años después, los países comenzaron a preferir los procedimientos de la OMC siempre que tenían la opción de acudir a ellos para resolver los conflictos surgidos en el marco del TLCAN.<sup>102</sup>

Los autores sentencian:

“Es justo decir que ninguno de los procesos de solución de controversias del TLCAN ha funcionado como estaba previsto. El proceso menos utilizado es el que contempla el Capítulo 20 y en esa medida, puede considerarse como el menos exitoso. Sin embargo, las razones del éxito o la falta de éxito difieren de cada proceso”.<sup>103</sup>

Es posible que este capítulo dejara de ser preferido debido a la dificultad de la selección inversa de panelistas y la experiencia de Estados Unidos en las controversias resueltas bajo las reglas del capítulo 20 (al menos hasta 2009, había perdido todos esos asuntos, incluyendo dos iniciados por México). Además, el tratado no preveía garantías para hacer cumplir las resoluciones de los paneles en el marco de dicho capítulo.

Esto permitió, por ejemplo, que Estados Unidos no diera señales de acatar la resolución del caso conocido como “Camioneros de México” sino hasta 2007 (con el Programa Demostrativo de Acceso al Autotransporte de Carga, que concluyó en 2009) y que solo en 2011 se le diera cumplimiento significativo con el “Memorándum de Entendimiento” por el que, ese mismo año, el primer camión mexicano cruzó la frontera para entregar material de construcción tras casi dieciséis años de conflicto.<sup>104</sup>

---

102 Al parecer, esta tendencia inició con un conflicto entre Canadá y Estados Unidos en materia de medidas que afectaban a las publicaciones (industrias culturales). *ibidem*, p. 223.

103 *idem*.

104 De Oliveira Castro, Áurea Cristina, y Bessa Dias, Felipe Proença. “Camioneros de México: análisis de caso del mayor contencioso entre México y EE. UU. dentro del TLCAN”, *CIMEXUS*, revista nicolaíta de políticas públicas, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales, vol. VII, núm. 1, enero-junio de 2012, pp. 23-24, <http://tinyurl.com/yntfnsbv>.

Cruz Barney y Cruz Miramontes observan algunos otros problemas en la configuración del TLCAN. Para ellos, el tratado carece de algunas precisiones en las que no debió escatimar. Ejemplo de ello es que la interpretación al uso de los capítulos 19 y 20 permitieron la duplicidad de foros, prolongando y complicando algunos conflictos, como los relativos al jarabe de maíz con alto contenido de fructosa, entre Estados Unidos y México.<sup>105</sup>

## ***B. Controversias relevantes***

De las controversias resueltas en el marco del TLCAN ante la OMC en las que México es reclamante o demandado, la contraparte fue Estados Unidos en todas las ocasiones. En algunas de esas diferencias, otros países participaron como terceros interesados, incluyendo países fuera del TLCAN. Llama la atención que México venció en todas las ocasiones en que inició dichos procedimientos y perdió siempre que Estados Unidos lo demandó.

El principal problema que se deduce de algunos casos relevantes en los que México ha sido parte (como demandado o reclamante) es que Estados Unidos no firmó el tratado con una auténtica voluntad de cumplir con sus compromisos. Como se ha mencionado, tanto en el caso del jarabe de maíz como en el de autotransporte transfronterizo, se negó a cumplir con cláusulas del tratado y provocó que los procedimientos de resolución de controversias se dilataran por varios años,<sup>106</sup> ocasionando importantes daños a México. Incluso habiendo resoluciones dictadas, Estados Unidos se mostró indispuerto a obedecer el tratado.

---

105 Cruz Miramontes, Rodolfo, y Cruz Barney, Óscar, "El incumplimiento de las obligaciones pactadas en el TLCAN. Análisis de un caso concreto: el acceso al mercado estadounidense de azúcar de caña producida en México", en Witker, Jorge (coord.), *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Evaluación jurídica: diez años después, op. cit., passim*.

106 Sobre la dilación, consúltese también la DS280. Organización Mundial del Comercio, "DS280: Estados Unidos — Derechos compensatorios impuestos a la placa de acero procedente de México", *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/5t4fj6ex>.

Aun en los casos en que hay soluciones mutuamente convenidas, es frecuente que estas soluciones demoren varios años en acordarse y varios más en implementarse. Véase, por ejemplo, la diferencia DS281, en que la solicitud de consultas es de 2003 y la notificación de acuerdo es de 2007. Asimismo, la diferencia DS344, en que las primeras consultas fueron de 2006 y la notificación de acuerdo es de 2013.

Ejemplos más escandalosos son la diferencia DS381, en que México solicitó consultas en 2008, se resolvió a su favor en 2015 y solo hubo notificación de cumplimiento en 2019, tras la aplicación de medidas de retorsión (autorizadas en 2017); y la diferencia DS386, en la que México solicitó consultas también en 2008. En 2012 se resolvió a su favor y en 2015 se le autorizó tomar medidas de retorsión. Sin embargo, no es completamente seguro que todas las dilaciones sean atribuibles a Estados Unidos (véase en la página de la OMC, por ejemplo, el caso DS282).<sup>107</sup>

Naturalmente, México también ha sido demandado ante la OMC por el incumplimiento de sus obligaciones comerciales. Ejemplo de ello es el caso del jarabe de maíz, del que se hablará más adelante, por el que Estados Unidos solicitó consultas en dos ocasiones y las resoluciones finales se dieron contra México.

Otros ejemplos son las diferencias DS203 (sobre el comercio de cerdos vivos), la DS204 (sobre servicios de telecomunicaciones), la DS295 (relativa a medidas antidumping sobre la carne de bovino y el arroz), la DS308 (relativa a las medidas fiscales que México tomó sobre los refrescos y otras bebidas) y la

---

107 "DS281: Estados Unidos – Aplicación de medidas antidumping al cemento procedente", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 3 de diciembre de 2020, <http://tinyurl.com/4n2m24sz>; "DS282: Estados Unidos – Medidas antidumping relativas a las tuberías para perforación petrolera procedentes de México", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 3 de diciembre de 2020, <http://tinyurl.com/3ky356t2>; "DS344: Estados Unidos – Medidas antidumping definitivas sobre el acero inoxidable procedente de México", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 3 de diciembre de 2020, <http://tinyurl.com/35f3faet>; "DS386: Estados Unidos – Determinadas prescripciones en materia de etiquetado indicativo del país de origen", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 20 de enero de 2016, <http://tinyurl.com/yjd92pta>.

DS560 (relativa al establecimiento de derechos adicionales sobre ciertos productos estadounidenses).<sup>108</sup>

Nótese la distinta disposición de México a cumplir con sus compromisos internacionales, siendo que los casos DS204 y DS295 se llevaron a un entendimiento en solo cuatro años, el caso DS308 en dos años y el DS560 en uno.<sup>109</sup>

Muchos otros asuntos en el marco del TLCAN y el T-MEC se resolvieron en sede arbitral, ante el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI). Según este organismo, México fue demandado al menos en treinta y cuatro ocasiones por distintas empresas. Dieciocho de estos casos continúan pendientes.<sup>110</sup> Algunos fueron bastante destacados, como *Lion Mexico Consolidated L.P. v. United Mexican States*, por el que México fue condenado a pagar una cifra millonaria a una inmobiliaria canadiense, tras resolverse que le había dado un trato injusto e inequitativo, y que le había denegado el acceso a la justicia.<sup>111</sup>

De entre los casos ante el CIADI, solo tres se encuentran clasificados como conflictos en el sector de transportes (transportation) y en los tres se invocaron normas del TLCAN y del T-MEC. Se trata de los casos Mario Noriega Willars v. United Mexican States (ARB/23/29), Doups Holdings LLC v. United Mexican States y Sepadeve (ARB/22/24) e International LLC v. United Mexican States (ARB/23/6). Sin embargo, los dos primeros se encuentran pendientes de resolución y no hay

---

108 "DS203: México – Medidas que afectan al comercio de cerdos vivos", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/yckkfsre>; "DS204: México – Medidas que afectan a los servicios de telecomunicaciones", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/yxdfsfc>; "DS295: México – Medidas antidumping definitivas sobre la carne de bovino y el arroz", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/2uws3yck>; "DS308: México – Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/3w6zn9cp>; "DS560: México – Derechos adicionales sobre determinados productos procedentes de los Estados Unidos", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 11 de julio de 2019, <http://tinyurl.com/pntyx839>.

109 "DS204...", "DS295...", "DS308...", "DS560...", Organización Mundial del Comercio, *op. cit.*

110 "Casos", *Search cases Es* (base de datos), Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), 2022, <https://icsid.worldbank.org/es/cases/search-cases>.

111 *Lion Mexico Consolidated L.P. v. United Mexican States*, ARB(AF)/15/2, Washington D. C., CIADI, 20 de septiembre de 2021.

información oficial disponible sobre su estatus, mientras que el tercero fue discontinuado (discontinuance).<sup>112</sup>

De las estudiadas, resultará interesante describir algunos casos como indicadores útiles para el balance jurídico del TLCAN y el T-MEC en el ámbito de la resolución de controversias. Se explicarán, pues, algunas controversias relevantes en la historia de estos tratados en los que México fue parte reclamante o demandada, poniendo énfasis en algunos casos relacionados con la *industria automotriz* en lo que concierne a esta obra.

Caso USA-MEX-1998-2008-01, relativo a servicios de transporte transfronterizo. Según el TLCAN, Estados Unidos y México debían permitir que proveedores de servicios transfronterizos de autotransporte operaran en sus territorios, a partir de diciembre de 1995. Estados Unidos no cumplió esta regla alegando que México imponía a sus camioneros estándares de seguridad inferiores a los suyos respecto de sus propios camioneros y que México no había liberalizado su propio sector de autotransporte. Además, Estados Unidos prohibió que los mexicanos invirtieran en empresas estadounidenses de autotransporte.<sup>113</sup>

México solicitó consultas, las cuales fueron infructuosas, y solicitó la reunión de la Comisión de Libre Comercio en 1998. Al no obtener los resultados esperados, México solicitó la integración de un panel el mismo año, pero este no terminó de conformarse sino hasta un año y cinco meses después (febrero del 2000). A la par, Estados Unidos inició un procedimiento de solución de controversias contra México por el mismo asunto, aseverando que México no había liberalizado su mercado de autotransporte transfronterizo.<sup>114</sup>

Cuando se constituyó el panel solicitado por México, se negó a Estados Unidos la conformación de un panel conjunto. Así, durante el 2000 los tres países parte del

---

112 "Casos", *op. cit.* Realizando una búsqueda más detallada en la misma base de datos, se tiene que sólo el conflicto con Vento Motorcycles se puede considerar relativo al sector automotriz. En el CIADI aparece clasificado como relativo a industria del transporte (*transportation industry*) en el sector de servicios y comercio (*services & trade*). *idem*.

113 *ibidem*, pp. 14 y 16-17

114 *ibidem*, pp. 17-18.

TLCAN aportaron argumentos y pruebas, y el panel se pronunció el 06 de febrero de 2001 a favor de México. El panel recomendó a Estados Unidos liberalizar su mercado de autotransporte transfronterizo, incluyendo la permisión de inversiones mexicanas en el sector.

Sin embargo, Estados Unidos se tomó todavía varios años en comenzar a cumplir con las medidas. De hecho, solo se vio un avance significativo cuando México inició medidas de retaliación en diversos sectores. Como se mencionó anteriormente, fue hasta 2011 que el primer camión mexicano cruzó la frontera para entregar materiales de construcción en el marco del TLCAN.<sup>115</sup>

Caso MEX-USA-98-1904-01, relativo a las importaciones de jarabe de maíz de alta fructosa, y otras diferencias relacionadas. Estados Unidos tiene una producción deficitaria de azúcar de caña. Por ello, desde 1990 “surten sus faltantes otorgando a determinados países... un cupo de acceso con un arancel mínimo”, siguiendo criterios como “los antecedentes de proveedores con volúmenes ‘históricos’, la relación diplomática con el país en cuestión o bien otras razones políticas o... intereses económicos”.

El anexo 703.2 del TLCAN estableció que México sería uno de esos proveedores. Para ello, se llevaría a cabo una “desgravación gradual en dos fases: una lenta durante los primeros seis años y una acelerada hasta llegar a ‘0’ a los quince años de vida del Tratado”. El jarabe de maíz de alta fructosa había desplazado a la industria azucarera mexicana debido a sus pocos controles, por lo que este anexo planteó un panorama favorable a muchos productores.<sup>116</sup>

Pero, al concluir el término pactado, Estados Unidos “se negó a otorgar los permisos correspondientes al ingreso a su mercado de prácticamente 600 000 toneladas excedentes de azúcar”. Como excusa, aseveraron la existencia de un nuevo acuerdo denominado “Cartas Paralelas” por las que el párrafo 16 del anexo 703.2 ya no existía más.<sup>117</sup>

---

115 Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, “Casos”, *op. cit.* pp. 21-25.

116 Cruz Miramontes, Rodolfo, y Cruz Barney, Óscar, “El incumplimiento...”, *op. cit.*, pp. 364-365.

117 *ibidem*, pp. 366-370.

Por ese motivo, en 1997, la Cámara Nacional de Agricultura y Agroindustria (CNAA) solicitó un procedimiento de investigación antidumping sobre las importaciones estadounidenses de jarabe de maíz de alta fructosa.<sup>118</sup> Sin concluir todavía este procedimiento, Estados Unidos inició un procedimiento contra México ante la OMC, sobre el mismo asunto. Se resolvió el 23 de enero de 1998 que la queja mexicana era fundada y se impusieron cuotas compensatorias a Estados Unidos,<sup>119</sup> pero esta decisión fue impugnada.

Finalmente, tanto la OMC como el panel binacional establecieron que no existía amenaza de daño para la industria azucarera mexicana, por lo que México debía retirar las cuotas compensatorias.<sup>120</sup> Según constató la OMC en 2001, México no ha cumplido con esta obligación, aunque sí tomó medidas que consideró suficientes y con las que Estados Unidos no estuvo conforme.<sup>121</sup> Posiblemente como consecuencia de esto, México buscó incentivar el consumo de azúcar gravando los refrescos elaborados con fructosa, pero Estados Unidos atacó tal decisión.<sup>122</sup>

Este no fue el final de las tensiones entre México y Estados Unidos en el sector. Aunque México se vio sumamente afectado por esta resolución, algunos años después cobró protagonismo en el mercado internacional de azúcares (2014), por lo

---

118 La resolución final de este procedimiento se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 23 de enero de 1998. La resolución de su revisión con base en la recomendación del Grupo Especial del OSD de la OMC se publicó el 20 de septiembre del año 2000. *Decisión final de la revisión de la resolución final de la investigación antidumping sobre las importaciones de jarabe de maíz de alta fructosa, originarias de los Estados Unidos de América, caso MEX-USA-98-1904-01*, México, Diario Oficial de la Federación, 10 de octubre de 2000, <http://tinyurl.com/4zae7hcu>.

119 Cruz Miramontes, Rodolfo, y Cruz Barney, Óscar, "El incumplimiento...", *op. cit.*, p. 371.

120 *cfr. Decisión final de la revisión de la resolución final de la investigación antidumping sobre las importaciones de jarabe de maíz de alta fructosa, originarias de los Estados Unidos de América, caso MEX-USA-98-1904-01, op. cit.*; y "DS132: México – Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa procedente de los Estados Unidos", Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/22s9a88k>.

121 *idem*.

122 García-Salazar, José A., Ramos-Sandoval, Ivonne N., y Aquino-Mercado, Pedro R., "Libre comercio vs. Proteccionismo en la agricultura de México: el caso del azúcar y el jarabe de maíz de alta fructosa", *Revista Fitotecnia Mexicana*, México, Sociedad Mexicana de Fitogenética, vol. 44, núm. 3, 2021, pp. 455-463, <https://doi.org/10.35196/rfm.2021.3.455>. Véase también Organización Mundial del Comercio, "DS308...", *op. cit.*

que Estados Unidos inició una nueva controversia acusando a México de subvencionar su industria azucarera en detrimento de la norteamericana.<sup>123</sup>

Durante el curso de este asunto, se dieron numerosas dificultades técnicas, desde la acreditación de la legitimación activa (ad causam) de la CNAA hasta la determinación del azúcar como “producto similar” para efectos del TLCAN.<sup>124</sup>

Vento Motorcycles, Inc. vs. United Mexican States (2020). En este asunto, iniciado en 2017 y resuelto por un tribunal arbitral del CIADI, Vento Motorcycles demandó a México por haberle denegado los beneficios arancelarios ad-valorem a sus motocicletas ensambladas en Estados Unidos para exportar a México, lo que arruinó un negocio que tenía preparado con MotorBike.<sup>125</sup>

En realidad, este conflicto ya había pasado por tribunales nacionales (por jurisdicción federal administrativa y constitucional) y se había resuelto siempre en el sentido de que las leyes mexicanas y las reglas correspondientes del TLCAN se habían aplicado correctamente.<sup>126</sup>

El laudo fue favorable a México, por cuanto el tribunal arbitral consideró que México había realizado correctamente y sin discriminación alguna las determinaciones de origen de las motocicletas en cuestión.<sup>127</sup>

---

123 García-Salazar, José A., Ramos-Sandoval, Ivonne N., y Aquino-Mercado, Pedro R., *op. cit.*, p. 456.

124 *ibidem*, *passim*.

125 *Vento Motorcycles, Inc. v. United Mexican States*, ARB(AF)/17/3, CIADI, Washington D. C., 6 de julio de 2020, párrafo 5, <http://tinyurl.com/4j8us5n5>.

126 *ibidem*, párrafo 286-294.

127 *ibidem*, párrafo 329 y 340, inciso e.

## Reflexiones sobre los 30 años de la integración económica norteamericana

Partiendo de la premisa de que el TLCAN es el instrumento fundatorio de la integración económica regional norteamericana en las últimas tres décadas, se han analizado brevemente sus consecuencias desde una perspectiva tridimensional, abarcando sus implicaciones económico-sociales, político-culturales y jurídicas.<sup>128</sup>

Con base en los propios objetivos del tratado y diversas opiniones expertas, se ha concretado un balance estrictamente académico de los efectos del tratado en la realidad de México, resultando que no hay evidencia de que los objetivos declarados del TLCAN se hayan cumplido, o bien, de que incluso cuando se hayan cumplido; esto se pueda traducir en un evento deseable para México.

Los datos muestran que el TLCAN tiene poca o nula influencia en el curso del crecimiento y los ciclos económicos de toda la región. Si bien está claro que ha consolidado relaciones comerciales, ha incrementado el flujo de bienes y servicios y ha ocasionado diversas reconfiguraciones en las cadenas de producción y de valor en América del Norte. Esto no se ha traducido en mayor crecimiento económico para los tres países, ni en igualación de sus respectivos niveles de desarrollo o bienestar social.

En cuanto al sector automotriz, queda visto que México ha especializado sus capacidades productivas para satisfacer la demanda manufacturera, quedando por ello en una posición poco redituable en las cadenas de valor, especialmente por el bajo precio de su mano de obra, el bajo valor agregado del ensamblaje, la lenta adaptación tecnológica y la alta importación de insumos. Coherentemente con el resto del *análisis económico*, el sector automotriz mexicano es un éxito a medias.

En ese sentido, el balance económico puede resumirse en dos afirmaciones: el TLCAN liberalizó y agilizó el comercio entre los tres países, pero eso no parece ser

---

128 Las reflexiones sobre los 30 años de la integración económica norteamericana son deducciones lógico-jurídicas de los autores de la presente investigación, con base en las fuentes de información consultadas y citadas en esta obra.

fuelle de beneficios para los tres países y menos para México. Por el contrario, parece haberlo colocado en una posición de desventaja en las cadenas de producción y valor, y haberlo sometido a reglas que limitan su capacidad de crecimiento, pero facilitan los procesos económicos de Estados Unidos y Canadá.

En el ámbito político, el TLCAN significó un avance en la construcción de relaciones diplomáticas con Estados Unidos y Canadá. Sin embargo, esa pequeña ventaja que se traduce en experiencia política y establecimiento de reglas de negociación tiene un muy corto alcance, puesto que la corriente política prevaleciente en cada país parte y el contexto político y económico internacionales cambian vertiginosamente, colocando a los tres países ante disyuntivas nuevas y difíciles de sortear.

No hay estudios específicos sobre los efectos del TLCAN en la cultura mexicana, aunque es evidente que un incremento en las relaciones comerciales con el norte debió introducir a México en un cúmulo de productos, costumbres, tecnologías y discursos muy similares a los de los otros dos países parte. Sin embargo, México no participa en una identidad norteamericana y su discurso político difiere radicalmente del de los otros países parte. El TLCAN fue un punto de partida para la política internacional norteamericana, pero esta permanece joven y frágil.

En el ámbito jurídico, el balance es más complicado. En términos de estabilidad, el TLCAN cambió muy poco hasta que se renegóció y adquirió el nombre de T-MEC, aunque en ningún momento se esperó que fuera estático, como lo demuestran los intentos de renegociación durante el sexenio de Vicente Fox (2000-2006).

En términos de igualdad entre los países parte, aunque los objetivos y principios del TLCAN parecen justos, lo cierto es que el cumplimiento de sus cláusulas no siempre fue recíproco y su contenido no siempre fue igual de conveniente a todas las partes. En particular, México siempre se vio en posición de desventaja frente a las reglas del tratado, pues ni siquiera fue negociado por personas que conocieran la realidad del país o comprendieran la economía en general.

En términos de eficacia, por otro lado, el TLCAN fracasó en la mayoría de sus objetivos (incrementar el número de empleos, igualar el desarrollo económico, fomentar la innovación y creatividad y garantizar el desarrollo sustentable, entre otros), por lo que es correcto afirmar que no ha sido exitoso. A esto se suman la

específica tendencia de Estados Unidos a incumplir con sus compromisos internacionales derivados de este tratado, incluso cuando había resoluciones válidas en su contra.

En el ámbito jurídico, también se analizó la relación del TLCAN con el derecho constitucional mexicano. En primer lugar, en lo relativo a los sectores estratégicos y la soberanía nacional, parece claro que el TLCAN sirvió para poner a disposición de Canadá y Estados Unidos los activos estratégicos de un país en vías de desarrollo (México): sus recursos naturales y áreas estratégicas reservadas al Estado. Los impactos ambientales de esto no son difíciles de imaginar.

Lo que resulta completamente incomprensible es que eso haya ocurrido a expensas de la facultad del Estado mexicano de decidir sobre sus propios recursos en su propio beneficio, como lo dictan el derecho internacional y su propio texto constitucional. La propiedad social y el dominio eminente de los bienes nacionales se tornaron letra muerta durante la integración de México a la dinámica económica norteamericana.

La supuesta política proteccionista mexicana contrasta notoriamente con la amplitud de la IED y de los esfuerzos extractivistas de empresas extranjeras en territorio nacional sobre minerales e hidrocarburos.

Por otro lado, en México se dio en 2011 un cambio de paradigma constitucional que integró los derechos humanos al discurso jurídico y modificó en gran medida la forma en que se comprendía el aparato jurídico. El TLCAN se había vuelto incompatible con el discurso de derechos humanos precisamente porque las prácticas extractivistas norteamericanas habían puesto en riesgo los derechos económicos, sociales y culturales de un sinnúmero de personas.

Desde un análisis jurídico constitucional, el TLCAN ha perdido legitimidad, pues pone en riesgo bienes constitucionales y permite la vulneración sistemática de derechos humanos, arrogándose una jerarquía jurídica que no tiene. Parece sumamente necesario realizar, en investigaciones futuras, un balance específico del T-MEC desde esta perspectiva, especialmente considerando que uno de sus capítulos se ocupa de la soberanía mexicana sobre sus bienes del sector energético, lo que podría interpretarse como un avance significativo en esta materia.

Por otro lado, en el balance jurídico se analizó la regulación de las controversias derivadas del TLCAN y se revisaron algunos casos relevantes que afectaron directamente a México. Vale destacar que el sector automotriz no formó un campo fundamental de controversia en el marco del TLCAN y parece adquirir relevancia con la entrada en vigor del T-MEC, pero todavía no hay información precisa y confiable al respecto.

En cambio, las controversias relativas al sector agroalimentario fueron bastante usuales. En el análisis de los detalles del procedimiento, se constató que México muestra una disposición más constante a cumplir con las resoluciones internacionales en el marco del TLCAN, mientras que Estados Unidos tendía no solo a ignorarlas, sino a dilatarlas.

Es muy significativo que las controversias más frecuentes y rípidas en la historia del TLCAN (en las que México fue parte) versan sobre el sector agroalimentario. Sin duda, hubo casos destacados también en otras áreas, como el manufacturero (en particular, casos relacionados con metales).

Estos datos confirman los resultados del balance económico acerca de la posición de México como proveedor de insumos para el consumo, la fabricación y el ensamblaje. El análisis del panorama jurídico, político y económico, de hecho, dan cuenta de que México es un productor clave de consumibles y en ese aspecto está fuertemente sujeto por las reglas del comercio internacional. Esto, al menos en el marco del TLCAN, pues el T-MEC promete reforzar el protagonismo de México en la integración norteamericana.

En fin, el balance general de las tres décadas desde la entrada en vigor del TLCAN y del T-MEC no ha dado los resultados esperados para el Estado mexicano, de acuerdo con resultados de investigación académica y el análisis sistemático que aquí se ha realizado. Sin embargo, la complejidad de la información disponible y la amplitud de los ámbitos material y temporal de tal balance exigen una investigación mucho más profunda y detallada que podrá realizarse en otra ocasión.



## ORIGEN Y EVOLUCIÓN

### Antecedentes

La industria automotriz ha sido actor estratégico para el desarrollo de nuestro país. Su desarrollo no solo ha sido el de sus capacidades de producción, sino que ha dado lugar a un proceso de adaptación institucional, conjugando diversos instrumentos de política industrial. El desarrollo de la *industria automotriz* en México es el resultado de una serie de sucesos y transformaciones que incluyen el avance hacia la globalización, así como el alineamiento a la política industrial a nivel nacional; aspectos que le han permitido mantenerse en constante evolución.<sup>129</sup>

Desde su origen cuenta con los documentos conocidos como Decretos, y de acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española se entiende “por resolución, decisión o determinación del jefe del Estado, de su gobierno o de un tribunal o juez sobre cualquier materia o negocio que tenga competencia”.<sup>130</sup> Desde el punto de vista jurídico el decreto, se puede hacer desde el aspecto formal y material de los actos jurídicos que realiza el presidente; el primero, considera al acto tomando en cuenta el órgano que realiza legalmente la función, de tal modo que todas las actividades que corresponden al Poder Legislativo son funciones formalmente legislativas. En esa idea, el artículo 89 constitucional al señalar las funciones del Ejecutivo; todas ellas son formalmente administrativas.<sup>131</sup>

---

129 *cf.* Ruiz Durán, Clemente, “Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México”, *Friedrich Eberto Stiftung*, revista, México, núm. 6, 2016, p. 3.

130 *Diccionario de la lengua española*, 23ª ed., Real Academia Española, España, 2014, actualización 2023, [www.rae.es](http://www.rae.es)

131 *cf.* Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo*, México, Porrúa, 1994, p. 42.

La historia muestra que la *industria automotriz* en México tiene presencia desde el siglo XX, su importancia radica en el efecto social y económico que provoca. Desde la llegada en 1925 de la empresa ensambladora Ford y viendo la gran adaptación que se estaba teniendo, surgieron empresas que empezaron a pensar en México, como un país de oportunidades, tales como: General Motors en 1935, que se convertiría en el mayor fabricante de vehículos en el nivel mundial, en tanto; que en 1938 inicia operaciones Automex que posteriormente se convertiría en Chrysler, después Nissan y Volkswagen, actualmente, Audi, BMW, Honda, Toyota, producen o ensamblan vehículos ligeros en México.<sup>132</sup>

Asimismo, se cuenta con la producción de vehículos comerciales como Mercedes Benz, Scania, Volvo, Dina, Kenworth, International, Volkswagen, Man, Hino Motors, Isuzu, Giant, Mitsubishi, entre otros.

La llegada de estas compañías a nuestro país marca una nueva era de una industria naciente encargada del montaje automotriz, procuradores de satisfacer un mercado local, que anteriormente cubrían sus demandas de las compras a otros países.

De igual manera, países como Estados Unidos de *Norteamérica* y algunos europeos, superiores en cuanto a tecnología e infraestructura, se interesaron en el Estado mexicano, con la intención de mudarse e invertir considerando las razones siguientes:

- a) La reducción de los costos de producción. En virtud de que los costos de importación de juegos usados para el ensamble (completely knocked down), eran menores a los pagados por la importación de vehículos;
- b) Bajos costos de transporte;
- c) Bajos salarios. Principalmente en la mano de obra usada en tareas de montaje, y a la diferencia salarial entre un trabajador norteamericano y un mexicano, un país en vías de desarrollo solo puede competir con uno desarrollado pagando una mano de obra barata;
- d) Posibilidades de un mercado factible de monopolizar.<sup>133</sup>

---

132 *cfr.* Vicencio Miranda, Arturo, *La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectiva*, Scielo analytics, México, Universidad Nacional Autónoma de México, año 2007, núm. 221, ene-abril 2007, pp. 209-246.

133 *cfr.* *Industria Automotriz*, monografía, México, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología, Secretaría de Economía, marzo 2012, p. 5.

Los empresarios vieron un mercado para posicionarse como nuevos, razón para permitirles ser los únicos en el mercado, es decir monopolizar la industria y así poder dominarla.

Al principio, la localización de las plantas se circunscribía tan sólo en la Ciudad de México y algunos municipios del Estado de México.<sup>134</sup> Pero a través del tiempo este sector se fue expandiendo hasta establecerse en diferentes ciudades del territorio mexicano como se menciona a continuación.

Siguiendo con la evolución a partir del año 1960, se comienza con un nuevo modelo de sustitución de importaciones (ISI). Una de sus principales características fue el proteccionismo, es decir, buscaba era reducir las importaciones mediante políticas comerciales, para lograr una mayor producción a nivel nacional; esto fue de la mano con el decreto automotriz de 1962 para mantener bases más firmes en el desarrollo mexicano.<sup>135</sup>

En el Estado mexicano, dieciocho de las más importantes empresas fabricantes de vehículos tienen instalaciones productivas; dos fabricantes de motores a diésel y más de 300 proveedores de primer nivel de la industria terminal. De entre los movimientos más relevantes de mencionar por parte de las organizaciones de la industria terminal que se dieron en esa época bajo el esquema regulatorio existente, tenemos los siguientes:

- Volkswagen había comenzado en los años cincuenta con la importación de automóviles terminados. Luego de una corta fase intermedia, en 1964 se instala, con la producción, en la planta de Xalostoc en el Estado de México. Siendo apoyada por subvenciones, la empresa trasladó la planta a Puebla, donde se comenzó a producir en 1967.
- Ford, la empresa más antigua, expandió su producción en 1964, con la instalación de dos nuevas empresas en Tlalnepantla y Cuautitlán, en el Estado de México. La planta de Cuautitlán incluye una de fundición, una planta de motores y líneas de montaje para camiones y automóviles.

---

134 *cfr.* Vieyra, Antonio, *El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999, p. 3.

135 *ibidem.* p. 4.

- General Motors estableció, adicionalmente a su tradicional planta de montaje en la Ciudad de México, una planta en Toluca, con fundición y fábrica de motores, la que comenzó a producir en 1965.
- Chrysler, que con 70 trabajadores había comenzado con el montaje en 1938 en la Ciudad de México, desde 1964 fabrica también motores en su nueva planta de Toluca, la que fue complementada en 1968 con una división de montaje y con la fabricación de condensadores.
- Nissan, fue la última en sumarse al círculo de los más importantes productores actuales de vehículos automotores, en 1967 inició la producción en su nueva planta de Cuernavaca, a 70 kilómetros de la Ciudad de México”, además cuenta con centros de modelado de prototipo de diseño automotriz en Toluca y Mexicali.<sup>136</sup>

Además de su contribución a la actividad económica, su papel como agente precursor de la competitividad hace de esta industria un factor clave en la estrategia de desarrollo de nuestro país. La instalación de plantas manufactureras del sector automotriz ha contribuido de manera significativa al desarrollo de las economías de las regiones en donde se ubican, lo cual se aprecia en efectos como:

- Maduración y diversificación de la fuerza de trabajo local, haciéndola más experimentada y estable.
- Aprendizaje industrial, al propiciar nuevas prácticas de organización entre empresas locales.
- Fomento de la vinculación con instituciones de educación superior de la región.
- Impulso adicional para la actualización de infraestructura y servicios urbanos.<sup>137</sup>

Como era de esperarse, ante el proteccionismo del mercado doméstico, y al decreto de 1962, la *industria automotriz* creció notablemente; de los 96 781 vehículos que se fabricaron en 1965 se pasó a 250 000 unidades en 1970; este hecho, marca un considerable avance y señal de que la *industria automotriz* se perfilaba por

---

136 *cfr. Industria Automotriz, monografía,...* marzo 2012, *op. cit.*, p. 5.

137 *cfr. Industria Automotriz, Monografía,...* *op. cit.*, pp. 23-45.

buen camino, logrando resultados satisfactorios con un aumento de producción de 153 219 automóviles en esos 5 años, también manifestándose a otros sectores económicos, como aumento de empleos en el país para la fabricación de automóviles.<sup>138</sup>

Como consecuencia de lo anterior, en 1980 México se encontraba entre los 12 mayores productores mundiales de vehículos, y en el campo latinoamericano ya ocupaba el segundo lugar después de Brasil.<sup>139</sup> Desde 1981 hasta la crisis estructural de 1982, la *industria automotriz* registró un buen nivel de producción y demanda; si bien bajo el modelo de industrialización por sustitución de importaciones, el país manifestó un pronto desarrollo en este renglón y se avanzó, al menos hasta los años sesenta a tasas satisfactorias, a finales de los setenta ya se percibía lo que serían sus fallos, mismos que se confirmaron durante la siguiente década con la crisis estructural de 1982.<sup>140</sup>

La crisis de 1982, derivada de la caída del precio del petróleo, ocasionó gran incertidumbre para el país, teniendo como consecuencias efectos graves sobre la economía, así como en sus indicadores macroeconómicos: aumento del desempleo, inflación alta y disminución del consumo de bienes y servicios; por consiguiente, la *industria automotriz* se vio afectada.<sup>141</sup>

Ante estos sucesos, la recuperación se tuvo hasta después de 1983 debido en gran parte, a las nuevas medidas que implicaba el proceso de reestructuración; ante la situación macroeconómica desfavorable, se estableció una nueva regulación enmarcada bajo el nombre de “decreto para la racionalización de la *industria automotriz*”, que tuvo por objeto fomentar el desarrollo de la industria para consolidar los avances logrados, ampliando su participación en la economía internacional. En este se marcaba una orientación importante hacia el fortalecimiento de las exportaciones.<sup>142</sup>

---

138 ídem.

139 cfr. Sosa Barajas, Sergio W, “La *industria automotriz* de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones”, *Análisis Económico*, México, vol. XX, núm. 44, 2005, p. 194.

140 cfr. Vieyra, Antonio, *El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*, op. cit. p. 4.

141 cfr. Ruiz Durán, Clemente, op. cit., p. 5.

142 *Decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz*, México, Diario Oficial de la Federación, 11 de diciembre de 1989.

El cambio de estrategia gubernamental, del modelo de sustitución de importaciones hacia el concepto de promoción de las exportaciones, se reflejó en el gobierno del presidente Carlos Salinas (1988–1994), que emitió un nuevo decreto en diciembre de 1989 en el cual se entendía claramente que para poder competir dentro del esquema de globalización de la industria, era necesario modernizar el sector, para lo cual se hacía inminente un proceso de desregulación económica, así como una aceleración en el ritmo de las inversiones.

Esto, con el único fin de lograr competir en tecnología, mayor producción y eficiencia para poder estar a buen nivel y de manera internacional con los países desarrollados. La nueva reglamentación que se estableció, conocida como “decreto para la modernización y promoción de la *industria automotriz*”, autorizaba la importación de vehículos nuevos por primera vez desde 1962, siempre y cuando la industria terminal mantuviera un saldo positivo en su balanza comercial.<sup>143</sup>

En 1994, uno de los sucesos más esperados para nuestro país y del cual se esperaba grandes resultados económicos fue el *Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)*, un acuerdo trilateral entre Estados Unidos, Canadá y México, dos países importantes para intercambio comercial. Los objetivos principales de este tratado eran tener una mayor liberalización comercial y un impulso al comercio entre las partes firmantes; además de eliminar los obstáculos al comercio, aumentar las oportunidades de inversión entre las partes firmantes. Con esto, se decía que México podría pertenecer a este selecto grupo de países desarrollados. Este tratado entró en vigor el 1.º de enero de 1994.

De entre los aspectos más relevantes del TLCAN en la *industria automotriz*, se encuentran los siguientes:

- Las tarifas arancelarias a las importaciones fueron reducidas a la mitad.
- La tarifa de importación de automóviles y camiones ligeros se redujo de 20 a un 10%, acordándose eliminarla por completo a partir del año 2004.

---

143 *ibidem*, p. 5.

- 16% de las fracciones de autopartes sufrieron reducción de las mismas tarifas inmediatamente, 54% en el periodo de los primeros cinco años posteriores, quedando desgravadas en su totalidad al cabo de diez años.
- En concreto, la tasa arancelaria sobre las autopartes pasó de 14% en 1993 a 10% en 1994 y 3% en 1998.
- Se redujo de 1.75 a 0.8 el factor de compensación de la balanza comercial, con lo cual las compañías manufactureras instaladas en México pudieron acelerar el ritmo de sus importaciones.
- El margen de contenido nacional para vehículos fabricados en México se definió bajo el siguiente esquema: 34-36% en 1993, 29% en 1998 y 0% para el 2004.<sup>144</sup>

La transformación de la *industria automotriz* por una mayor apertura comercial trajo para México una consolidación, transformación de la *industria automotriz* con mayor apertura comercial, con expectativas para un mayor crecimiento con capacidad para crecer en el mercado mundial.

En general, podemos decir que la *industria automotriz* en México se puede dividir en tres partes: plantas de motores, plantas maquiladoras de autopartes y ensambladoras de alta tecnología.

La evolución del mercado global de la *industria automotriz* desde la década de los noventa ha experimentado un proceso de reconfiguración, que ha profundizado su carácter de industria global, caracterizada por diversas alianzas estratégicas entre los principales fabricantes de automóviles en el mundo. El objetivo de estas alianzas ha sido la generación de economías de escala en el diseño, fabricación y comercialización de nuevos modelos, buscando al mismo tiempo lograr una penetración más efectiva en nuevos mercados a través de la diversificación de marcas.<sup>145</sup>

---

144 *Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, op. cit.*, Anexo 300 - A Comercio e Inversión en el Sector Automotriz, pp. 40-50.

145 *Industria automotriz*, monografía, Dirección General de Industria Pesada y de Alta Tecnología, México, marzo 2012.

*Decretos para el desarrollo automotriz de México*

Un decreto automotriz, como se expresó anteriormente, es emitido por el gobierno federal y tiene por objeto la regulación de la producción y ventas; esto incluye limitaciones al número de empresas terminales, restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes y algunas prohibiciones como: la importación de vehículos, la importación de partes producidas localmente y la producción de autopartes en las empresas terminales, además de las cuotas de contenido local en los automóviles<sup>146</sup> que ayudan a impulsar el desarrollo con medidas proteccionistas.

*Decreto que prohíbe la importación de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble de 1964*

Decreto que entró en vigor el primero de septiembre de 1964, durante el sexenio del presidente Adolfo López Mateos; este decreto tenía como principal objetivo prohibir las importaciones de motores para automóviles y camiones, así como de conjuntos mecánicos armados para su uso o ensamble para esos mismos vehículos. Esto con el objetivo de fomentar la integración dentro del sector automotriz y aprovechar al máximo las instalaciones existentes dentro del territorio mexicano en el campo de las industrias mecánica, eléctrica y de fundición, para fomentar el desarrollo de la producción nacional.

Disponiendo a la secretaría de industria y comercio como la única institución con facultades para autorizar si así se requiere de la importación de partes que requiera la fabricación en México de motores y conjuntos mecánicos siempre y cuando estas partes estén expresamente señaladas en el programa de fabricación respectivo.

Las empresas ensambladoras y los importadores que recibieron permisos de importación están encargadas de desarrollar un programa de fabricación de motores

---

146 Ruiz Durán, Clemente, *Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México*, op. cit. p. 3.

en el país, para ponerlo a consideración de la secretaria de industria y comercio durante un plazo estipulado donde se especifica que:

- Las partes que serán fabricadas o maquinadas por las partes interesadas deben incluir estrictamente el maquinado del motor.
- El monto total de la inversión por parte de las empresas.
- Las partes cuya fabricación se propongan fabricar dentro del país.
- Importación de lo que se considere necesario para seguir con la fabricación de motores y conjuntos mecánicos.
- Un calendario donde se permita conocer el proceso y la magnitud de la integración.
- Los contratos de licencia de fabricación.<sup>147</sup>

Además de establecer que: del costo directo del vehículo fabricado en México, deberá de representar al menos el 60% con la incorporación de las partes de fabricación nacional utilizados en el ensamble de vehículos automotores, la secretaria de industria y comercio, será la encargada de garantizar el cumplimiento de los programas y los requisitos establecidos, los permisos para importar se otorgarán por semestre y solo a aquellas empresas que hayan cumplido con el programa de fabricación que se estableció en los lineamientos del decreto.

Los permisos de importación en 1964, solo se otorgarán si se cuenta con los permisos de importación del semestre anterior y además si se ha iniciado la instalación de los equipos para la fabricación o el maquinado de motores; las empresas que demuestren que lograron una integración de contenido nacional que no sea inferior de 70% del valor del vehículo, la secretaria de industria y comercio examinará la eliminación del requisito para obtener permiso previo de importación.

Se procurará que la diferencia entre el precio de los vehículos de marcas extranjeras que se fabriquen en el país y el precio en el lugar de origen no exceda los

---

147 *cfr. 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 1º de septiembre de 1964, México, Diario Oficial de la Federación, 25 de agosto de 1962.*

porcentajes establecidos, y solo se podrán modificar con la autorización de la Secretaría de Industria y Comercio. Las empresas que exportan vehículos o partes podrán importar partes que no sean fabricadas en el país por un importe que no exceda del valor total de las exportaciones.<sup>148</sup>

Podemos decir que el decreto para el desarrollo automotriz de 1962 marca un comienzo en la transformación de la *industria automotriz* con el inicio de la producción nacional de automóviles y camiones; esto con el fin de lograr un aumento en la industria dentro del mercado nacional, elevar el contenido de los vehículos fabricados en México, estimular el establecimiento de nuevas industrias de autopartes, crear empleos, reducir el déficit comercial.<sup>149</sup>

Durante los años posteriores a la promulgación del decreto, tanto la producción de automóviles como la generación de empleos aumentaron considerablemente, se limitaron las importaciones de vehículos, así como la importación de ensamblables principales completos, como motores y transmisiones, se fijó en un 60% el contenido nacional mínimo para los vehículos fabricados en territorio nacional, las inversiones de capital extranjero se limitaron a un 40% en las plantas fabricantes de autopartes y se estableció un control de precios con el fin de contener las utilidades e incentivar a un incremento de la productividad.<sup>150</sup>

Estos fueron los aspectos más importantes que lograron que la *industria automotriz* tuviera un crecimiento considerable; lo cual se manifiesta en la expansión de plantas automotrices a otras ciudades dentro del territorio mexicano y de esta forma, se logra tener mayor producción y mayor número de empleos.

Por ejemplo, en 1964, Volkswagen, que desde una década antes se dedicaba a la comercialización de vehículos importados, inició sus operaciones de ensamble en el Estado de México y tres años después trasladó su centro de producción al estado

---

148 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, *op. cit.*

149 *cfr.* Larriva, José y Vega, Amado, "Comercio exterior de la industria automovilística de México evolución y perspectiva", revista Comercio Exterior, México, vol. 32, n.º 12, 1982. p. 1359.

150 *cfr.* Vicencio Miranda, Arturo, *La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectiva*, *op. cit.*, p. 214.

de Puebla. En ese mismo año, la Ford realizó una expansión de su producción e instala dos nuevas plantas en el Estado de México, en tanto que General Motors inauguró el complejo de motores y fundición en Toluca en 1965, destinado principalmente a proveer de motores de 6 cilindros y partes de fundición a la planta localizada en la Ciudad de México.

En el mismo sentido, Chrysler abre una planta de motores en Toluca en 1964 y en 1968 inauguró su planta de ensamble; y Nissan mexicana, que quedó constituida desde 1961 y que comercializaba vehículos en México desde 1959, inició las operaciones en la planta de la Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca (CIVAC), en el estado de Morelos fabricando el Datsun Sedan Bluebird.<sup>151</sup>

#### *Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz de 1972*

Este Decreto, implementado por el presidente Luis Echeverría Álvarez, estableció nuevas políticas regulatorias con el objeto de mejorar el funcionamiento del mercado automotriz, asumiendo que el Decreto del 23 de agosto de 1962, la *industria automotriz* mexicana obtuvo un grado de desarrollo que la colocó entre las primeras fuentes generadoras de ocupación e ingreso, por lo que era necesaria su revisión para que los objetivos se adaptaran a la política económica vigente en ese momento.<sup>152</sup>

El presente decreto consideró necesario:

- Aumentar el empleo de la mano de obra y fomentar su desarrollo futuro.
- Conformar una estructura de oferta de vehículos más acorde con las necesidades de la población y con la capacidad de compra del pueblo mexicano.
- Incrementar las exportaciones y disminuir las importaciones de productos automotrices, no solo para aliviar las presiones negativas sobre la balanza de

---

151 *cfr.* Vicencio Miranda, Arturo, *La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectiva*, *op. cit.*, p. 215.

152 *Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz*, México, Diario Oficial de la Federación, 24 de octubre de 1962.

pagos del país, sino para convertir esta industria en generadora de divisas.

- Aumentar los niveles de eficiencia de la planta productiva.
- Fortalecer la participación mayoritaria del capital mexicano en la industria fabricante de autopartes.
- Contar con un organismo que elabore los estudios necesarios para que las actividades presentes y futuras de esta rama industrial se encargue del sano desenvolviendo para la economía general del país.<sup>153</sup>

Con relación a la integración nacional, establece que, en la industria terminal, el grado mínimo de integración nacional será de 60% respecto del costo directo de producción, que todas las partes fabricadas por la industria de autopartes serán de incorporación obligatoria, siempre que:

- 1) Los precios de venta no sean superiores en un 25% en relación con los ofrecidos por los fabricantes o proveedores extranjeros;
- 2) Satisfagan las normas de calidad establecidas por la Secretaría de la Industria y Comercio o, en su defecto, las especificaciones internacionales aprobadas, y
- 3) Se cumplan con los plazos de entrega fijados en las órdenes de compra y en los programas de entrega.<sup>154</sup>

Asimismo, serán de incorporación obligatoria, aquellas partes que la Secretaría de Industria y Comercio (Secretaría) considere necesarias, atendiendo al empleo que genere su producción, la derrama económica que represente para el país, el aprovechamiento de los recursos naturales y la necesidad de contribuir al establecimiento de las plantas industriales.<sup>155</sup>

---

153 *idem*.

154 *cfr. Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz...*, 1962.

155 *cfr. Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz, op. cit...*, 1962.

Respecto a la integración de las empresas terminales, estas no podrán fabricar partes o componentes automotrices para el mercado interno que puedan ser producidas por la industria fabricante de autopartes; la Secretaría es la facultada para autorizar a las empresas terminales, producir autopartes adicionales a las que ya están produciendo o tengan aprobadas para producir, o bien cuando la misma considere que podría haber un beneficio para la economía del país y para el desarrollo de la industria nacional, y además de que la totalidad de la producción se destine al mercado externo y que las divisas que se generen se aplique a compensar hasta el 60% del valor de las cuotas que estén sujetas a compensación con exportaciones.

Se establece la obligatoriedad de las empresas a compensar con divisas netas generadas por exportaciones de productos automotrices, el valor de las importaciones de su cuota básica, un porcentaje conforme año/modelo.

La Secretaría es la facultada para autorizar a las empresas la fabricación de camiones que demanden chasises y las cuotas de producción de chasises sin cabina, denominada mostrenca para carrocerías.

Con relación a los tipos, líneas (aquel conjunto de unidades que tenga la misma carrocería básica, con igual o distinto tren automotriz), modelos de vehículos (las versiones de o dos o cuatro puertas, sedanes, vagonetas, o convertibles que deriven de una línea) y motores de gasolina, las empresas de la *industria automotriz* terminal solo podrán producir automóviles para el transporte de no más de 10 personas en los tipos de vehículos popular, compactos, estándar y deportivo que hasta ese momento estuvieran autorizados.

La Secretaría, es la que permite la introducción, sustitución o limitación de modelos dentro de las distintas líneas que produzcan en cada tipo, limitando el número de modelos en cada línea.

Las empresas productoras de camiones o vehículos con motor de gasolina para el transporte de más de 10 personas podrán producir todos aquellos tipos, líneas y versiones de peso vehicular y de distancia entre ejes que la Secretaría autorice, tomando en cuenta las necesidades del mercado.

De igual manera, las empresas que produzcan o deseen producir más de un motor básico de gasolina, se obligan a exportar anualmente el 60% del volumen de producción del nuevo motor.

Las empresas fabricantes de autopartes, deberán mantener una estructura de capital social en la que el 60% del mismo, sea propiedad de mexicanos y esté representado por acciones nominativas.

La incorporación de los productos que se fabriquen en el país y cuya diferencia de precios no sea superior al 25%, respecto al que rija en el mercado interno del país del que provenga la mayor parte de las importaciones o la tecnología, será de obligatoria, siempre y cuando satisfagan los requisitos de la norma de calidad o de su funcionamiento.

### *Decreto para el fomento y modernización de la Industria Automotriz de 1989*

En 1989, el presidente Carlos Salinas de Gortari promulga el Decreto en el que se establece una política de modernización a la *industria automotriz* para poder competir dentro de los esquemas de la globalización de la industria, de acuerdo con las actuales circunstancias nacionales e internacionales y con los nuevos objetivos de la política industrial y de comercio exterior, considerando necesario modernizar el sector automotriz, para que se inserte activamente en los mercados internacionales y se lleven a cabo políticas de desregulación económica garantizando su competitividad y eficiencia.

Asimismo, que los vehículos y sus componentes se fabriquen a escalas eficientes y en condiciones de calidad y precios internacionalmente competitivos, accesibles al consumidor nacional y susceptibles de exportarse; acelerar el ritmo de inversiones, buscando que en la industria prevalezcan estándares de eficiencia, productividad y tecnología a niveles internacionales y, a mayor especialización y producción a escalas más eficientes, generar más empleos.<sup>156</sup>

---

<sup>156</sup> Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, a partir del 11 de diciembre de 1989, México, Diario

## *Decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora de exportación de 1989*

En 1989 se establece el decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora, esto durante el sexenio del presidente Carlos Salinas de Gortari, con la finalidad de integrar el plan nacional de desarrollo; priorizar el fomento y promoción de la industria maquiladora de exportación; y lograr una mayor apertura comercial y externa de la economía mexicana, ya que por sus actividades orientadas hacia los mercados externos, es uno de los sectores más importantes generador de divisas, logrando con ello elevar la competitividad del país y también, debido a la gran cantidad de empleo que genera al encontrarse en una zona geográfica, cerca de la frontera, es necesaria la capacitación y adiestramiento de la mano de obra calificada.

Se entiende por operación de maquila a aquel proceso industrial o de servicios destinado a la transformación, elaboración o reparación de mercancía de procedencia extranjera importadas temporalmente para su posterior exportación. El presente decreto tiene por objeto promover el establecimiento y regular la operación de empresas que se dediquen total o parcialmente a realizar actividades de maquila de exportación mediante la aplicación de un mecanismo ágil y descentralizado que otorgue facilidades para la operación eficiente de dichas empresas.<sup>157</sup>

Ante esto, las empresas maquiladoras de exportación deberán considerar como prioridad los siguientes puntos:

- Ser generador de empleos.
- Fortalecer una balanza comercial positiva del país a través de una mayor aportación de divisas.
- Contribuir a lograr una mayor integración interindustrial y coadyuvar a elevar la competitividad internacional de la industria nacional.

---

Oficial de la Federación, 11 de diciembre de 1989.

157 *Decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora de exportación, a partir de 23 de diciembre de 1989, México, Diario Oficial de la Federación, 22 de diciembre de 1989.*

Lograr obtener niveles altos de capacitación de los trabajadores para lograr obtener mejores índices de mano calificada e impulsar el desarrollo y la transferencia de tecnología al país.

La Secretaría es la encargada de autorizar los permisos de los programas a las personas físicas, siempre y cuando, comprueben que cuenten con nacionalidad mexicana; o las personas morales que estén constituidas conforme a los términos de la legislación nacional, además de exportar la totalidad de su producción.

Para fomentar un desarrollo regional, la Secretaría pública, la dirección de las empresas maquiladoras en cualquier zona del territorio destinadas al desarrollo industrial, a quien se le amplie o apruebe el programa, podrá importar las siguientes mercancías:

- Materias primas y auxiliares.
- Herramientas, equipo y accesorios de producción, de seguridad industrial y productos necesarios para la higiene; así como equipo de telecomunicaciones y cómputo.
- Maquinaria, aparatos, instrumentos y refacciones para el proceso productivo equipo de medición y laboratorio para el control de calidad y para capacitación del personal.
- Contenedores y caja de tráileres.<sup>158</sup>

Las empresas deberán realizar sus importaciones durante el transcurso de un año, contando a partir de la entrada del programa. A las empresas que desarrollen programas de albergue, los cuales son programas que sirven para realizar proyectos de exportación por parte de empresas extranjeras y que fomentan el desarrollo de las tecnologías sin operar directamente, se les otorgarán facilidades administrativas.

---

158 Decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora de exportación, a partir de 23 de diciembre de 1989, *op. cit.*

Los mermes son efectos que se consumen en el desarrollo de los procesos productivos. Dentro de los desperdicios podrá incluirse el material que, ya manufacturado en el país, sea rechazado por los controles de calidad de la empresa, siempre y cuando la Secretaría determine que tales rechazos pueden estimarse como normales, estos pueden ser destruidos o regresados al país de origen, de acuerdo con las disposiciones de la ley general de equilibrio ecológico. También pueden ser donados o vendidos por la empresa.

Las empresas a las que se les apruebe un programa se comprometen a lo siguiente:

- Cumplir con los objetivos del programa para lo que fueron establecidos.
- Destinar los bienes importados al amparo con el fin que fueron establecidos y usar adecuadamente las cuotas de exportación.
- Capacitar y contratar al personal requerido en cada uno de los niveles.
- Mantener el control de las obligaciones fiscales y laborales, así como las disposiciones vigentes en materia de control de cambio.
- Los beneficios están obligados a proporcionar información a la Secretaría de Hacienda y crédito público.

Todos los programas deben estar apegados a la conservación y cuidado del medio ambiente.

Las empresas que requieran vender en un mercado nacional están sujetas a la determinación de la Secretaría, en donde se les autoriza a las maquiladoras a participar en el mercado nacional si cuentan con el 50% adicional del valor de las exportaciones anuales que haya realizado, siempre y cuando se cumpla con un presupuesto de divisas equilibrado, estas son la diferencia positiva entre las divisas ingresadas por la actividad exportadora de la maquiladora y las divididas egresadas por la importación definitiva de mercancías.<sup>159</sup>

---

159 *Decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora de exportación, op. cit.*

Las ventas en el mercado nacional se podrán realizar, siempre y cuando estén exentas del requisito de permiso previo de importación. El pago de impuestos de importación sobre los productos a la venta en mercado nacional se realizará de acuerdo con el contenido extranjero incorporado con base al arancel del producto terminado: la maquiladora está dispuesta a pagar el arancel, siempre y cuando se cumpla con el siguiente grado de integración nacional a costos de partes:

- a) 2% o más durante el primer año;
- b) 3% o más durante el segundo año; y
- c) 4% o más durante el tercer año, y en adelante.

Las maquiladoras que deben vender en el mercado nacional deberán cumplir con mantenerse con el mismo control y normas con los que realizan las exportaciones, como con las que se encuentran vigentes en el país, además, podrán exportar virtualmente sus productos si cuentan con la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y cumplir con los lineamientos que les indiquen.

#### *Decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte de 1989*

En este decreto, bajo el sexenio del presidente Carlos Salinas, el gobierno federal puso en práctica una política para el fomento de la *industria automotriz* con el objeto de estructurar una planta industrial que a su vez sería una fuente generadora de empleos, y de acuerdo con los nuevos objetivos de política industrial era necesario modernizar el sector automotriz.

Para lograr una mayor competitividad e innovación y poder insertarse en el mercado internacional, sin dejar atrás una parte importante que es el cuidado del medio ambiente, logrando la disminución de la contaminación que provocan las partes automotrices; es por eso que las medidas dentro de ello deben garantizar el cuidado del medio ambiente, así como hacer más eficiente el uso del combustible con la política del uso de energéticos.<sup>160</sup>

---

<sup>160</sup> Decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de autotransporte, a partir del 1° de enero 1990, México, Diario Oficial de la Federación, 11 de noviembre de 1989.

Sin embargo, el presidente Ernesto Zedillo Ponce de León determina abrogarlo, sustentado en dos razones. Por un lado, el Plan Nacional de Desarrollo de 1995-2000 prevé el establecimiento de un programa de Desregulación, y por el otro, en apego al marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, en el Apéndice 300-A-2, México, Decreto Automotriz y Reglas de Aplicación del Decreto Automotriz, en su numeral 20, prevé el compromiso de México para abrogar el *Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte* (diciembre de 1989) y el Acuerdo que Establece Reglas de Aplicación del *Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte* (noviembre de 1990), pese a que el presidente Zedillo reconoce que dicho Decreto contribuyó a elevar la competitividad y eficacia de la *industria automotriz mexicana*.<sup>161</sup>

### *Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de 2003*

En diciembre de 2003, el presidente Vicente Fox Quesada establece el presente decreto, entrando en vigor a partir de enero de 2004, quedando abrogado el *Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz* de 1989, y sus reformas del 8 de junio de 1990, 31 de mayo de 1995 y la del 12 de febrero de 1998.

Como se mencionó anteriormente, el *decreto para el fomento y modernización de la industria automotriz* de 1989 vino a transformar la *industria automotriz* en México, al convertirla en una industria eficiente, especializada en la producción, competitiva, exportadora y de alta calidad, permitiendo la importación de vehículos automotores ligeros a las empresas de la industria terminal automotriz.

Relevante es mencionar que, con la aplicación del Decreto de 1989, la venta interna de vehículos automotores en México alcanzó la cifra más alta de la historia con casi un millón de unidades y en el país se produjeron 1.8 millones de vehículos automotores ligeros y de los cuales 75% se exportó e importó medio millón, logrando una balanza comercial positiva.

---

<sup>161</sup> *Decreto por el que se abroga el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, publicado el 11 de diciembre de 1989, México, Diario Oficial de la Federación, 28 de noviembre de 2000.*

Ante esto, se establecieron nuevos mecanismos que continuaran apoyando la competitividad del sector automotriz en México, así como el impulso al crecimiento del mercado interno de vehículos automotores ligeros, buscando beneficiar a los consumidores de este tipo de vehículos, con mejores precios, más oferta y mejores condiciones de compra.

Así pues, surge el presente Decreto, con el objeto de establecer beneficios para el apoyo de la competitividad de la *industria automotriz* terminal productora de vehículos automotores ligeros nuevos establecidos en México ya sea de pasajeros o carga, así como la serie de requisitos para lograr obtener esos beneficios y esto ayudará a lograr el desarrollo del mercado interno de vehículos en México.<sup>162</sup>

Ahora bien, son consideradas como empresa fabricante de vehículos automotores ligeros nuevos aquella que se constituye como una sociedad, o como sociedades cuyas administraciones sean controladas directa o indirectamente por una sola persona física o moral además de contar con una razón social.

Para poder registrarse como productoras de vehículos automotores ligeros nuevos, las empresas deberán contar con los siguientes requisitos:

- Que manufacturen vehículos nuevos en México clasificados en las partidas 8702, 8703 (excepto la 8703.10), u 8704 de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación (LIGIE), con un peso bruto vehicular menor o igual a 8864 kilogramos, y que tengan características que permitan identificar que dichos vehículos estén destinados al transporte de pasajeros o de carga principalmente en vías pavimentadas urbanas o en carreteras.
- Hayan manufacturado en México en el año inmediato anterior por lo menos 50 000 unidades de los vehículos antes mencionados.
- Acreditar ante la Secretaría de Economía haber alcanzado un nivel de manufactura en México igual o superior a 50 000 unidades en alguno de los 3 años anteriores a aquel para el cual solicita el registro y no haber suspendido la factura el año anterior.

---

<sup>162</sup> cfr. Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo de mercado interno, a partir de 1° de enero de 2004, México, Diario Oficial de la Federación, 03 de diciembre de 2003.

- Generar un nivel de manufactura en México igual o superior a 30 000 unidades en el año inmediato anterior. Fracción reformada DOF 30 11 09 III.
- Hayan invertido por lo menos 100 millones de dólares de los Estados Unidos de América en activos fijos para la producción de los vehículos mencionados.
- Cuenten con marcas propias registradas ante el Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial (IMPI).<sup>163</sup>
- Las empresas que cuenten con el registro podrán tener los siguientes beneficios:
- Serán consideradas empresas fabricantes dentro de la aduanera y el programa de promoción sectorial de la *industria automotriz* y de autopartes.
- Podrán ofrecer sus productos directamente o mediante distribuidores autorizados.
- Podrán importar con cero aranceles ad valorem la cantidad que se podrá importar será igual al 10% de las unidades de vehículos clasificados en las partidas 8702, 8703 (excepto la 8703.10), u 8704 de la Ley de los Impuestos Generales de Importación y Exportación con un peso bruto vehicular menor o igual a 8864 kilogramos.

Se podrá autorizar una mayor cantidad de importación si se cumple con lo siguiente: modernización o ampliación de áreas productivas, así como inversión de desarrollo humano o tecnológico, es decir, mecanismos para la capacitación de trabajadores y, por último, las empresas que se encuentren establecidas en territorio extranjero tengan acceso a la compra a proveedores nacionales.

Los procesos de apertura comercial y la desregulación de la economía mexicana han provocado cambios significativos, tanto en la manera de integrar, como en la intensidad y tipo de los flujos de intercambios, al interior de las cadenas productivas del sector industrial, en particular, la importancia de la innovación tecnológica, como instrumento clave para el desempeño eficiente de los sistemas productivos.

---

<sup>163</sup> cfr. Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo de mercado interno, op. cit.



## RÉGIMEN JURÍDICO

### Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos

La *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* es la Ley Suprema del sistema jurídico mexicano, contiene los principios y objetivos de la nación, los órganos de autoridad, las facultades y limitaciones, derechos de los individuos y las vías para hacerlos efectivos, se compone de 136 artículos y 19 transitorios, todos ellos repartidos en nueve títulos.

Con base en el tema objeto de investigación, hacen alusión a la *industria Automotriz* en México, quedando establecido en algunos artículos.

A ningún individuo se le podrá prohibir que se dedique a una profesión, industria, comercio o trabajo, siempre que sea lícito, dando libertad de elegir a qué se dedicarán, teniendo como base el artículo constitucional 5.º en el párrafo primero.<sup>164</sup>

Por otra parte, el Estado se encarga de la planeación, conducción, coordinación y orientación de la actividad económica nacional, dándonos a entender que el mundo está en constante cambio y actualización, partiendo de ello para que el Estado mexicano se desarrolle económicamente se deben realizar programas que aporten y generen avances en el área económica, mediante la competitividad, el fomento del crecimiento económico, el empleo y una más justa distribución del ingreso y la riqueza.

---

<sup>164</sup> *cfr. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 24 de enero de 2024, artículo 5º.

El Estado se ve comprometido a organizar un sistema de planeación de desarrollo nacional que implemente competitividad incluso en el área industrial, dando como consecuencia buscar nuevas estrategias de competitividad, tal cual lo promulga el artículo 26 constitucional, apartado “A”, párrafos primero y tercero.<sup>165</sup>

Para fomentar la competitividad debe haber un orden. En estos casos lo que se busca es evitar que se formen monopolios, prácticas monopólicas, estancos, condonaciones de impuestos y exenciones de impuestos, considerando que no solo algunos tengan beneficios y así impulsar que existan diferentes industrias y con ello asegurando la libre concurrencia y la libre competencia.<sup>166</sup>

De igual manera, es el presidente de la República, con aprobación del senado, quien puede dirigir la política exterior, y celebrar tratados internacionales, así como terminar, denunciar, suspender, modificar, enmendar, retirar reservas y celebrar reservas y formular declaraciones interpretativas sobre los mismos y la cooperación internacional para el desarrollo. Asimismo, conceder privilegios exclusivos por tiempo limitado, con arreglo a la ley exclusiva, en este caso si son inventores, descubridores o perfeccionadores industriales, fomentando así que no tengan obstáculos al querer generar algo nuevo o mejorarlo, sirviendo como incentivo para que se motiven a hacerlo y generar competencia y evitar tener monopolios.<sup>167</sup>

Encontramos pues, que el Congreso de la Unión podrá facultar al Ejecutivo para aumentar, disminuir o suprimir las cuotas de las tarifas de exportación e importación, expedidas por el propio Congreso, y para crear otras; así como para restringir y para prohibir las importaciones, las exportaciones y el tránsito de productos, artículos y efectos, a fin de regular el comercio exterior, la economía del país, la estabilidad de la producción nacional, o de realizar cualquiera otro propósito, en beneficio del país.<sup>168</sup>

---

165 *ibidem*, artículos 25-26.

166 *ibidem*, artículo 28.

167 *cfr. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, Diario Oficial de la Federación, 24 de enero de 2024, *op. cit.*, artículo 89, fracción es X y XV.

168 *ibidem*, artículo 131.

En la idea de que toda persona tiene derecho al trabajo digno y socialmente útil; el Congreso de la Unión, es quien expide leyes sobre el trabajo relacionado con las ramas industriales y servicios, la metalúrgica y siderúrgica, abarcando la explotación de los minerales básicos, el beneficio y la fundición de estos, así como la obtención de hierro metálico y acero a todas sus formas y ligas, los productos laminados de los mismos y Automotriz, incluyendo autopartes mecánicas o eléctricas.<sup>169</sup>

Ahora bien, el artículo 73 establece la facultad que tiene el Congreso para expedir leyes sobre comercio, aduanas, monedas, vías de comunicación, navegación, las tendientes a la promoción de la inversión mexicana, la regulación de la inversión extranjera, la transferencia de la tecnología y la generación, así como en materia de ciencia, tecnología e innovación, todas las leyes citadas guardan estrecha relación con los actos de comercio exterior y todos los que se produzcan en el territorio nacional.<sup>170</sup>

## Ley Orgánica de la Administración Pública Federal

Por acuerdo del presidente de la República, corresponde a la Secretaría de Economía (SE) formular y conducir las políticas generales de industria, comercio exterior e interior; establecer la política de industrialización, fomentar, en coordinación con la Secretaría de Relaciones Exteriores en el ámbito de su competencia, la política de comercio exterior y atracción de inversión extranjera; estudiar, proyectar y determinar los aranceles escuchando la opinión de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP).

De igual manera, tiene la encomienda de estudiar y determinar las restricciones para los artículos de importación y exportación, y participar en la fijación de los criterios generales para el establecimiento de los estímulos al comercio exterior; estudiar y determinar mediante reglas generales, conforme a los montos globales establecidos por la SHCP, los estímulos fiscales necesarios para el fomento industrial, el comercio interior y exterior y el abasto, incluyendo los subsidios sobre impuestos de importación, y administrar su aplicación.

---

169 *ibidem*, artículo 123, fracción XXXI, inciso a), numerales 7 y 12.

170 *ibidem*, artículo 73.

Así como, vigilar y evaluar sus resultados; normar y registrar la propiedad industrial y mercantil; regular y orientar la inversión extranjera y la transferencia de tecnología; establecer y vigilar las normas de calidad, pesas y medidas necesarias para la actividad comercial; las normas y especificaciones industriales; regular la producción industrial con exclusión de la que esté asignada a otras dependencias; asesorar a la iniciativa privada en el establecimiento de nuevas industrias en el de las empresas que se dediquen a la exportación de manufacturas nacionales; promover y, en su caso, organizar la investigación técnico-industrial, e impulsar la reubicación de la industria de zonas urbanas con graves problemas demográficos y ambientales, en coordinación con las autoridades competentes, las entidades federativas, para que se facilite su traslado con infraestructura industrial.<sup>171</sup>

## Ley de Comercio Exterior

La legislación del comercio exterior tiene por objeto regular y promover el comercio exterior, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país, integrar adecuadamente la economía mexicana con la internacional, defender la planta productiva de prácticas desleales del comercio internacional y contribuir a la elevación del bienestar de la población.

La interpretación y aplicación tanto de la presente ley como de su reglamento corresponden al Ejecutivo Federal por conducto de la Secretaría de Economía, cuyas facultades se encuentran establecidas en los artículos 89 y 131 constitucional, en lo referente a las reglas del comercio internacional, a la aplicación de gravámenes arancelarios, a la conducción y manejo de negociaciones y a la coordinación de actividades de comercio exterior.<sup>172</sup>

---

171 *cfr. Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de diciembre de 1976, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 11 de enero de 2021, artículo 34.

172 *cfr. Ley de Comercio Exterior*, México, Diario Oficial de la Federación, 27 de julio de 1993, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 21 de diciembre de 2006.

Ahora bien, el origen de las mercancías se podrá determinar para efectos de preferencias arancelarias, marcado de país de origen, aplicación de cuotas compensatorias, cupos y otras medidas que al efecto se establezcan y la Secretaría de Hacienda y Crédito Público se encargará de vigilar y verificar el cumplimiento de las reglas de origen.

Es a la Secretaría de Economía a quien le corresponde sujetar la exportación e importación de mercancías a permisos previos, cupos, marcados de país de origen y expedirlos. Por cupo de exportación o importación, el monto de una mercancía que podrá ser exportado o importado, ya sea máximo o dentro de un arancel-cupo.<sup>173</sup>

Asimismo, establece que la Secretaría de Economía es la encargada de investigar y determinar la existencia de prácticas desleales de comercio internacional, así como el establecimiento de cuotas compensatorias. Se consideran prácticas desleales de comercio internacional, la importación de mercancías en condiciones de discriminación de precios o de subvenciones en el país exportador, ya sea el de origen o el de procedencia, que causen daño a una rama de producción nacional de mercancías idénticas o similares.<sup>174</sup>

Se entenderá, por daño, un daño material causado a una rama de producción nacional; una amenaza de daño a una rama de producción nacional; o un retraso en la creación de una rama de producción nacional. La importación en condiciones de discriminación de precios consiste en la introducción de mercancías al territorio nacional a un precio inferior a su valor normal.<sup>175</sup>

Así pues, se entiende por subvención, la contribución financiera que otorgue un gobierno extranjero, sus organismos públicos o mixtos, sus entidades, o cualquier organismo regional, público o mixto constituido por varios países, directa o indirectamente, a una empresa o rama de producción o a un grupo de

---

173 *Ley de Comercio Exterior*, op. cit., artículos 21 y 23.

174 *ibidem*, artículos 28-29.

175 *ibidem*, artículo 30.

empresas o ramas de producción y que con ello se otorgue un beneficio; o bien alguna forma de sostenimiento de los ingresos o de los precios y que con ello se otorgue un beneficio.<sup>176</sup>

Las medidas de salvaguarda son aquellas que, regulan o restringen temporalmente las importaciones de mercancías idénticas, similares o directamente competidoras a las de producción nacional en la medida necesaria para prevenir o remediar el daño grave a la rama de producción nacional de que se trate y facilitar el ajuste de los productores nacionales. Estas medidas solo se impondrán cuando se haya constatado que las importaciones han aumentado en tal cantidad, en términos absolutos o en relación con la producción nacional, y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar un daño grave a la rama de producción nacional de que se trate.<sup>177</sup>

Podemos determinar que la SE, tiene a su cargo la realización de casi la totalidad de las tareas y actividades que conduzcan al logro de los fines y de las políticas y acciones que sobre esta materia disponga el Ejecutivo Federal.

Desde la entrada de México al GATT en 1986, la política comercial de México se orientó a una mayor apertura a través de la firma de acuerdos comerciales. México cuenta con la red más extensa de Tratados de Libre Comercio; al amparo de dichos tratados internacionales y acuerdos comerciales, se han establecido cupos a la importación y exportación de vehículos, con el objetivo de equilibrar el acceso a los diversos mercados internacionales, por lo que se han operado los siguientes cupos a la importación de vehículos nuevos: Europa, ALADI (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), Japón, así como cupos a la exportación de vehículos a países como Colombia y Taipéi Chino.<sup>178</sup>

---

176 *ibidem*, artículo 37.

177 *Ley de Comercio Exterior, op. cit.*, artículo 45.

178 *Industria Automotriz*, monografía, México, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología, Secretaría de Economía, 2014, p. 18.

## Ley de Inversión Extranjera

La presente ley tiene por objeto la determinación de reglas para canalizar la inversión extranjera hacia el país y propiciar que esta contribuya al desarrollo nacional.

De esta manera, el artículo transitorio séptimo, establece que la inversión extranjera podrá participar hasta el 49% del capital social de sociedades mexicanas dedicadas a las actividades de fabricación y ensamble de partes, equipo y accesorios para la *industria automotriz*, sin perjuicio de lo dispuesto por el *Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz*. A partir del primero de enero de 1999, la inversión extranjera podrá participar hasta el 100% en el capital social de sociedades mexicanas, sin necesidad de recabar la resolución favorable de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.<sup>179</sup>

## Ley Federal de Competencia Económica

Ley reglamentaria del artículo 28 constitucional en materia de competencia económica, monopolios y libre concurrencia, se estructura de tres libros, diez títulos, ciento treinta y ocho artículos y siete artículos transitorios.

El objetivo fundamental que persigue esta ley es promover y proteger de forma eficaz el proceso de competencia y la libre concurrencia, a través de la prevención y en su caso, la eliminación de los monopolios, prácticas monopólicas, actos ilícitos en materia económica y quitar o evitar que se generen barreras que impidan el funcionamiento adecuado y benéfico de los mercados dedicados al intercambio de bienes o servicios.<sup>180</sup>

---

179 *Ley de Inversión Extranjera*, México, Diario Oficial de la Federación, 27 de diciembre de 1993, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 15 de junio de 2018.

180 *Ley Federal de Competencia Económica*, México, Diario Oficial de la Federación, 23 de mayo de 2014, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 27 de enero de 2017.

## Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial

Esta ley abroga a la Ley de la Propiedad Industrial, a partir del 5 de noviembre de 2020 por decreto en el Diario Oficial de la Federación con fecha del primero de julio de 2020, se estructura de siete títulos, cuatrocientos diez artículos y dieciocho artículos transitorios.

Corresponde al Ejecutivo Federal su aplicación administrativa por conducto del Instituto Mexicano de la Propiedad Industrial, el cual tiene por objeto proteger la propiedad industrial mediante la regulación y el otorgamiento del registro de diseños industriales, regular los secretos industriales, prevenir los actos que atenten contra la propiedad industrial o que constituyan competencia desleal, establecer las sanciones y penas respecto de ellas, así como promover y fomentar la actividad inventiva de aplicación industrial.

Asimismo, el Instituto de la Propiedad Industrial es una autoridad administrativa, es decir, un órgano descentralizado con propiedad jurídica y patrimonio propio con facultades para tramitar patentes de invención, sustancias, procedimientos de investigación, ejecutar mediadas provisionales para prevenir o hacer cesar la violación de un derecho, imponer multas, y fungir como árbitro en la resolución de controversias.<sup>181</sup>

## Ley Aduanera

La presente ley regula la entrada al territorio nacional y la salida del mismo de mercancías y de los medios en que se transportan o conducen, el despacho aduanero y los hechos o actos que deriven de éste o de dicha entrada o salida de mercancías. Se conforma de nueve títulos, 203 artículos, nueve artículos transitorios.

---

181 *cfr. Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial, México, Diario Oficial de la Federación, 1 de julio de 2020.*

Están obligados al cumplimiento de esta ley quienes introducen mercancías al territorio nacional o las extraen del mismo, ya sean sus propietarios, poseedores, tenedores, consignatarios, destinatarios, remitentes, apoderados, agentes aduanales, agencias aduanales o cualesquiera personas que tengan intervención en la introducción, extracción, custodia, almacenaje, manejo y tenencia de las mercancías.<sup>182</sup>

En esta ley se establece la regulación de los diferentes tipos de operaciones aduaneras de importación o exportación que puede realizar las personas y menciona que las mercancías podrán ingresar al territorio nacional o extraerse del mismo, a través de los diferentes medios de transportación; tráfico marítimo, terrestre, ferroviario, aéreo y fluvial, por otros medios de conducción y por la vía postal.<sup>183</sup>

Las operaciones aduaneras pueden ser definitivas o temporales,<sup>184</sup> asimismo, regula el pedimento aduanal, documento base de la operación aduanera,<sup>185</sup> y se establecen los procedimientos para la consignación de infracciones y sanciones aduaneras, así como los procedimientos para que los particulares puedan impugnar los actos y resoluciones de las autoridades.<sup>186</sup>

Para el procedimiento de ensamblaje y fabricación de vehículos, las empresas de la *industria automotriz* deben cumplir con lo establecido por el Servicio de Administración Tributaria (SAT), dando como resultado que el Estado mexicano tenga un régimen apegado a los estándares para poder obtener un margen similar entre los demás países que se exportan.

Cuando se extraigan los productos resultantes de los procesos de ensamble y fabricación de vehículos para su retorno al extranjero, estarán obligados al pago de los impuestos al comercio exterior que corresponda, de acuerdo con lo dispuesto

---

182 Ley Aduanera, México, Diario Oficial de la Federación, 15 de diciembre de 1995, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 6 de noviembre de 2020, artículo 1°.

183 *ibidem* artículo 11.

184 *ibidem*, artículos 95 y 104.

185 *ibidem*, artículo 16-A

186 *ibidem*, artículo 144, fracción XVI.

en los tratados de que México sea parte, en la forma que establezca la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.<sup>187</sup>

## Ley de los Impuestos Generales de Importación y de Exportación

La presente ley se estructura de veintidós secciones, 98 capítulos, dos artículos y siete artículos transitorios. Contiene las tarifas de las cuotas impositivas de aduanas que deben pagar los importadores o exportadores de mercancías.

En este sentido, la Secretaría de Economía es la facultada para estudiar, proyectar, proponer al Ejecutivo Federal modificaciones arancelarias; establecer y modificar medidas de regulación y restricción no arancelarias a la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías; establecer las reglas de origen, otorgar permisos previos, asignar cupos de exportación e importación, establecer los requisitos de marcado de país de origen, así como tramitar y resolver las investigaciones en materia de prácticas desleales de comercio internacional, y determinar las cuotas compensatorias que resulten de dichas investigaciones.<sup>188</sup>

En lo que respecta a las mercancías del sector automotriz y autopartes, estas serán evaluadas con la correspondiente ley para definir qué impuestos generales y de exportación serán aplicados con base en lo que establezca la Secretaría de Economía.<sup>189</sup>

Para ello, las empresas de la *industria automotriz* terminal deben tener autorización de depósito fiscal para así poder realizar el ensamblaje y fabricación con referencia a lo que disponga la Ley Aduanera y la Secretaría de Economía,<sup>190</sup> así mismo para las partes y componentes de ensamble de camiones, autobuses integrales y tracto-camiones.

---

187 *cfr. Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial, op. cit.*, artículo 121, fracción IV.

188 *Cfr. Ley de Comercio Exterior*, México, Diario Oficial de la Federación, 21 de diciembre de 2006, artículo 5°.

189 *ibidem*, artículo 1°, Capítulo 87. Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios.

190 *ibidem*, Código 9803.00.01.

## Ley de Infraestructura de la Calidad

La presente ley fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1.º de julio de 2020 y abroga a la Ley Federal de Metrología y Normalización, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1.º de julio de 1992. Se estructura de cuatro libros, cinco títulos, 165 artículos y tiene por objeto fijar y desarrollar las bases de la política industrial en el ámbito del Sistema Nacional de Infraestructura de la Calidad, a través de las actividades de normalización, estandarización, acreditación, evaluación de la conformidad y metrología, promoviendo el desarrollo económico y la calidad en la producción de bienes y servicios.

A las industrias productivas les corresponde asegurar la trazabilidad de las mediciones que realicen y podrán participar en la elaboración de los estándares relacionados con la metrología, con el propósito de contribuir a la confiabilidad y uniformidad de las mediciones en coordinación con el Centro Nacional de Metrología, los Institutos Designados de Metrología, los Organismos de Evaluación de la Conformidad, y las Autoridades Normalizadoras.

En este sentido, resulta importante destacar que el sector industrial tiene la tarea de coadyuvar cuando así se le requiera con el Centro Nacional de Metrología, los Institutos Designados de Metrología y las Autoridades Normalizadoras, con el objeto de fortalecer la participación nacional en aquellas organizaciones internacionales y foros en los que el país debe participar en materia de metrología e informarles de los avances y mejoras susceptibles de ser incorporados al sistema de metrología que no contravengan el marco jurídico aplicable.<sup>191</sup>

---

191 *cfr. Ley de Infraestructura de la Calidad*, México, Diario Oficial de la Federación, 1 de julio de 2020.

## Las reglas del T-MEC en la industria automotriz mexicana

### *Reglas de Origen*

Para que un producto pueda recibir el tratamiento arancelario preferencial en el T-MEC debe cumplir con un mínimo de procesos productivos, operaciones de fabricación o la aportación de un valor agregado efectuado en los países que integran el tratado. Este conjunto de disposiciones, requisitos o condiciones se encuentran definidos en el capítulo relativo a las reglas de origen.<sup>192</sup>

El objetivo de México para esta negociación fue actualizar las disposiciones de origen contenidas en el Tratado de Libre Comercio para América del Norte (TLCAN), para hacerlas compatibles con disciplinas modernas que han sido negociadas por nuestro país en tratados recientes. Esta actualización permitirá reflejar las necesidades de proveeduría para el desarrollo de la plataforma productiva tanto nacional como regional.

Se entenderá por normas de origen las leyes, reglamentos y decisiones administrativas de aplicación general por un Estado parte para determinar el país de origen de los productos, es decir, son los criterios necesarios para establecer la procedencia nacional de un producto. Su importancia se explica porque los derechos y las restricciones aplicados a la importación pueden variar según el origen de los productos importados.<sup>193</sup>

Se utilizan en los siguientes casos: al aplicar medidas e instrumentos de política comercial, como los derechos antidumping y las medidas de salvaguardia; al determinar si se dispensará a los productos importados el trato de la nación más favorecida o un trato preferencial, a efectos de la elaboración de estadísticas sobre el comercio; al aplicar las prescripciones en materia de etiquetado y marcado y en la contratación pública.<sup>194</sup>

---

192 *cf.* Reporte T-MEC, Un acercamiento a las disposiciones del nuevo tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, México, Secretaría de Economía, 2020, p. 27.

193 *cf.* Acuerdo sobre normas de origen, Estados Unidos de América, Organización Mundial del Comercio, 1994, artículo 1.

194 *Información técnica sobre las normas de origen*, Organización Mundial de Comercio, véase en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/roi\\_s/roi\\_info\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/roi_s/roi_info_s.htm)

El acuerdo sobre normas de origen tiene por objeto armonizarlas a largo plazo, aparte de las relacionadas con el otorgamiento de preferencias arancelarias, y velar porque tales normas no generen por sí mismas obstáculos innecesarios al comercio.

En otras palabras, para que un producto pueda recibir el tratamiento arancelario preferencial en el tratado, debe cumplir con un mínimo de procesos productivos, operaciones de fabricación o la aportación de un valor agregado efectuado en los países que integran el tratado.

Por ejemplo, el capítulo 4, tanto en el TLCAN como en el T-MEC, establece las reglas que permiten determinar si la mercancía es o no “originaria” de un país, si es totalmente obtenida o producida enteramente en el territorio de una o más de las partes. La importancia de estas reglas reside en que un bien originario tiene derecho a tasas arancelarias preferenciales y tiene más facilidades para ser intercambiado entre los países integrantes del tratado, cuando califiquen como bienes originarios.

Una mercancía se considera originaria si esta es totalmente obtenida o producida enteramente en el territorio de una o más partes; cuando se utiliza materiales no originarios, siempre que la mercancía cumpla todos los requisitos aplicables del Anexo 4-B; cuando se produce enteramente en el territorio de una o más de las partes exclusivamente de materiales originarios; o cuando es producida enteramente en el territorio de una o más partes.<sup>195</sup>

Se incorporan disposiciones sobre tratamiento de materiales recuperados utilizados en la producción de una mercancía remanufacturada, lo que permite que un material recuperado obtenido en el territorio de una o más de las partes sea tratado como originario cuando sea utilizado e incorporado en la producción de una mercancía remanufacturada.<sup>196</sup>

---

195 *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá*, Preámbulo, México, Diario Oficial de la Federación, 29/07/2019, Capítulo 4. Reglas de Origen, artículo 4.2. Mercancías originarias

196 *ibidem*, artículo 4.4. Tratamiento de Materiales Recuperados Utilizados en la Producción de una Mercancía Remanufacturada.

Respecto al valor del contenido regional, cada parte dispondrá que el valor de contenido regional de una mercancía sea calculado, a elección del importador, exportador o productor de la mercancía, bajo el método del valor de transacción.

Asimismo, cada parte dispondrá que un importador, exportador o productor pueda calcular el valor de contenido regional de la mercancía bajo el método de valor de transacción siguiente:  $VCR=(VT-VMNO)/VT \times 100$ , donde: VCR es el Valor de Contenido Regional, expresado como un porcentaje; VT es el Valor de Transacción de la mercancía, ajustado para excluir cualquier costo incurrido en el envío internacional de la mercancía; y VMNO es el Valor de los Materiales No Originarios, incluyendo materiales de origen indeterminado, utilizados por el productor en la producción de la mercancía.

De igual forma, cada parte dispondrá que un importador, exportador o productor pueda calcular el valor de contenido regional de la mercancía bajo el método de costo neto  $VCR=(CN-VMNO)/CN \times 100$ , donde VCR es el Valor de Contenido Regional, expresado en porcentaje; CN es el Costo Neto de la mercancía; y VMNO es el Valor de los Materiales No Originarios, incluyendo materiales de origen indeterminado, utilizados por el productor en la producción de la mercancía.<sup>197</sup>

Este capítulo mantiene la cláusula sobre “acumulación”, que permite reconocer como originarios tanto a los materiales de los países signatarios como los procesos realizados en cualquiera de sus territorios. Con esto, se fortalecen las cadenas de valor regionales. En el que cada parte dispondrá que la producción realizada a un material no originario en el territorio de una o más de las partes podrá contribuir al contenido originario de una mercancía, independientemente de si esa producción fue suficiente para conferir el carácter de originario al propio material.<sup>198</sup>

Para el caso de las mercancías automotrices, el Apéndice del Anexo 4-B (Reglas de Origen Específicas por Producto) incluye disposiciones adicionales que se aplican a las mercancías automotrices.

---

<sup>197</sup> *ibidem*, artículo 4.5.

<sup>198</sup> *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, artículo 4.11.

## Reglas de origen para vehículos ligeros

Como resultado de la negociación, los elementos centrales de la regla de origen para vehículos ligeros y camionetas de carga son: Valor de Contenido Regional (VCR), Valor de Contenido Laboral (VCL), Compras de Acero y Aluminio, y Origen de las Partes Esenciales.

El Valor de Contenido Regional (VCR) será de 66 al 75 por ciento, bajo la metodología de Costo Neto para vehículos ligeros y camionetas de carga, aplicable en cuatro incrementos a partir del primero de enero de 2020 a diciembre de 2023, a través de los cuales se deberá ir ajustando el VCR, hasta alcanzar el porcentaje acordado.<sup>199</sup>

El Valor de Contenido Laboral (VCL) será de 40 por ciento para vehículos ligeros aplicable en cuatro incrementos y de 45 por ciento para camionetas de carga, al momento de la entrada en vigor del tratado. El VCL está comprendido por tres componentes: 1) materiales y costos de manufactura, 25% para vehículos ligeros y 30% para camionetas de carga; 2) por investigación y desarrollo y servicios de tecnologías de la información hasta un 10% del VC; y 3) por operaciones de ensamble de motores, transmisiones o baterías avanzadas que pueden representar hasta el 5% del VCL.<sup>200</sup>

Asimismo, las compras corporativas de acero y aluminio que realicen las empresas armadoras de vehículos ligeros deberán ser originarias de la región de América del Norte en, al menos, un 70 por ciento.<sup>201</sup>

Se definieron tres categorías de autopartes: esenciales, principales y complementarias, cuyo VCR se estableció en 75, 70 ó 65 por ciento, respectivamente. El incremento del VCR también se efectuará en cuatro incrementos y, de las autopartes esenciales, se identificaron siete autopartes definidas como tales, las cuales deben

---

199 *ibidem*, Capítulo 4. Reglas de Origen, Apéndice: Disposiciones relacionadas con las reglas de origen específicas por producto para mercancías automotrices, artículo 3, p. 4-B-I-19.

200 *ibidem*, artículo 7°, Valor de Contenido Laboral.

201 *ibidem*, artículo 6°, Acero y Aluminio.

ser originarias de América del Norte para que el vehículo pueda ser considerado como originario.<sup>202</sup>

## Reglas de Origen para Vehículos Pesados

Los elementos centrales de la regla de origen para vehículos pesados son similares a los de los vehículos ligeros. No obstante, hay porcentajes que varían.

El Valor de Contenido Regional para un camión pesado es del 60% bajo el Método de Costo Neto (MCN), iniciando el primero de enero de 2020, el 64% De iniciando el primero de enero de 2024 y el 70% iniciando el primero de enero de 2027, a través de los cuales se deberá ir ajustando el VCR, hasta alcanzar el porcentaje acordado.<sup>203</sup>

El Valor de Contenido Laboral, comprendido por tres componentes: 1. Materiales y costos de manufactura 30%, 2. Por investigación, desarrollo y servicios de tecnologías de la información hasta un 10% del VCL y 3. Por operaciones de ensamble de motores, transmisiones o baterías avanzadas que pueden representar hasta el 5%De del VCL.<sup>204</sup>

Así pues, cada parte dispondrá que un camión ligero o camión pesado es originario solamente si el productor del vehículo certifica que su producción cumple con un requisito de VCL de 45%De, consistente en al menos 30 puntos porcentuales de salario alto en gastos de materiales y manufactura, no más de 10 puntos porcentuales de salario alto en gastos de tecnología, y no más de 5 puntos porcentuales de salario alto en gastos de ensamble.<sup>205</sup>

---

202 *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 4. Reglas de origen, tabla A.1, Partes esenciales para vehículos de pasajeros y camiones ligeros.

203 *ibidem*, Capítulo 4. Reglas de Origen, Apéndice: Disposiciones relacionadas con las reglas de origen específicas por producto para mercancías automotrices, artículo 4°.

204 *ibidem*, artículo 7°, numeral 3, inciso c.

205 *ibidem*, Capítulo 4. Reglas de Origen, Apéndice: Disposiciones relacionadas con las reglas de origen específicas por producto para mercancías automotrices, artículo 7°, numeral 2.

Cada parte dispondrá que, para efectos del cálculo de valor de contenido regional de un vehículo de pasajeros, camión ligero o camión pesado, el cálculo podrá promediarse sobre el año fiscal del productor, utilizando cualquiera de las siguientes categorías, ya sea tomando como base todos los vehículos automotores de esa categoría o solo los vehículos automotores de esa categoría que se exporten al territorio de una o más de las otras partes:

- a). La misma línea de modelo de vehículos automotores de la misma clase de vehículos producidos en la misma planta en el territorio de una parte.
- b). La misma clase de vehículos automotores producidos en la misma planta en el territorio de una parte.
- c). La misma línea de modelo o misma clase de vehículos automotores producidos en el territorio de una parte.<sup>206</sup>

## Procedimientos de origen

El Capítulo 5 del T-MEC establece las disposiciones relacionadas con la expedición de las pruebas o certificación de origen, las acciones para verificar el origen de las mercancías, así como las sanciones por irregularidades en materia de reglas de origen.

Un importador de cualquier Estado parte podrá hacer una solicitud de trato arancelario preferencial, basada en una certificación de origen llenada por el exportador, productor o importador a efecto de certificar que una mercancía que se exporte del territorio de una parte al territorio de otra parte califica como una mercancía originaria. Dicha certificación será válida por un periodo de cuatro años. El tratado también permite reembolsos de aranceles en caso de que no se soliciten las exenciones a tiempo.<sup>207</sup>

<sup>206</sup> *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, artículo 5°.

<sup>207</sup> *ibidem*, Capítulo 5. Procedimientos de Origen, artículos 5.2 y 5.3.

Para verificar o determinar si una mercancía importada a su territorio es originaria, la parte importadora podrá, por conducto de su administración aduanera, verificar la solicitud de trato arancelario preferencial o visitará las instalaciones del exportador o productor de la mercancía con el fin de solicitar información, incluso los documentos y observar el proceso de producción.<sup>208</sup>

Cada parte mantendrá sanciones penales, civiles o administrativas por infracciones a sus leyes y regulaciones relacionadas con este Capítulo.<sup>209</sup>

No será necesaria una certificación de origen cuando el valor de la exportación sea inferior a los \$1000 dólares estadounidenses o el equivalente en la moneda local.<sup>210</sup> Además, el capítulo incluye un anexo que detalla lo que debe incluir cada solicitud, desde el nombre de quien realiza la certificación, exportador, productor o importador, entre otros datos.<sup>211</sup>

## Administración aduanera y facilitación comercial

El Capítulo 7 del T-MEC aborda la administración aduanera y la facilitación del comercio. Establece que cada parte administrará sus procedimientos aduaneros de forma que facilite la importación, exportación o tránsito de una mercancía, y apoye el cumplimiento de su ordenamiento jurídico, con el fin de minimizar los costos en los que incurren los operadores comerciales.

También alienta a adoptar medidas adicionales que faciliten aún más el comercio, a través de procesos administrativos que permitan una rápida circulación de mercancías en las fronteras, faciliten el control de la cadena logística, mejoren la competitividad en la región y permitan realizar envíos urgentes manteniendo controles aduaneros apropiados.<sup>212</sup>

208 *ibidem*, artículos 5.9.

209 *ibidem*, artículos 5.13.

210 *ibidem*, artículos 5.5

211 *ibidem*, Anexo 5-A. Elementos mínimos de información.

212 *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 7. Administración aduanera y facilitación al comercio, artículos 7.1 y 7.2.

Este capítulo incluye un apartado del uso de tecnología de información y busca entre las partes: agilizar los procedimientos del comercio de mercancías; tener a disposición por medios electrónicos cualquier declaración u otro formato requerido para la importación, exportación o tránsito de mercancías a través de su territorio; y permitir que cualquier declaración aduanera y documentos relacionados sea presentada en formato electrónico.<sup>213</sup>

Por otra parte, los países del T-MEC se comprometieron a establecer un sistema de ventanilla única, que permita la presentación electrónica de los documentos necesarios para realizar importaciones. Si una parte recibe documentación o información sobre una mercancía o cargamento de mercancías a través de su sistema de ventanilla única, la parte no solicitará la misma documentación o información sobre esa mercancía o cargamento de mercancías, salvo en circunstancias urgentes o de conformidad con otras excepciones limitadas establecidas en sus leyes, regulaciones o procedimientos. Adicionalmente, los países no solicitarán documentos en papel cuando existan copias electrónicas. Los países trabajarán por homologar los procesos aduaneros.<sup>214</sup>

Para acelerar el comercio de bienes, los países mantendrán un sistema que destine más tiempo y recursos a inspeccionar bienes de alto riesgo, mientras el proceso para comerciar bienes de bajo riesgo sería más simple.

Las mercancías (incluido el equipaje), así como los buques y otros medios de transporte se considerarán en tránsito en el territorio de una parte cuando el paso a través del territorio, con o sin transbordo, almacenamiento, carga fraccionada o cambio en el medio de transporte, es solo una parte de un viaje completo que comienza y termina más allá de la frontera de la parte a través de cuyo territorio pasa el tráfico.<sup>215</sup>

---

213 *ibidem*, artículo 7.9.

214 *ibidem*, artículo 7.10.

215 *ibidem*, Capítulo 7. Administración aduanera y facilitación al comercio, artículo 7.17.

Asimismo, las partes adoptarán o mantendrán medidas que permitan a la administración aduanera la imposición de una sanción por incumplimiento de sus leyes, regulaciones o requisitos procedimentales aduaneros, incluidos aquellos que rigen la clasificación arancelaria, valoración aduanera, procedimientos de tránsito, país de origen o solicitudes de trato preferencial. Cada parte asegurará que esas medidas sean aplicadas de manera uniforme en todo su territorio.<sup>216</sup>

## Obstáculos técnicos al comercio

Los obstáculos técnicos al comercio se encuentran reglamentados en el Capítulo 11 del T-MEC, donde las partes reconocen la importancia de las normas, guías y recomendaciones internacionales para una mayor alineación regulatoria y buenas prácticas y en la reducción de obstáculos innecesarios al comercio.<sup>217</sup> De igual manera, obliga a las partes a la elaboración, adopción y aplicación de normas, reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación, enmiendas que puedan afectar el comercio de mercancías.<sup>218</sup>

Asimismo, cada Estado parte realizará una evaluación apropiada relativa a cualquier reglamento técnico que pueda adoptar un análisis de impacto regulatorio o que requiera la evaluación de medidas alternativas, haciendo del conocimiento a las partes de manera oportuna.<sup>219</sup>

Respecto al trato nacional, cada parte debe dar a los organismos de evaluación que se encuentren en el territorio de otra parte, un trato no menos favorable que el que otorga a los organismos de evaluación situados en su propio territorio o en el territorio de cualquier parte.

---

216 *ibidem*, artículo 7.18,

217 *ibidem*, Capítulo 11. Obstáculos Técnicos al Comercio, artículo 11.4.

218 *ibidem*, artículo 11.2.

219 *ibidem*, artículo 11.5.

Para mayor transparencia, las partes permitirán qué personas de otra parte participen en la elaboración de reglamentos técnicos, normas y procedimientos de evaluación, para proporcionar comentarios sobre la medida que propone desarrollar y tomarlos en cuenta en la elaboración de la medida.<sup>220</sup>

Este capítulo busca facilitar el comercio de bienes al prevenir, identificar y eliminar obstáculos técnicos al comercio, mejorar la transparencia, promover mayor cooperación y buenas prácticas regulatorias, profundizando los compromisos adquiridos en el marco del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial de Comercio (OMC). Destacan disposiciones relativas a reglamentos técnicos; procedimientos de evaluación de la conformidad; transparencia; cooperación y facilitación del comercio; discusiones técnicas y etiquetado.<sup>221</sup>

## Derecho de propiedad intelectual

Este capítulo busca imponer en los Estados parte medidas para la protección y el cumplimiento de los derechos de propiedad intelectual, de manera que se impulse la innovación tecnológica, la creatividad y la difusión del nuevo conocimiento, brindando ventajas a los productores o los usuarios del conocimiento tecnológico para favorecer el bienestar social, económico y que exista equilibrio de derechos y obligaciones; asimismo, fomentar la competencia con mercados abiertos y eficientes.<sup>222</sup>

Considera como principios que las partes, al formular o modificar sus leyes y re-

---

220 *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 11. Obstáculos Técnicos al Comercio, artículo 11.7.

221 *cfr. Dictamen de las comisiones unidas de relaciones exteriores; de puntos constitucionales; de economía; y de relaciones exteriores América del Norte, con opinión de la comisión de hacienda y crédito público, el que contiene proyecto de decreto por el que se aprueba 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, así como los seis acuerdos paralelos negociados en el marco de la suscripción del mismo, firmado en la ciudad de Buenos Aires, argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, op. cit.*, p. 39.

222 *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 20. Derecho de Propiedad Intelectual, artículo 20.2: Objetivos.

gulaciones, podrán promover el interés público en sectores de importancia vital para el desarrollo socioeconómico y tecnológico. Propone prevenir el abuso de los derechos de propiedad intelectual, de manera que no se afecte el comercio o la transferencia internacional de tecnología.

Para efecto de la transparencia, las partes deben publicar en línea sus leyes, regulaciones, procedimientos y resoluciones administrativas relativas a la protección y observancia de los derechos de propiedad intelectual, así como las solicitudes de marcas, indicaciones geográficas, diseños, patentes y derechos.<sup>223</sup>

Respecto a los diseños industriales, cada parte dará protección adecuada y efectiva a los diseños industriales. En el caso de diseños industriales electrónicos, cada parte dispondrá de un sistema para la solicitud electrónica de un derecho de diseño industrial y un sistema de información electrónico con una base de datos en línea de diseños industriales protegidos.<sup>224</sup>

## Competitividad

La competitividad se encuentra regulada en el Capítulo 26 del T-MEC, el cual promueve una mayor integración económica entre los Estados parte, de manera que se mejore la competitividad de las exportaciones de la región de América del Norte, para lo cual se establece un Comité de Competitividad.

El Comité de Competitividad se integra por representantes gubernamentales de cada Estado, y tiene dentro de sus funciones discutir y desarrollar actividades de cooperación en apoyo a un entorno económico sólido que incentive la producción en América del Norte. Buscar facilitar el comercio y las inversiones regionales; mejorar el entorno regulatorio que sea predecible y transparente; fomentar la circulación de mercancías y la prestación de servicios en toda la región; y responder a los desarrollos del mercado y las tecnologías emergentes.<sup>225</sup>

---

223 *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 20. Derecho de Propiedad Intelectual, artículos 20.3 y 20.9.

224 *cfr. Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, artículo 20.55.

225 *ibidem*, Capítulo 26. Competitividad, artículo 26.1.

# LEGISLACIÓN LABORAL

## Capítulo 23. Laboral

Para el Estado mexicano los años de 1992 y 1994 han sido de gran importancia. El primero, porque a partir de ahí cambia el enfoque de su política, de apertura de integración comercial por la estrategia de negociación de tratados. El segundo, debido a que a partir de la entrada en vigor del *Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN)* contrajo obligaciones ante Estados Unidos de América y Canadá, mismo que ha contribuido al crecimiento económico y elevado el nivel de vida de la población de los tres Estados parte.

Sin embargo, como dice aquella frase de Heráclito de Éfeso: “Todo cambia, nada permanece”, y lo que existe se transforma y después de 25 años de permanencia, los Estados parte consideraron conveniente modificar el TLCAN en apego a lo permitido por la “*Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de (1969)*”,<sup>226</sup> por lo que a partir del mes de julio de 2017 se da inicio con las negociaciones para modernizar el TLCAN.<sup>227</sup>

En el mes de septiembre de 2018, los tres países llegaron a un acuerdo trilateral, finalizando en noviembre del mismo año y entrando en vigor a partir del 1° de julio de 2020, con lo cual se logra certidumbre jurídica para continuar posicionando a América del Norte como la región comercial más integrada, estableciendo un nuevo nombre a dicho acuerdo trilateral: “Tratado de entre México, Estados Unidos y Canadá”, T-MEC por sus siglas en español.

---

226 *Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969*, parte IV. Enmienda y Modificación de los Tratados, Viena, Austria, 1969, artículos 39-41.

227 Oficio No. SELAP/300/1841/17, México, Subsecretaría de Enlace Legislativo y Acuerdos Políticos, Mesa Directiva de la Cámara de Senadores de H. Congreso de la Unión, 2017.

El TLCAN no incorporó el tema laboral en su contenido, aunque se aprobó un acuerdo paralelo que abordaba algunos objetivos laborales, sin embargo, este carecía de mecanismos de rendición de cuentas y eran solo compromisos que los países no estaban obligados a cumplir, “poniendo énfasis en los propósitos y funciones de cooperación y restándole importancia al procedimiento de solución de controversia”.

En este sentido, el Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte (ACLAN), que entró en vigor a la par que el TLCAN, contenía objetivos como: “mejorar las condiciones de trabajo; estimular la cooperación entre los países socios; alentar el intercambio de información; proseguir actividades de cooperación; promover la observancia y la aplicación efectiva de las respectivas legislaciones laborales nacionales y, promover la transparencia en la administración de la legislación laboral”.<sup>228</sup>

El ACLAN, no contempla la homologación de las normas laborales ni reformas a la legislación laboral de una parte por sugerencia o presión de otra. Ninguna de sus partes estuvo “facultada para ejercer presión alguna hacia la homologación de normas laborales, para imponer esquemas de acción conjunta o para modificar el marco jurídico e institucional laboral de cualquier otra parte”.<sup>229</sup>

Por medio del ACLAN, los gobiernos se comprometieron a “garantizar que los procedimientos antes sus tribunales laborales sean justos, equitativos y transparentes; disponer que las resoluciones definitivas en los procedimientos ante las autoridades laborales se hagan por escrito, se pongan a disposición de las partes sin demora y se funden en información o pruebas; que las partes tengan derecho a solicitar revisión cuando corresponda; garantizar que los tribunales laborales sean imparciales e independientes; que las partes tengan acceso a los

---

228 *cfr.* Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte, México, Diario Oficial de la Federación, 21 de diciembre de 1993. Este instrumento jurídico internacional fue suscrito por los gobiernos de México, Estados Unidos y Canadá el 14 de septiembre de 1993; fue aprobado por el Senado mexicano el 22 de noviembre de 1993; y entró en vigor el 1º de enero de 1994.

229 *Informe del Comité Consultivo Nacional sobre el ACLAN*, México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Unidad de Asuntos Internacionales, 1998.z

recursos para hacer efectivos sus derechos laborales; establecer o mantener oficinas para la defensa de los derechos laborales; publicar leyes, reglamentos y resoluciones en materia laboral y difundirla”.<sup>230</sup>

En el T-MEC se incluye este capítulo laboral en el que los Estados parte “afirman el compromiso que tienen como miembros de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)” y aceptan la obligación de apegarse a las declaraciones, a desarrollar actividades de cooperación y al Convenio sobre la Libertad Sindical y la Protección del Derecho de Sindicación de 1949 número 87.

Con la Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento de 1998, se reafirman las obligaciones y los compromisos inherentes de la pertenencia a la OIT; es decir, es la expresión del compromiso de los gobiernos y de las organizaciones de empleadores y de trabajadores de respetar y defender los valores humanos fundamentales, de vital importancia en el plano económico y social.

Lo anterior, es vertido tanto en dicha declaración como en el T-MEC en cinco principios y derechos fundamentales, como son “la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva; la eliminación de todas las formas de trabajo forzoso u obligatorio; la abolición efectiva del trabajo infantil, la prohibición de las peores formas de trabajo infantil y otras protecciones laborales para niños y menores; la eliminación de la discriminación en materia de empleo y ocupación; y condiciones aceptables de trabajo respecto a salarios mínimos, horas de trabajo, seguridad y salud en el trabajo”.<sup>231</sup>

En la ya mencionada Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento de 1998 y en la Declaración de la OIT sobre la Justicia Social para una Globalización Equitativa de 2008, se establece que, con relación a los cambios, compromisos y esfuerzos de los miembros de

---

230 *cfr.* Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte, *op. cit.*

231 *cfr.* Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento; Suiza, OIT, 86ª Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, 1998, modificada en 2022; y *Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 23. Laboral, artículo 23.1. Definiciones.

la OIT, mediante las normas internacionales del trabajo, y para situar el empleo pleno y productivo, el trabajo decente como elemento central de las políticas económicas y sociales se deben basar en cuatro objetivos estratégicos:

- 1) Promover el empleo creando un entorno institucional y económico, donde las personas puedan adquirir y actualizar las capacidades y competencias que necesitan para poder trabajar de manera productivas; buscar que las empresas tanto públicas como privadas sean sostenibles para hacer posible el crecimiento y la generación de mayores oportunidades y de empleo e ingreso y de esta manera la sociedad pueda seguir sus objetivos de desarrollo económico y progreso social, así como alcanzar un buen nivel de vida.
- 2) Adoptar y ampliar medidas de seguridad social y protección de los trabajadores, condiciones de trabajo saludables y seguras y, medidas en materia de salarios que garantice a los trabajadores una justa distribución y un salario mínimo vital.
- 3) Promover el diálogo social para adaptar la aplicación de los objetivos estratégicos a las necesidades y circunstancias de cada Estado; buscar traducir el desarrollo económico en progreso social y el progreso social en desarrollo económico; y fomentar la eficacia de la legislación y las instituciones laborales.
- 4) Respetar, promover y aplicar los principios y derechos fundamentales en el trabajo, teniendo en cuenta la libertad de asociación, la libertad sindical y el reconocimiento efectivo del derecho de negociación colectiva.<sup>232</sup>

En esta tesitura, en el T-MEC los Estados parte reconocen, por un lado, “el importante papel de las organizaciones de trabajadores y empleadores en la protección de los derechos laborales”, y por el otro, que deben enfocarse en “comerciar bienes producidos bajo el cumplimiento de las reglas de este capítulo”. Asimismo, adoptarán y mantendrán leyes que regulen condiciones aceptables de trabajo respecto a salarios mínimos, horas de trabajo, seguridad y salud en el empleo.<sup>233</sup>

---

232 *cfr.* Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento, *op. cit.*; y Declaración de la OIT sobre la Justicia Social para una Globalización Equitativa, Suiza, Organización Internacional del Trabajo, 97ª Conferencia Internacional del Trabajo, 2008.

233 *Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 23, Laboral, artículo 23.3 Derechos Laborales.

Respecto a la eliminación todas las formas de trabajo forzoso, incluido el trabajo infantil, “los Estados se comprometen a no importar mercancías que deriven de estas malas prácticas, por lo que establecerán mecanismos de cooperación para identificar su procedencia”.<sup>234</sup>

Las partes también “reconocen que los trabajadores y los sindicatos deben realizar sus actividades en un clima libre de violencia, amenaza e intimidación, por lo que se obligan a abordar estos tipos de incidentes”.<sup>235</sup>

De igual manera, se obligan a proteger bajo sus leyes laborales a todos los trabajadores, tengan o no la nacionalidad del país en cuestión. Asimismo, los países miembros “reconocen la importancia de promover la equidad de género y eliminar la discriminación por cuestiones de género y se comprometen a implementar políticas para proteger a los trabajadores contra la discriminación en el empleo”<sup>236</sup> y a decir de un experto en el tema, la “promoción y garantía de leyes laborales que prevean procedimientos y acceso a tribunales”.<sup>237</sup>

## Diálogo y cooperación laboral

El T-MEC propone para la solución de posibles conflictos “fomentar el diálogo, cooperación y comunicación en temas laborales entre los países miembros”.<sup>238</sup> Por ejemplo, una parte puede pedir dialogar sobre algún asunto laboral específico con otra parte, a través de una solicitud escrita, entregada a la oficina o funcionario designado; el diálogo deberá iniciar al menos 30 días después de la recepción de la solicitud, será de buena fe y en este, las partes deben proporcionar un medio para recibir y considerar los puntos de vista de las personas interesadas en el asunto. Si

234 *ibidem*, Capítulo 23. Laboral, artículo 23.6, Trabajo Forzoso u Obligatoria.

235 *ibidem*, artículo 23.7 Violencia contra Trabajadores, T-MEC

236 *ibidem*, artículo 23.9 Discriminación en el Centro de Trabajo, T-MEC

237 Méndez Arellano, Rodrigo, “MA, las relaciones laborales y el T-MEC”, blog, México, Internacional Legal Counsel, 3 de julio del 2020, <https://malegalcounsel.com/blog/f/las-relaciones-laborales-y-el-t-mec>

238 *Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá, op. cit.*, Capítulo 23. Laboral, artículo 23.13 Diálogo Cooperativo y Laboral.

las partes dialogantes resuelven el asunto, documentarán el resultado, incluyendo los pasos y plazos específicos que hayan decidido.

Ahora bien, las partes buscarán a través de la cooperación y el diálogo alcanzar una solución satisfactoria de cualquier asunto que surja con relación al presente capítulo; si no se logra por este medio, “una parte podrá solicitar consultas laborales respecto a cualquier asunto, a través de la entrega de una solicitud escrita al punto de contacto de la parte solicitada”.

De igual forma, una tercera parte que considere que tiene interés en el asunto, podrá participar mediante una notificación por escrito, explicando su interés sustancial a las otras partes en un término de siete días, después de la entrega de la solicitud para consultas laborales. “Las consultas laborales iniciarán a más tardar 30 días después de la fecha de entrega de la solicitud. Las partes pueden asistirse de asesores expertos”.<sup>239</sup>

Asimismo, “si las partes consultantes no han logrado resolver el asunto, una parte consultante podrá a través de una solicitud escrita, pedir que los ministros relevantes de las partes consultantes, o las personas que ellos designen, se reúnan para considerar el asunto en cuestión”. Después de la fecha de recepción de la solicitud, los ministros se reunirán de inmediato y buscarán resolver el asunto, incluso, podrán consultar a expertos independientes para asistirles, y recurriendo a procedimientos tales como buenos oficios, conciliación o mediación.

Si las partes consultantes logran resolver el asunto, “documentarán el resultado incluyendo los pasos específicos y los plazos decididos y los pondrán a disposición de la otra parte y del público.”<sup>240</sup>

---

239 *ibidem*, Capítulo 23. Laboral, artículo 23.17 Consultas Laborales, numerales 1-5.

240 *ibidem*, numeral 6-7.

## El Consejo Laboral

El tratado exige establecer un Consejo Laboral integrado por representantes gubernamentales de cada Estado parte, los cuales deberán de provenir de los Ministerios de Comercio y Trabajo o Secretarías como es el caso de México; por vez primera, se reunirá al concluir el primer año de entrada en vigor el T-MEC. Posteriormente, lo hará cada dos años con la intención de discutir asuntos relacionados con la implementación de este capítulo, revisará su funcionamiento y efectividad y luego podrá llevar a cabo revisiones subsecuentes, según lo decidan las partes, durante el quinto año después de la fecha de entrada en vigor del tratado.<sup>241</sup> Asimismo, cada parte designa una oficina o un funcionario para tratar los asuntos relacionados con este capítulo.<sup>242</sup> En el caso de México, se designó a la Secretaría de Economía.

## México y los compromisos laborales ante el T-MEC

El referido capítulo incluye un anexo sobre la representación de los trabajadores en la contratación colectiva (Anexo 23 Laboral), en el que el Estado mexicano se compromete a adoptar en su legislación una serie de medidas y principios relacionados con el reconocimiento efectivo a la negociación colectiva, estableciendo como fecha de generación e implementación antes del 1º de enero de 2019.

Entre los principales compromisos asumidos en el anexo laboral encontramos:

1. Derecho de los trabajadores a participar en la negociación colectiva y a organizar, formar y unirse al sindicato de su elección, sin injerencia de los patrones en las actividades sindicales.
2. Creación de un órgano independiente encargado de la conciliación y el registro de los contratos colectivos.
3. Elección de líderes sindicales mediante el voto personal, libre y secreto de trabajadores.

---

241 *ibidem*, Capítulo 23. Laboral, artículo 23.14 Consejo Laboral.

242 *ibidem*, artículo 23.15 Puntos de Contacto.

4. Verificación por la autoridad de que la mayoría de los trabajadores apoyan a sus dirigentes, así como el contenido de los contratos colectivos negociados y sus revisiones a través del voto personal, libre y secreto.
5. Revisión dentro de los siguientes cuatro años de todos los contratos colectivos.
6. Publicidad de los contratos colectivos y documentos relacionados, y creación de un sitio web centralizado que permita su consulta.

De esta manera, las reformas laborales garantizan, por un lado, la implementación de las disposiciones de los artículos “107 y 123 constitucionales en materia de justicia laboral”,<sup>243</sup> y por el otro, el cumplimiento de los compromisos adquiridos en las negociaciones del T-MEC y en el Convenio sobre el Derecho de Sindicación y de Negociación Colectiva de 1949 número 98 de la OIT, ratificado por México en noviembre de 2018. En dicho convenio se exige a los Estados miembros “velar por la protección de los trabajadores contra actos de discriminación antisindical; y garantizar la defensa a las organizaciones de trabajadores y a las organizaciones de empleadores”.<sup>244</sup>

En este sentido, el 1.º de mayo de 2019, el Diario Oficial de la Federación publica que “se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo (LFT), de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, de la Ley Federal de la Defensoría Pública, de la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y de la Ley del Seguro Social, en materia de Justicia Laboral, Libertad Sindical y Negociación Colectiva.”<sup>245</sup>

---

243 Decreto por el que se declaran reformadas y adicionadas diversas disposiciones de los artículos 103 y 127 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* en materia laboral, México, Diario Oficial de la Federación, 24 de febrero de 2017.

244 Convenio sobre el Derecho de Sindicación y de Negociación Colectiva, 1949 (núm. 98), Suiza, Organización Internacional del Trabajo, Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, 32ª Reunión, 1949.

245 Decreto por el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, de la Ley Federal de la Defensoría Pública, de la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y de la Ley del Seguro Social, en materia de Justicia Laboral, Libertad Sindical y Negociación Colectiva, México, Diario Oficial de la Federación, 01 de mayo de 2019.

En enero de 2021, se crea la guía de acción para México denominada: T-MEC y su Mecanismo Laboral de Respuesta Rápida (MLRR), la cual es un procedimiento de resolución de controversias en tratados comerciales, que tiene por objeto reforzar el cumplimiento de los compromisos laborales asumidos en el tratado.

El MLRR se diferencia de otros mecanismos de resolución de controversias en que las sanciones comerciales no son aplicables al sector productivo, sino que se aplican directamente a las empresas y estas pudieran hacerse extensivas a la cadena de valor de productos manufacturados, impactando en sus exportaciones. Además, el MLRR se distingue de otros mecanismos por su celeridad, ya que puede resolver una controversia en aproximadamente cuatro meses.

En esta guía se expone el procedimiento para la recepción y admisión de quejas, desde la presentación formal de la solicitud, los plazos de respuesta a la solicitud hasta su conclusión. Designando a la Secretaría de Trabajo y Previsión Social (STPS) como “autoridad competente, encargada de compilar el respaldo jurídico con los medios de prueba para que permitan determinar si existe o no una denegación de sus derechos”<sup>246</sup>

En esta tesitura, el Consejo de Representantes de la Comisión Nacional de Salarios Mínimos que fija los salarios mínimos general y profesionales, con base al marco de referencia que aporta el Informe de la Dirección Técnica, resuelve que a partir del 1.º de enero de 2022, que para la aplicación de los salarios mínimos en México, habrá dos áreas: “el área geográfica de la frontera norte y el área del resto del país”.

Al respecto, la fijación de los salarios se clasifica en: “primero, el monto del salario mínimo vigente a partir del 1º de enero de 2021; segundo, un Monto Independiente de Recuperación (MIR) que se suma al monto del salario mínimo vigente anterior; y tercero, un factor de aumento por fijación igual a 9% que se aplica a la suma del salario mínimo vigente anterior y MIR”<sup>247</sup>

---

246 T-MEC y su Mecanismo de Respuesta Rápida: una guía de acción para México, 1ª ed., México, Gobierno de la República, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Secretaría de Economía, 2021.

247 Resolución del Honorable Consejo de Representantes de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos que fija los salarios mínimos generales y profesionales que habrán de regir a partir del 1 de enero de 2022, México, Diario Oficial de la Federación, 08 de diciembre de 2021.

Más adelante, en agosto de 2022 se aprueban los Lineamientos Generales para los Procedimientos de Democracia Sindical, el cual tiene por objeto “establecer los criterios que deberá observar el Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral, los empleadores y las organizaciones sindicales, para atender, verificar y organizar los procedimientos de democracia sindical establecido en la Ley Federal del Trabajo”.<sup>248</sup>

Dichos lineamientos “homologan criterios de actuación, para que sindicatos, empresas y el Centro Federal Laboral, tengan certeza en la organización, sustanciación y verificación de consultas sindicales”, igualmente, “establecen las formalidades que los sindicatos están obligados a cumplir ante la autoridad y sus afiliados al organizar una consulta”, así como las condiciones para que los trabajadores participen de forma libre, secreta y segura.<sup>249</sup>

Cabe señalar que, dentro de los artículos transitorios de la Ley Federal del Trabajo, se contemplaron diversos plazos en cumplimiento a esos compromisos. Para ello, la STPS, con base en el plan de implementación y transición por etapas del nuevo modelo laboral, consultará el cumplimiento de dichos plazos con el Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral, la Junta Federal, los centros locales de conciliación o los juzgados laborales.<sup>250</sup>

Consultará con las instituciones que, con base en el plan de implementación y transición por etapas del nuevo modelo laboral, estén involucradas en el reconocimiento del caso, tales como el Centro Federal de Conciliación y registro Laboral, la Junta Federal, los Centros Locales de Conciliación o los juzgados laborales.

En la primera etapa, “noviembre de 2020, ocho entidades federativas migraron al nuevo modelo de solución de conflictos en materia laboral, Campeche, Chiapas, Durango, Estado de México, Hidalgo (federal), San Luis Potosí y Zacatecas”.

---

248 *Extracto del acuerdo por el que se aprueban los Lineamientos Generales para los Procedimientos de Democracia Sindical*, México, Diario Oficial de la Federación, 17 de agosto de 2022.

249 *Comunicado Conjunto (063/2022)*, México, Gobierno de la República, Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral, <https://centrolaboral.gob.mx/comunicados/182-aprueba-junta-de-gobierno-del-cfcr-l-lineamientos-para-fortalecer-la-democracia-sindical>

250 T-MEC y su Mecanismo de Respuesta Rápida: una guía de acción para México, *op. cit.*

En la segunda etapa, “octubre de 2021, trece entidades federativas hicieron lo suyo para sumarse en la implementación del nuevo modelo de justicia laboral, Aguascalientes, Baja California, Baja California Sur, Colima, Guanajuato, Guerrero, Morelos, Oaxaca, Puebla, Querétaro, Quintana Roo, Tlaxcala y Veracruz”.

La tercera etapa se aplicó “en mayo de 2022, en la que el resto de las entidades federativas, que conforman el Estado mexicano, implementan el nuevo modelo de justicia laboral, Chihuahua, Ciudad de México, Coahuila, Jalisco, Michoacán, Nayarit, Nuevo León, Sinaloa, Sonora, Tamaulipas y Yucatán.”<sup>251</sup>

De esta manera, del mes de mayo de 2021 al mes de mayo de 2022, el Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral armonizó las funciones de legitimación de contratos colectivos de trabajo y las funciones conciliatorias y jurisdiccionales.

## La homologación de los salarios: caso industria automotriz

El acuerdo laboral del T-MEC parece ser un avance importante en materia de derechos laborales para los mexicanos. Durante los 26 años de vigencia del TLCAN, el Estado mexicano ofreció salarios bajos y mano de obra barata, además de que, en el ACLAN, no se contempló la homologación de las normas laborales ni reformas a la legislación laboral.

En el TLCAN, México se convirtió en ensamblador de empresas manufactureras, principalmente de la *industria automotriz*. En el T-MEC, los Estados parte se comprometen a “... desarrollar herramientas analíticas y de cumplimiento relacionadas con salario igual por trabajo igual o por trabajo de igual valor”; además, no solo plantearon homologar los salarios, sino modificar las reglas de origen de los automóviles. El cambio más importante que se dio en las reglas de origen consiste en que, para que un automóvil sea considerado de una región y se pueda exportar libre de arancel, el 75% de su contenido tendrá que provenir de algunos de los tres Estados parte.

---

251 *idem*.

En este tenor, la Asociación Mexicana de la *Industria Automotriz* (AMIA) declara que para México la *industria automotriz* representa el 3.5% del Producto Interno Bruto (PIB) y que en el 2021 generó arriba de los 930 000 empleos, con inversión extranjera directa de 5367 millones de dólares y una producción de más de 3 millones de vehículos, ocupando el 7.º lugar a nivel mundial.<sup>252</sup>

En cuanto a la homologación de los salarios, el T-MEC contempla que el Valor de Contenido Laboral (VCL), consiste en que “cada Estado parte dispondrá que un vehículo de pasajeros es originario solamente si el productor del vehículo certifica que su producción cumple con los porcentajes del 30, 33 y 40% de manera gradual en salarios por gastos de materiales, manufactura, tecnología y de ensamble del 1.º de enero de 2020 al 31 de diciembre de 2023 para autos ligeros y del 45% para automóviles pesados, debiendo estar elaborados en plantas manufactureras donde se pague como mínimo 16 dólares la hora a los trabajadores”.<sup>253</sup>

Para Jesús Enrique Ramírez Pérez, líder de la Confederación Regional Obrera Mexicana (CROM) en Aguascalientes, la renegociación del tratado exige que en nuestro país se eleven los salarios en el ramo automotriz, pero que, aún está muy lejos su homologación con relación a los 16 dólares que se sugiere por hora laboral, cuando en México el ingreso promedio ronda entre los 3 y 4 dólares por hora. “La idea no suena nada mal, porque significaría un aumento considerable en los sueldos de los trabajadores, sin embargo, siendo realistas, deberá haber una gradualidad y, sobre todo, tratar de preservar el mayor número de empleos”.<sup>254</sup>

En el mismo sentido, el presidente de la Confederación Nacional de la República Mexicana (Coparmex), Francisco Ruíz, “señaló que las empresas del ramo automotriz tendrán que aumentar el salario a sus trabajadores, en virtud de la homologación salarial”. Continúa diciendo que “existe el error de pensar que entre más bajo es el salario, más gana la empresa, que eso es una mentira, que, el salario alto significa que la empresa está siendo altamente productiva”.<sup>255</sup>

252 *cfr. Diálogo con la industria automotriz 2018-2024*, México, Asociación Mexicana de la *Industria Automotriz*, 2021, <https://www.amia.com.mx/>

253 Tratado México, Estados Unidos, Canadá, artículo 7ºj, Valor de Contenido Laboral.

254 *Estamos distantes de homologar sueldo en el sector automotriz*, México, Confederación Regional Obrero Mexicana, 29 de octubre de /2022, <https://www.lja.mx/2021/02/estamos-distantes-de-homologar-sueldos-en-el-sector-automotriz-crom/>

255 *La industria automotriz tendrá que subir salarios de trabajadores*, México, La Jornada, diario, 29 de octubre de 2022.

De acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, la aplicación de las normas de trabajo corresponde a las autoridades federales cuando se trate de ramas industriales del sector automotriz, incluyendo autopartes mecánicas o eléctricas. Como se mencionó anteriormente, para la aplicación de los salarios en la en el Estado mexicano, habrá dos áreas geográficas: la “Zona Libre de la Frontera Norte y la del Resto del País, y los salarios mínimos generales que tendrán vigencia a partir del 1° de enero de 2022, se incrementarán en 22% en las dos zonas”.

Sobre el particular, los salarios que existen en la *industria automotriz* de nuestro país no son altamente competitivos; por ejemplo, trabajadores de la Volkswagen el 14 de septiembre de 2022 llevaron a cabo una consulta laboral y en apego al nuevo modelo de justicia laboral: “6,571 trabajadores votaron de forma personal, libre, directa y secreta de un padrón de 6867 afiliados, lo cual representa el 95% de participación, de la que surgió el convenio de revisión integral, aprobado por el 63% de los trabajadores, por el que la empresa se comprometió a otorgar el 9% de incremento salarial, 2% a prestaciones y pago retroactivo de tales incrementos al 20 de julio 2022”.<sup>256</sup>

Desde el punto de vista de la creación de empleo en general, menciona el economista Arnulfo R. Gómez, el TLCAN “no cumplió con sus objetivos de creación de empleos. En tanto, la Población Económicamente Activa (PEA) creció en 22 millones de personas, solo cristalizaron 10.5 millones de puestos de trabajo. Por el déficit de 11 millones de empleos, los trabajadores se fueron unos a la informalidad, otros a Estados Unidos y el resto se tuvo que integrar a la delincuencia”.<sup>257</sup>

Otro dato sobre el empleo y su salario en la *industria automotriz* es que, en el año 2020, “según cifras de la OIT, el salario promedio mensual en Estados Unidos fue de 4 417 dólares, mientras que en Canadá promedia 3 288 dólares (25.6% menor al estadounidense) y en México solo alcanza 358 dólares (91.9% menor al estadounidense)”, larga brecha para la equidad salarial entre los tres países.

---

256 Trabajadores de Volkswagen aprueban revisión contractual por vía democrática y conjuran huelga, México, Gobierno de la República, Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral, Comunicado de prensa número 47, 14 de septiembre de 2022.

257 R. Gómez Arnulfo, “Incumplió el TLCAN con la creación de empleos”, México, ANTAD, consultado el 24 de abril de 2021, <https://antad.net/incumplio-tlcan-con-creacion-de-empleos/>

En esa misma fecha en México la Comisión Nacional de Salarios Mínimos autorizó un alza de 102.68 a 123.22 pesos por día, es decir, 862.54 pesos a la semana de acuerdo con el tipo de cambio de ese entonces, lo que equivalía a 45.56 dólares a la semana aproximadamente, o sea, menos de la décima parte de lo que ganan los trabajadores de Estados Unidos.

En 2021, el incremento salarial en México fue de 123.22 a 141.70 pesos, es decir, un aumento del 6%, por lo que la diferencia de salarios con relación a Estados Unidos sigue evidenciando una disparidad salarial.<sup>258</sup>

El 8 de diciembre de 2021, el Consejo de Representantes de la Comisión Nacional de Salarios Mínimos resuelve que a partir del 1.º de enero de 2022 se incrementarán los salarios en un 22%, lo cual significa que será de 260.34 pesos por jornada diaria de trabajo en el área geográfica de la Zona Libre Frontera Norte, y para el resto del país será de 172.87 pesos por jornada diaria de trabajo.<sup>259</sup>

Desde antes de la entrada en vigor del T-MEC, las reforma en materia laboral ya habían iniciado con los aumentos en el salario mínimo como un primer mecanismo para garantizar los derechos laborales de los trabajadores en México, estableciendo dos zonas: la fronteriza y la general, donde aquellos salarios pagados en la región fronteriza serán mayores para evitar la migración y tratar de igualar las condiciones con las ciudades que comparten frontera entre México y Estados Unidos.

Este aumento ha sido por arriba del 10% desde el inicio de la actual Administración Pública Federal (2019 en adelante) y se pretende que siga aumentando con el paso de los años para ofrecer un salario más competitivo y que, en teoría, serviría para mejorar y apoyar en las necesidades de las familias mexicanas.

---

258 *cfr.* Resolución del Honorable Consejo de Representantes de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos que fija los salarios mínimos generales y profesionales que habrán de regir a partir del 1 de enero de 2022, México, Diario Oficial de la Federación, 08 de diciembre de 2021.

259 *ídem.*

Por lo tanto, es de suma importancia continuar homologando los salarios de la *industria automotriz* en los tres países norteamericanos, como originalmente se planteó en las negociaciones del T-MEC, ya que esto beneficiaría a la comunidad laboral en México que ha sido discriminada en dicha temática, puesto que es de igual o mejor competitividad que las y los trabajadores de sus socios comerciales.

El compromiso del aumento salarial en el sector automotriz no solo recae en el Estado, sino que las empresas trasnacionales son corresponsables de dicho cumplimiento, ya que los salarios son pagados por ellas y no por el Estado. En opinión de un experto en la *industria automotriz*, la disminución de la brecha salarial podría tardar hasta 20 años, en un escenario positivo.

Para cerrar el tema, las empresas armadoras, fabricantes de partes y ensambladoras instaladas en México deben recordar que, para instalarse en el país, se les han otorgado precios muy bajos y los servicios públicos que requieren (energía eléctrica, agua, pavimentación, drenaje, carreteras, etc.), ventajas y facilidades que deben traducirse en beneficios para los trabajadores de la *industria automotriz*.

## CONSIDERACIONES FINALES

La presente obra científica se ha desarrollado bajo la inter y multidisciplinariedad del derecho y la economía, sustentada en investigación de frontera. En ella se analizan, describen y critican los pros y contras de la *industria automotriz* en México en el marco del T-MEC y la atracción de inversión de capital nacional e internacional en la materia, ya que este nuevo acuerdo tiene un alcance mayor al de su antecesor TLCAN, al incorporar reglas de origen mejoradas para los automóviles, camiones y otros productos entre las partes; derechos de propiedad intelectual; políticas de competencia; y protección de derechos laborales internacionalmente reconocidos.

En el marco de la actualización del TLCAN hacia el T-MEC, de conformidad con los textos oficiales del decreto promulgatorio mexicano de fecha 29 de junio de 2020, entre los principales cambios destacan:

- El TLCAN tenía 22 capítulos y 2 acuerdos complementarios, uno en materia laboral y otro en materia ambiental; y el T-MEC se estructura de 34 capítulos, anexos, protocolo modificadorio, instrumentos bilaterales (México-EE. UU.) y un Acuerdo en Materia de Cooperación Ambiental. Es más amplio, pero también complejo a la vez, dado su contenido altamente especializado.
- Reglas de Origen. (Capítulo 5)
- Relación con Acuerdos de Medio Ambiente y Conservación. (Capítulo 24)
- Derechos de Propiedad Intelectual. (Capítulo 20)
- Normas Laborales. (Capítulo 23)
- Solución de Controversias. (Capítulo 31)
- La inclusión de más emprendedores y pyme al comercio internacional. (Capítulo 25)
- Disposiciones en materia automotriz. (Capítulo 4, Apéndice)

Para el Estado mexicano, la modernización del TLCAN y su mutación al T-MEC, y la consecuente implementación del capítulo 23 en materia laboral, le ha traído grandes beneficios, sobre todo en el tema de los salarios del sector automotriz.

En primer lugar, se reconoce lo establecido en el Pacto Internacional de los Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1966), respecto del derecho a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo, el salario mínimo y el goce del mismo salario por trabajo igual, el límite de horario laboral, así como el derecho a fundar sindicatos, su afiliación y la libertad de elegir a sus representantes.

En segundo lugar, a lo vertido en el Convenio sobre la Libertad Sindical y la Protección del Derecho de Sindicación, 1949, Núm. 87, a las declaraciones de la Organización Internacional de Trabajo, relativas a los principios y derechos fundamentales en el trabajo y su seguimiento de 1998 y a la Declaración sobre la Justicia Social para una Globalización Equitativa de 2008.

En concordancia con lo anterior, el 1.º de mayo de 2019, se publica en el Diario Oficial de la Federación un decreto en el que se reforman, adicionan y derogan diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, de la Ley Federal de la Defensoría Pública, de la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y de la Ley del Seguro Social, en materia de Justicia Laboral, Libertad Sindical y Negociación Colectiva. Posteriormente, en agosto de 2022, se aprueban los Lineamientos Generales para los Procedimientos de Democracia Sindical.

De ahí que derivado del nuevo capítulo y anexo en materia laboral del T-MEC, el Estado mexicano se compromete a adoptar en su legislación una serie de medidas y principios relacionados con el reconocimiento efectivo a la negociación colectiva, lo que le permite convertirse en una herramienta útil para generar cambios en las condiciones laborales de los trabajadores involucrados en las controversias, otorgándoles mayor libertad en la elección de sus representantes sindicales y la homologación de salarios, entre ellos, el del sector automotriz.

Lo anterior, ha motivado que la implementación del nuevo modelo de justicia laboral en México, programado en tres etapas para las 32 entidades federativas que conforman el territorio nacional, se vaya desarrollando de manera gradual desde 2020 y transite de un sistema administrativo hacia un sistema judicial y de conciliación laboral con nuevos tribunales laborales y centro de conciliación en sustitución de las juntas de conciliación y arbitraje, entre otras estrategias.

Aunado a ello y como resultado de negociaciones entre el gobierno federal y los sectores empresarial y obrero, en México se ha pasado de un salario mínimo general de 89 pesos en 2018 a uno de 249 pesos en 2024 por jornada laboral diaria, acumulando un importante incremento gradual e inédito de más del 100% a sus trabajadores de acuerdo con información oficial, lo cual incluye a la *industria automotriz*, cuyo gran reto para el Estado mexicano y las empresas del sector es equiparlo al de Estados Unidos y Canadá.

Así, en las últimas tres décadas la relación comercial entre México, Estados Unidos y Canadá ha permitido que nuestro país tenga un incremento de la Inversión Extranjera Directa (IED) en el sector automotriz y, con ello, la creación de más y mejores empleos y salarios, claro, con sus vicisitudes en el camino. Este sector tiene impacto en diversas ramas económicas al ser productor de autopartes y fabricante de vehículos ligeros a nivel mundial, los cuales se exportan a diversos países.

Al respecto, como resultado de una revisión de aportaciones académicas sobre los treinta años de la integración económica norteamericana (1994-2024), se encontraron secuelas insatisfactorias por lo que hace al desarrollo igualitario de los tres países, la generación de empleos y el crecimiento económico mexicano. Con relación al sector automotriz, México no cambió sustantivamente su estatus con la adopción del TLCAN, pero dicha industria promete adquirir nueva relevancia bajo el T-MEC.

Desde esta perspectiva, la experiencia de esos treinta años no ha sido en vano en lo referente a conflictos comerciales en el marco del TLCAN y su continuidad con el T-MEC, debido a que México ha demostrado capacidad para contener en conflictos internacionales, aunque Estados Unidos no siempre acató las resoluciones respectivas y ha prolongado algunos conflictos durante décadas.

Si bien no hubo controversias relevantes específicamente relacionadas con el sector automotriz durante la vigencia del TLCAN, podrían surgir muchas dentro del T-MEC. Sin embargo, no hay suficientes datos disponibles que permitan hacer una aseveración general al respecto, con la salvedad del caso *Vento Motorcycles vs. México*.

Por otro lado, México ha logrado sanear en parte sus finanzas públicas, evitar el endeudamiento externo, mantener una visión oportuna y coherente de la evolución de las actividades económicas del país, implementar políticas públicas y un marco regulatorio que permite generar las condiciones para la atracción de la inversión extranjera y, sobre todo, detonar el denominado *nearshoring* (relocalización), lo que alienta aún más la llegada de nuevos capitales internacionales para aprovechar las ventajas competitivas, pero con beneficios recíprocos y justos, aun cuando se han presentado diversos factores en el mundo, tales como la recesión económica ocasionada por la pandemia del Coronavirus (COVID-19) o SARS-CoV-2, la disminución en la cadena de suministros, sobre todo en la *industria automotriz*, la pérdida del poder adquisitivo monetario, la inflación y el desempleo, así como la guerra entre Rusia y Ucrania, que motivó el desabasto de petróleo y otros energéticos.

Con el *nearshoring*, que viene desde el TLCAN, pero que se ha acelerado con el T-MEC y la resiliencia internacional, México no solo puede desempeñar un papel valioso en la manufactura y en la cadena de suministros, sino también detonar su potencial como innovador e inventor, lo que traerá como consecuencia ser considerado como fuente de crecimiento económico en toda la región, debido a la ventaja competitiva que posee, al buen comportamiento de su economía, a la armonización jurídica en materia económica internacional en que participa, a la privilegiada posición geográfica para la relocalización de empresas extranjeras, así como contar con un sector manufacturero experimentado, redes industriales y acuerdos de libre comercio.

Se puede concluir que el T-MEC es una herramienta útil para generar productividad en materia automotriz y cambios en las condiciones laborales de los trabajadores mexicanos, sobre todo en el aumento gradual del salario, para homologarlo con el de los de Estados Unidos y Canadá, lo que hasta el momento ha experimentado poco avance, entre otros motivos, porque las políticas de varias empresas, sobre todo extranjeras, se resisten a ese fin, ya que consideran mermada su rentabilidad en un mercado altamente competitivo.

Se trata pues de consolidar a México como una de las principales potencias en materia automotriz, de aumentar el poder adquisitivo de los trabajadores de este gran sector económico y de reproducir este mecanismo al resto de la mano de obra mexicana para mejorar su nivel de vida e incrementar el desarrollo del país.

## REFERENCIAS

- “Casos”, Search cases (base de datos), Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), 2022, <https://icsid.worldbank.org/es/cases/search-cases>.
- “DS132: México — Investigación antidumping sobre el jarabe de maíz con alta concentración de fructosa procedente de los Estados Unidos”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/22s9a88k>.
- “DS203: México — Medidas que afectan al comercio de cerdos vivos”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/yckkfsre>.
- “DS204: México — Medidas que afectan a los servicios de telecomunicaciones”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/yxdfsuc>.
- “DS281: Estados Unidos — Aplicación de medidas antidumping al cemento procedente”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 3 de diciembre de 2020, <http://tinyurl.com/4n2m24sz>.
- “DS282: Estados Unidos — Medidas antidumping relativas a las tuberías para perforación petrolera procedentes de México”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 3 de diciembre de 2020, <http://tinyurl.com/3ky356t2>.
- “DS295: México — Medidas antidumping definitivas sobre la carne de bovino y el arroz”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/2uws3yck>.
- “DS308: México — Medidas fiscales sobre los refrescos y otras bebidas”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/3w6zn9cp>.
- “DS344: Estados Unidos — Medidas antidumping definitivas sobre el acero inoxidable procedente de México”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 3 de diciembre de 2020, <http://tinyurl.com/35f3faet>.
- “DS386: Estados Unidos — Determinadas prescripciones en materia de etiquetado indicativo del país de origen”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 20 de enero de 2016, <http://tinyurl.com/yjd92pta>.

“DS560: México – Derechos adicionales sobre determinados productos procedentes de los Estados Unidos”, Organización Mundial del Comercio, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 11 de julio de 2019, <http://tinyurl.com/pntyx839>.

*Acuerdan México, Canadá y Estados Unidos la modernización del TLCAN*, comunicado del Gobierno de México, Secretaría de Economía, 30/09/2018 en: <https://www.gob.mx/se/articulos/acuerdan-mexico-canada-y-estados-unidos-la-modernizacion-del-tlcan-176950?idiom=es>; y *Se firma el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC)*, comunicado del Gobierno de México, Secretaría de Economía, México, 30 de noviembre de 2018 en: <https://www.gob.mx/se/articulos/se-firma-el-tratado-entre-mexico-estados-unidos-y-canada-t-mec?idiom=es>.

*Acuerdo de Cooperación Laboral de América del Norte*, México, Diario Oficial de la Federación, 21 de diciembre de 1993.

*Acuerdo sobre Normas de Origen*, Estados Unidos de América, Organización Mundial del Comercio, 1994.

*Canadá aprueba el T-MEC*, México, Secretaría de Relaciones Exteriores, <https://embamex.sre.gob.mx/eua/index.php/es/boletines/1639-canada-aprueba-el-t-mec>

*Canadá-Estados Unidos-México (T-MEC/USMCA). Renegociación del acuerdo*, Organización de Estados Americanos, Sistema de Información sobre Comercio Exterior, consultado el 24 de abril de 2020, [http://sice.oas.org/TPD/USMCA/USMCA\\_s.ASP](http://sice.oas.org/TPD/USMCA/USMCA_s.ASP).

Cárdenas Gracia, Jaime, “El derecho soberano a la regulación interna: el caso de la energía eléctrica desde la Constitución y el T-MEC”, *Hechos y Derechos*, revista, México, Universidad Nacional autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, núm. 69, mayo-junio de 2022, <http://tinyurl.com/9aa3mhem>.

*Carta MXUSAuto Safety Standard*, firmada el 30 de noviembre de 2018, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.

*Comunicado Conjunto (063/2022)*, México, Gobierno de la República, Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral, <https://centrolaboral.gob.mx/comunicados/182-aprueba-junta-de-gobierno-del-cf-crl-lineamientos-para-fortalecer-la-democracia-sindical>

*Concluye la Séptima Ronda de Negociaciones para la Modernización del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Económica, comunicado 022/18, 5 de marzo de 2018, en: <https://www.gob.mx/se/prensa/concluye-la-septima-ronda-de-negociaciones-para-la-modernizacion-del-tlcan>.

- Concluye la Sexta Ronda de Negociaciones para la Modernización del TLCAN*, México, Secretaría de Economía, 29 de enero de 2018, en: <https://www.gob.mx/se/prensa/concluye-la-septima-ronda-de-negociaciones-para-la-modernizacion-del-tlcan>.
- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos*, México, Diario Oficial de la Federación, 5 de febrero de 1917, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 24 de enero de 2024.
- Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados*, Naciones Unidas, Viena, Austria, 23/05/1969, Diario Oficial de la Federación, 29 de octubre de 1974.
- Convenio sobre el Derecho de Sindicación y de Negociación Colectiva, 1949 (núm. 98)*, Suiza, Organización Internacional del Trabajo, Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo, 32ª Reunión, 1949.
- Cruz Miramontes, Rodolfo, y Cruz Barney, Óscar, “Diez años del Capítulo XX: solución de controversias entre las partes del tratado de Libre Comercio de América del Norte”, en Witker, Jorge (coord.), *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Evaluación jurídica: diez años después*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005.
- Cruz Miramontes, Rodolfo, y Cruz Barney, Óscar, “El incumplimiento de las obligaciones pactadas en el TLCAN. Análisis de un caso concreto: el acceso al mercado estadounidense de azúcar de caña producida en México”, en Witker, Jorge (coord.), *El Tratado de Libre Comercio de América del Norte. Evaluación jurídica: diez años después*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2005.
- De Oliveira Castro, Áurea Cristina, y Bessa Dias, Felipe Proença. “Camioneros de México: análisis de caso del mayor contencioso entre México y EEUU dentro del TLCAN”, CIMEXUS, revista nicolaíta de políticas públicas, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo, Instituto de Investigaciones Económicas y Empresariales, vol. VII, núm. 1, enero-junio de 2012, <http://tinyurl.com/yntfnsbv>.
- Decisión final de la revisión de la resolución final de la investigación antidumping sobre las importaciones de jarabe de maíz de alta fructosa, originarias de los Estados Unidos de América, caso MEX-USA-98-1904-01*, México, Diario Oficial de la Federación, 10 de octubre de 2000, <http://tinyurl.com/4zae7hcu>.
- Declaración de la OIT relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento*, Suiza, OIT, 86ª Reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo, 1998, modificada en 2022.

- Declaración de la OIT sobre la Justicia Social para una Globalización Equitativa*, Suiza, Organización Internacional del Trabajo, 97ª Conferencia Internacional del Trabajo, 2008.
- Declaración trilateral sobre la conclusión de la Cuarta Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 17 de octubre de 2017, <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-cuarta-ronda-de-negociaciones-del-tlcan-130879?idiom=es>.
- Declaración trilateral sobre la conclusión de la Primera Ronda de Negociaciones del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 20/08/2017, <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-primera-ronda-de-negociaciones-del-tratado-de-libre-comercio-de-america-del-norte-122167?idiom=es>.
- Declaración trilateral sobre la conclusión de la Quinta Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 21 de noviembre de 2017, <https://www.gob.mx/se/prensa/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-quinta-ronda-de-negociaciones-del-tlcan>.
- Declaración trilateral sobre la conclusión de la Segunda Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 05 de septiembre de 2017, <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-segunda-ronda-de-negociaciones-del-tlcan-125404?idiom=es>.
- Declaración Trilateral sobre la conclusión de la Tercera Ronda de Negociaciones del TLCAN*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Economía, 27 de septiembre de 2017, <https://www.gob.mx/se/articulos/declaracion-trilateral-sobre-la-conclusion-de-la-tercera-ronda-de-negociaciones-del-tlcan-128480?idiom>.
- Decreto de promulgación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, México, Diario Oficial de la Federación, 20 de diciembre de 1993.
- Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo de mercado interno, a partir de 1º de enero de 2004*, México, Diario Oficial de la Federación, 03 de diciembre de 2003.
- Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Automotriz, a partir del 11 de diciembre de 1989*, México, Diario Oficial de la Federación, 11 de diciembre de 1989.

- Decreto para el fomento y modernización de la industria manufacturera de vehículos de auto-transporte, a partir del 1º de enero 1990, México, Diario Oficial de la Federación, 11 de noviembre de 1989.
- Decreto para el fomento y operación de la industria maquiladora de exportación, a partir de 23 de diciembre de 1989, México, Diario Oficial de la Federación, 22 de diciembre de 1989.
- Decreto por el que se abroga el Decreto para el Fomento y Modernización de la Industria Manufacturera de Vehículos de Autotransporte, publicado el 11 de diciembre de 1989, México, Diario Oficial de la Federación, 28 de noviembre de 2000.
- Decreto por el que se acuerdan los seis Acuerdos Paralelos entre el gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y el gobierno de los Estados Unidos de América, celebrado por intercambio de cartas fechadas en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, México, Diario Oficial de la Federación, 27 de julio de 2019.
- Decreto por el que se aprueba 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*, hecho en Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, así como los 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, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.
- Decreto por el que se declaran reformadas y adicionadas diversas disposiciones de los artículos 103 y 127 de la *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos* en materia laboral, México, Diario Oficial de la Federación, 24 de febrero de 2017.
- Decreto por el que se reforman, adicionan y derogán diversas disposiciones de la Ley Federal del Trabajo, de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, de la Ley Federal de la Defensoría Pública, de la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y de la Ley del Seguro Social, en materia de Justicia Laboral, Libertad Sindical y Negociación Colectiva, México, Diario Oficial de la Federación, 01 de mayo de 2019.

- Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz, México, Diario Oficial de la Federación, 24 de octubre de 1962.
- Decreto que fija las bases para el desarrollo de la industria automotriz, México, Diario Oficial de la Federación, 24 de octubre de 1962.
- 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 1º de septiembre de 1964, México, Diario Oficial de la Federación, 25 de agosto de 1962.
- Diálogo con la industria automotriz 2018-2024, México, Asociación Mexicana de la Industria Automotriz, 2021, <https://www.amia.com.mx/>
- Diccionario de la lengua española, 23ª ed., Real Academia Española, España, 2014, actualización 2023, [www.rae.es](http://www.rae.es)
- Dictamen de las Comisiones Unidas de Relaciones Exteriores; de Puntos Constitucionales; de Economía; y de Relaciones Exteriores América del Norte, con opinión de la Comisión de Hacienda y Crédito Público, el que contiene proyecto de decreto por el que se aprueba 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, así como los seis acuerdos paralelos negociados en el marco de la suscripción del mismo, firmado en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, el treinta de noviembre de dos mil dieciocho, México, Senado de la República, LXIV Legislatura, 2019.
- El Senado de EE. UU. aprueba el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá, México, Gobierno de la República, 16 de enero de 2020, véase en <https://www.gob.mx/sre/es/articulos/el-senado-de-ee-uu-aprueba-el-tratado-entre-mexico-estados-unidos-y-canada-232048?idiom=es>
- Estamos distantes de homologar sueldo en el sector automotriz, México, Confederación Regional Obrero Mexicana, 29 de octubre de 2022, <https://www.lja.mx/2021/02/estamos-distantes-de-homologar-sueldos-en-el-sector-automotriz-crom/>

- Extracto del acuerdo por el que se aprueban los Lineamientos Generales para los Procedimientos de Democracia Sindical, México, Diario Oficial de la Federación, 17 de agosto de 2022.
- Gallardo Loya, Roberto Carlos, y Toledo Mazarriegos, Alma Delia, “La nueva configuración del derecho de la integración económica en América: hacia la conformación de la unión americana”, *Letras Jurídicas*, Revista Electrónica de Derecho, México, Universidad de Guadalajara, núm. 23, 2017, <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6915999>.
- García-Salazar, José A., Ramos-Sandoval, Ivonne N., y Aquino-Mercado, Pedro R., “Libre comercio vs. Proteccionismo en la agricultura de México: el caso del azúcar y el jarabe de maíz de alta fructosa”, *Revista Fitotecnica Mexicana*, México, Sociedad Mexicana de Fitogenética, vol. 44, núm. 3, 2021, <https://doi.org/10.35196/rfm.2021.3.455>. Véase también Organización Mundial del Comercio, “DS308...”, *op. cit.*
- Gobierno de la República, comunicado 104/2017, 19 de julio de 2017, en: <https://www.gob.mx/se/prensa/se-celebrara-la-primera-ronda-de-negociaciones-para-modernizacion-del-tlcan>.
- Good Neighbor Environmental Board, “Informe de la Junta Ambiental del Buen Vecino”, UNT Digital Library (base de datos), Washington D.C., abril de 1997, <https://digital.library.unt.edu/ark:/67531/metadc1258532/>.
- Guillén, María, Villalobos-Guizar, Valeria, González, Julio y Medina Mora, Nicolás, “La inversión de América del Norte”, *Nexos*, revista, México, 1 de enero de 2024, <https://www.nexos.com.mx/?p=77056>.
- Higuera Cota, María Fernanda, Mahecha Guerra, Ronal Enrique y Aguilar Barceló, José Gabriel, “Efecto de los tratados comerciales de América del Norte sobre las exportaciones agrícolas de México a Estados Unidos”, *Investigación Económica*, revista, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Facultad de Economía, vol. 82, núm. 324, junio de 2023, <https://doi.org/10.22201/fe.01851667p.2023.324.83363>.
- Industria Automotriz*, monografía, México, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología, Secretaría de Economía, 2014.
- Industria Automotriz*, monografía, México, Dirección General de Industrias Pesadas y de Alta Tecnología, Secretaría de Economía, marzo 2012.
- Información técnica sobre las normas de origen*, Organización Mundial de Comercio, véase en [https://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/roi\\_s/roi\\_info\\_s.htm](https://www.wto.org/spanish/tratop_s/roi_s/roi_info_s.htm)
- Informe a la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión sobre el inicio de negociaciones para la modernización del Tratado de Libre Comercio en América del Norte (TLCAN) entre Canadá, Estados Unidos y México*, México, Secretaría de Economía, julio de 2017.

- Informe de la Secretaría de Economía a la Cámara de Senadores del H. Congreso de la Unión sobre el resultado final de las negociaciones para la modernización del Tratado de Libre Comercio de América del Norte*, México, Gobierno de la República, Secretaría de Gobernación, Subsecretaría de Enlace Legislativo y Acuerdos Políticos, Oficio No. SELAP/300/3584/18, 09 de noviembre de 2018.
- Informe del Comité Consultivo Nacional sobre el ACLAN*, México, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Unidad de Asuntos Internacionales, 1998.
- La industria automotriz tendrá que subir salarios de trabajadores*, México, La Jornada, diario, 29 de octubre de 2022.
- Larriva, José y Vega, Amado, “Comercio exterior de la industria automovilística de México evolución y perspectiva”, revista Comercio Exterior, México, vol. 32, n°12, 1982.
- Ley Aduanera*, México, Diario Oficial de la Federación, 15 de diciembre de 1995, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 6 de noviembre de 2020.
- Ley de Comercio Exterior*, México, Diario Oficial de la Federación, 27 de julio de 1993, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 21 de diciembre de 2006.
- Ley de Comercio Exterior*, México, Diario Oficial de la Federación, 21 de diciembre de 2006.
- Ley de Expansión Comercial*, Estados Unidos de América, 1962 (Trade Expansion Act of 1962).
- Ley de Infraestructura de la Calidad*, México, Diario Oficial de la Federación, 1 de julio de 2020.
- Ley de Inversión Extranjera*, México, Diario Oficial de la Federación, 27 de diciembre de 1993, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 15 de junio de 2018.
- Ley Federal de Competencia Económica*, México, Diario Oficial de la Federación, 23 de mayo de 2014, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 27 de enero de 2017.
- Ley Federal de Protección a la Propiedad Industrial*, México, Diario Oficial de la Federación, 1 de julio de 2020.
- Ley Orgánica de la Administración Pública Federal*, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de diciembre de 1976, última reforma publicada, Diario Oficial de la Federación, 11 de enero de 2021, artículo 34.
- Lion Mexico Consolidated L.P. v. United Mexican States*, ARB(AF)/15/2, Washington D. C., CIADI, 20 de septiembre de 2021.

- Logran entendimiento México y Estados Unidos sobre el Tratado de Libre Comercio de América del Norte, comunicado, Gobierno de México, Secretaría de Economía, 27 de agosto de 2018, en: <https://www.gob.mx/presidencia/prensa/logran-entendimiento-mexico-y-estados-unidos-sobre-el-tratado-de-libre-comercio-de-america-del-norte>.
- Long, Tom, “Treinta años: caminos, utopías y distopías”, trad. de Andrea Ramírez Sánchez, Nexos, revista, México, 1 de enero de 2024, <https://www.nexos.com.mx/?p=77054>.
- McRae, Donald, y Siwiec, John, “Solución de Controversias del TLCAN: ¿Éxito o fracaso?”, en Oropeza García, Arturo (coord.), TLCAN. Reflexiones y propuestas a quince años de su firma, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, Cámara de Diputados, 2011, <https://biblio.juridicas.unam.mx/bjv/id/3372>.
- Méndez Arellano, Rodrigo, “MA, las relaciones laborales y el T-MEC”, blog, México, Internacional Legal Counsel, 3 de julio del 2020, <https://malegalcounsel.com/blog/f/las-relaciones-laborales-y-el-t-mec>.
- Murillo-Villanueva, Brenda y Carbajal Suárez, Yolanda, “Industria automotriz en la región del TLCAN. Un análisis del valor agregado en las exportaciones bilaterales”, *Nóesis, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, México, Instituto de Ciencias Sociales y Administración, Universidad Autónoma de Ciudad Juárez, vol. 32, núm. 63, enero-junio de 2023, <https://doi.org/10.20983/noesis.2023.1.3>.
- Oficio No. SELAP/300/1841/17, México, Subsecretaría de Enlace Legislativo y Acuerdos Políticos, Mesa Directiva de la Cámara de Senadores de H. Congreso de la Unión, 2017.
- Opinión de la Comisión de Hacienda y Crédito Público respecto del Protocolo que Incluye el Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, Canadá y los Estados Unidos de América (T-MEC)*, así como los seis acuerdos paralelos negociados en el marco de la suscripción del mismo, México, Senado de la República, LXIV Legislatura, 12 de junio de 2019, véase en: [http://comisiones.senado.gob.mx/hacienda/reu/docs/opinion\\_120619.pdf](http://comisiones.senado.gob.mx/hacienda/reu/docs/opinion_120619.pdf).
- Otero, Gerardo, “Los perdedores”, Nexos, revista, México, 1 de enero de 2024, <https://www.nexos.com.mx/?p=77048>.
- Protocolo por el que se sustituye el Tratado de Libre Comercio de América del Norte por el Tratado entre los Estados Unidos de América, los Estados Unidos Mexicanos y Canadá*, Buenos Aires, Argentina, 30 de noviembre de 2018.

- R. Gómez Arnulfo, “Incumplió el TLCAN con la creación de empleos”, México, ANTAD, consultado el 24 de abril de 2021, <https://antad.net/incumplio-tlcan-con-creacion-de-empleos/>
- Reporte T-MEC, *Un acercamiento a las disposiciones del nuevo tratado entre México, Estados Unidos y Canadá*, México, Secretaría de Economía, 2020.
- Resolución del Honorable Consejo de Representantes de la Comisión Nacional de los Salarios Mínimos que fija los salarios mínimos generales y profesionales que habrán de regir a partir del 1 de enero de 2022, México, Diario Oficial de la Federación, 08 de diciembre de 2021.
- Ruiz Durán, “Clemente, Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México”, *Friedrich Eberto Stiftung*, revista, México, núm. 6, 2016.
- Salgado Vega, Jesús, Olascoaga Torres, Adolfo y Salgado Naime, Fátima Yamel, “Tendencias y ciclos comunes en América del Norte, a partir del TLCAN”, *Brazilian Journal of Business*, Brasil, vol. 5, núm. 1, marzo de 2023, <https://doi.org/10.34140/bjbv5n1-002>.
- Serra Rojas, Andrés, *Derecho Administrativo*, México, Porrúa, 1994.
- Sobre la dilación, consúltese también la DS280. Organización Mundial del Comercio, “DS280: Estados Unidos – Derechos compensatorios impuestos a la placa de acero procedente de México”, *Solución de Diferencias* (página web oficial), 24 de febrero de 2010, <http://tinyurl.com/5t4fj6ex>.
- Sosa Barajas, Sergio W, “La industria automotriz de México: de la sustitución de importaciones a la promoción de exportaciones”, *Análisis Económico*, México, vol. XX, núm. 44, 2005.
- Textos Finales del T-MEC, Organización de Estados Americanos, Sistema de Información sobre Comercio Exterior, consultado el 05 de diciembre de 2020 en: [http://sice.oas.org/Trade/USMCA/USMCA\\_ToC\\_PDF\\_s.asp](http://sice.oas.org/Trade/USMCA/USMCA_ToC_PDF_s.asp). La misma información también se encuentra disponible en el portal web de la Secretaría de Economía del Gobierno de México, en: <https://www.gob.mx/t-mec>.
- T-MEC y su Mecanismo de Respuesta Rápida: una guía de acción para México, 1ª ed., México, Gobierno de la República, Secretaría del Trabajo y Previsión Social, Secretaría de Economía, 2021.
- Toledo Mazariegos, Alma Delia, y Gallardo Loya, Roberto Carlos, “La tridimensionalidad de la integración económica (jurídica, política y social)”, en Gallardo Loya, Roberto Carlos y Toledo Mazariegos, Alma Delia (coords.), *Estudios selectos de derecho económico y seguridad global*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, 2018.

- Trabajadores de Volkswagen aprueban revisión contractual por vía democrática y conjuran huelga, México, Gobierno de la República, Centro Federal de Conciliación y Registro Laboral, Comunicado de prensa número 47, 14 de septiembre de 2022.
- Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), México, Diario Oficial de la Federación, 20/12/1993, octava parte, capítulo XXII, artículo 2202.
- Tratado entre los Estados Unidos Mexicanos, los Estados Unidos de América y Canadá (T-MEC), Preámbulo, México, Diario Oficial de la Federación, 29 de julio de 2019.
- Velázquez Flores, Rafael, Cárdenas Ruiz, Francisco y Monjaraz Sandoval, José de Jesús Alejandro, “La idea de la soberanía nacional y la construcción de instituciones regionales en América del Norte: un análisis constructivista de la renegociación del TLCAN”, *Norteamérica*, revista académica, México, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, Universidad Nacional Autónoma de México, vol. 18, núm. 1, enero- junio de 2023, pp. 243-282, <https://doi.org/10.22201/cisan.24487228e.2023.1.592>.
- Velázquez Flores, Rafael, Schiavon, Jorge A., Ochoa Bilbao, Luis y García Waldman, David Horacio (coords.), *Introducción al estudio de las relaciones internacionales: 100 años de disciplina*, México, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, Universidad Autónoma de Nuevo León, 2019.
- Vento Motorcycles, Inc. v. United Mexican States, ARB(AF)/17/3, CIADI, Washington D. C., 6 de julio de 2020, <http://tinyurl.com/4j8us5n5>.
- Vicencio miranda, Arturo, “La industria automotriz en México: Antecedentes, situación actual y perspectiva”, *Scielo analytics*, México, año 2007, núm. 221, ene-abril 2007, año 2007, núm. 221, ene-abril 2007.
- Vieyra, Antonio, *El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, 1999.
- Witker Velásquez, Jorge, “Criterios para evaluar la experiencia jurídica del TLCAN. Un estudio de caso: el autotransporte de carga”, en Gambrill, Mónica (coord.), *Diez años del TLCAN en México*, México, Universidad Nacional autónoma de México, Coordinación de Humanidades, Centro de Investigaciones sobre América del Norte, 2006, <http://tinyurl.com/3eanb2f3>.
- Witker, Jorge, “El interés nacional frente al Tratado de Libre Comercio de América del Norte”, en Oropeza García, Arturo (coord.), *TLCAN 20 años ¿Celebración, desencanto o replanteamiento?*, México, Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico, 2014.

Witker, Jorge, “La actividad minera, el nuevo TLCAN y los derechos humanos”, *Boletín Mexicano de Derecho Comparado*, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, año L, núm. 153, septiembre-diciembre de 2018, pp. 739-760, <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2018.153.13655>.

Witker, Jorge, *Introducción al derecho económico*, 4ª ed., México, McGraw-Hill, UNAM, 2001.

Witker, Jorge, *Introducción al derecho económico*, 5ª ed., México, McGraw-Hill, UNAM, 2003.

## SEMBLANZA DE AUTORES

**R**oberto Carlos Gallardo Loya. Doctor en Derecho por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). Profesor investigador tiempo completo de la Facultad de Derecho de la BUAP. Investigador nacional nivel 1 del Sistema Nacional de Investigadoras e Investigadores del Consejo Nacional de Humanidades, Ciencias y Tecnologías (CONAHCYT). Responsable del Cuerpo Académico: “Derechos Humanos, Económicos y Sociales” (BUAP-CA-353). Perfil Deseable del PRODEP. Coordinador de Comunicación Científica de la Facultad de Derecho de la BUAP. Editor Ejecutivo de las revistas científico-jurídicas TLAMELAUA y DIKE de la BUAP. Coautor de la Especialidad en Métodos Alternos de Solución de Conflictos, de la Facultad de Derecho de la BUAP. Autor y coautor de libros, capítulos de libro y artículos científicos en materia de Derechos Humanos, Derecho Económico, Métodos Alternos de Solución de Conflictos y Acreditación Internacional del Derecho. Par evaluador nacional e internacional de programas de educación superior en Derecho. Conferencista nacional e internacional. Asesor y consultor.

**A**lma Delia Toledo Mazariegos. Doctora en Derecho por la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla (BUAP). Profesora investigadora tiempo completo de la Facultad de Derecho de la BUAP. Integrante del cuerpo académico: “Derechos Humanos, Económicos y Sociales” (BUAP-CA-353). Perfil Deseable del PRODEP. Árbitro (Dictaminadora) de las revistas científico-jurídicas TLAMELAUA y DIKE de la BUAP. Coautora de la Especialidad en Métodos Alternos de Solución de Conflictos, de la Facultad de Derecho de la BUAP. Autora y coautora de libros, capítulos de libro y artículos científicos en materia de Derechos Humanos, Derecho Económico, Métodos Alternos de Solución de Conflictos y Acreditación Internacional del Derecho. Par evaluadora nacional e internacional de programas de educación superior en Derecho. Asesora y consultora.





El T-Mec y la industria automotriz en México

publicado en coedición por la Benemérita  
Universidad Autónoma de Puebla (BUAP) y el  
Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de  
Puebla (CONCYTEP), se publicó como libro  
electrónico (4.5 MB) de acceso gratuito en  
diciembre de 2024



**PUEBLA**  
Un gobierno *presente*



Secretaría  
de Educación

**CONCYTEP**  
Consejo de Ciencia  
y Tecnología del Estado  
de Puebla

**BUAP**®