

PROPOSICIÓN CON PUNTO DE ACUERDO POR EL QUE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL H. CONGRESO DE LA UNIÓN EXHORTA RESPETUOSAMENTE A LA SECRETARÍA DE ECONOMÍA Y A LA SECRETARÍA DEL TRABAJO Y PREVISIÓN SOCIAL A IMPLEMENTAR UN PLAN ESTRATÉGICO DE MITIGACIÓN ECONÓMICA Y PROTECCIÓN AL EMPLEO ANTE LA POSIBLE REESTRUCTURACIÓN GLOBAL DEL GRUPO VOLKSWAGEN, CON ESPECIAL ATENCIÓN EN EL ESTADO DE PUEBLA

Quien suscribe, **Sen. Néstor Camarillo Medina**, integrante del Grupo Parlamentario de Movimiento Ciudadano, de la LXVI Legislatura del H. Congreso de la Unión, con fundamento en lo dispuesto por el artículo 8 numeral I fracción II; y 276 del Reglamento del Senado de la República, somete a consideración de esta Honorable Asamblea, la siguiente **Proposición con Punto de Acuerdo**, al tenor de las siguientes:

CONSIDERACIONES

La industria automotriz representa la columna vertebral de la manufactura mexicana y es además uno de los pilares fundamentales de la generación de divisas en el país. Desde la década de los noventa, cuando se firmó el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), posteriormente ratificado como Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) en 2020, México se ha posicionado como una potencia global en la producción y exportación de vehículos automotores.

Esta transformación no fue accidental, sino el resultado de décadas de inversión en infraestructura, capacitación de recursos humanos y la consolidación de una cadena de suministro altamente especializada.

De acuerdo con los datos más recientes del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), la industria automotriz contribuye con el 4.6 por ciento del Producto Interno Bruto

(PIB) nacional, ubicándola en el tercer lugar entre los 78 subsectores que componen la economía mexicana.¹

Esta cifra, aunque podría parecer modesta en términos porcentuales, adquiere una magnitud colosal cuando se considera que representa miles de millones de dólares en valor agregado anual. Más aún, cuando se analiza su peso específico en el sector manufacturero, la industria automotriz representa el 18 por ciento del PIB manufacturero nacional, consolidándose como el sector industrial más relevante después de la industria química y petroquímica.²

En términos de empleo, la industria automotriz genera ocupación directa para más de 730,000 personas en todo el país, lo que representa el 14.4 por ciento de la ocupación total en las industrias manufactureras mexicanas.³ Esta cifra de empleos directos no captura la verdadera magnitud del impacto laboral, ya que cada puesto de trabajo en la industria automotriz genera, en promedio, entre 2.5 y 3 empleos indirectos en la cadena de suministro, servicios conexos, transporte y distribución.

Por tanto, cuando hablamos de la industria automotriz como generadora de empleo, estamos refiriéndose a un ecosistema que sostiene a más de 2 millones de personas en México, incluyendo a sus familias y dependientes.

La relevancia de la industria automotriz para la economía mexicana se hace aún más evidente cuando se examina su contribución a las exportaciones nacionales. Durante el año 2024, México exportó 2.9 millones de vehículos terminados únicamente a los Estados Unidos, con un valor comercial de 78,500 millones de dólares.⁴

¹ Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Estadísticas a propósito de la Industria automotriz. México: INEGI, 2023. Disponible en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/nueva_es_truc/702825079963.pdf

² Conalog. "Industria automotriz mexicana en 2025: cifras, competitividad y desafíos". Conalog, 2025. Disponible en: <https://conalog.org.mx/industria-automotriz-mexicana-en-2025-cifras-competitividad-y-desafios/>

³ INEGI. Estadísticas a propósito de la Industria automotriz. Op. cit.

⁴ Suárez, Karina. "La industria automotriz mexicana, en vilo tras los aranceles de Trump a los coches no fabricados en Estados Unidos". El País, 27 de marzo de 2025.

Cuando se agregan las exportaciones de autopartes, motores y componentes especializados, el valor total de las exportaciones automotrices mexicanas asciende a más de 182,000 millones de dólares anuales.⁵ Esta cifra posiciona a la industria automotriz como la principal fuente de divisas para México, superando significativamente a otros sectores tradicionales como el turismo, las remesas o la industria petrolera.

La importancia estratégica de la industria automotriz va más allá de los números macroeconómicos. Esta industria actúa como un catalizador para el desarrollo tecnológico y la transferencia de conocimiento en el país. El Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext) ha documentado que la industria automotriz promueve la transferencia tecnológica, desarrolla un ecosistema de manufactura avanzada y fomenta el desarrollo de proveedores en distintas etapas del proceso productivo.⁶

A pesar de esta fortaleza aparente, la industria automotriz mexicana enfrenta hoy una de sus crisis más severas en las últimas tres décadas. Esta crisis no es el resultado de factores internos o de decisiones de política económica nacional, sino de una confluencia de choques y coyunturas externas que han convergido de manera simultánea.

Primero, en marzo de 2025, el presidente de los Estados Unidos, Donald Trump, ordenó la imposición de un arancel del 25 por ciento a todos los vehículos no producidos en territorio estadounidense, a partir del 3 de abril de 2025.⁷ Aunque posteriormente se han negociado excepciones parciales para autopartes que cumplan con el Tratado de Libre Comercio (T-MEC), el impacto ha sido devastador.

Las exportaciones automotrices mexicanas a Estados Unidos han experimentado una caída interanual del 5.1 por ciento entre enero y abril de 2026, una contracción

⁵ Ibid.

⁶ Banco Nacional de Comercio Exterior (Bancomext). La industria automotriz como pilar estratégico de la economía mexicana. México: Bancomext, 2024.

⁷ Suárez, Karina. Op. cit.

significativa que refleja la erosión de la competitividad de los productos mexicanos en el mercado estadounidense.⁸

La imposición de estos aranceles representa una violación de facto de los compromisos comerciales adquiridos bajo el T-MEC, que fue ratificado apenas en 2020 con la promesa de crear un marco de estabilidad y previsibilidad para la inversión y el comercio en América del Norte. El impacto de estos aranceles no se limita a una simple reducción de precios competitivos; genera una incertidumbre profunda que desalienta la inversión de largo plazo y obliga a las empresas a replantear sus estrategias de localización de producción.

Segundo, la competencia de fabricantes chinos. Simultáneamente a la imposición de aranceles estadounidenses, México ha atestiguado una expansión sin precedentes del mercado de vehículos eléctricos de fabricación china, liderados por empresas como BYD, que se ha posicionado como el mayor fabricante de vehículos eléctricos a nivel mundial.⁹

Estos vehículos, producidos con costos significativamente menores que sus contrapartes estadounidenses o europeas, han capturado una porción creciente del mercado mexicano, presionando los márgenes de ganancia de los fabricantes tradicionales.

La competencia china representa un cambio paradigmático en la industria automotriz global, donde la transición hacia la movilidad eléctrica está siendo liderada por actores asiáticos que cuentan con cadenas de suministro integradas verticalmente, acceso a minerales críticos como el litio y el cobalto, y costos laborales significativamente menores. Los fabricantes tradicionales europeos y estadounidenses, como Volkswagen, se encuentran en una posición de desventaja competitiva estructural en esta transición.

⁸ El Universal. "La industria automotriz recorta 107 mil empleos en México en dos años". El Universal, 21 de junio de 2026. Disponible en: <https://www.eluniversal.com.mx/cartera/la-industria-automotriz-recorta-107-mil-empleos-en-mexico-en-dos-anos/>

⁹ Wired. "China conquista el mercado automotriz mexicano y EE UU está preocupado". Wired en Español, 26 de agosto de 2024. Disponible en: <https://es.wired.com/articulos/china-conquista-el-mercado-automotriz-mexicano-y-ee-uu-esta-preocupado>

Tercero, el fin de subsidios a vehículos eléctricos. En varios mercados clave, incluyendo Estados Unidos y Europa, los gobiernos han reducido o eliminado los subsidios a la compra de vehículos eléctricos, lo que ha deprimido la demanda de estos vehículos precisamente en el momento en que los fabricantes tradicionales estaban invirtiendo miles de millones en su producción. Esta reducción de demanda ha creado un exceso de capacidad productiva en la industria, presionando aún más los márgenes de ganancia.

Cuarto, la caída de ganancias de Volkswagen. El Grupo Volkswagen, como empresa global, ha experimentado una caída dramática en sus beneficios. Durante el primer semestre de 2026, el margen operativo de la marca Volkswagen cayó al 2.3 por ciento, comparado con el 3.8 por ciento del año anterior.¹⁰ Esta contracción de márgenes es insostenible a largo plazo y ha obligado a la dirección de la empresa a implementar medidas drásticas de reducción de costos.

Ante esta confluencia de presiones, el director ejecutivo global de Volkswagen, Oliver Blume, ha anunciado un plan de reestructuración sin precedentes en la historia reciente de la empresa. En un memorando interno dirigido al personal de la empresa, Blume confirmó que Volkswagen busca reducir su fuerza laboral global en hasta 100,000 empleados antes de 2030, el doble de los 50,000 despidos que había acordado previamente con los sindicatos alemanes.¹¹

Este plan de reestructuración incluye no solo despidos masivos, sino también la reducción de la producción global de 12 a 9 millones de vehículos anuales (una contracción del 25 por ciento) y la simplificación de la cartera de productos, con la eliminación de hasta el 50 por ciento de los modelos actuales.¹²

¹⁰ El Financiero. "Puebla, 'mucho ojo': Volkswagen analiza cierre de plantas en Alemania por primera vez, ¿por qué?". El Financiero, 2 de septiembre de 2024. Disponible en:

<https://www.elfinanciero.com.mx/mundo/2024/09/02/puebla-mucho-ojo-volkswagen-alista-cierre-de-plantas-en-alemania-por-primera-vez-por-que/>

¹¹ Forbes. "CEO de Volkswagen anuncia 50,000 despidos más debido a la presión de los costos". Forbes México, 13 de julio de 2026. Disponible en: <https://forbes.com.mx/ceo-de-volkswagen-anuncia-50000-despidos-mas-debido-a-la-presion-de-los-costos/>

¹² Reuters. "Volkswagen revamp plan blocked by labour opposition, sources say". Reuters, 10 de julio de 2026. Disponible en: <https://www.reuters.com/business/volkswagen-rescue-plan-short-specifics-after-tense-stakeholder-talks-2026-07-10/>

El objetivo declarado es lograr un ahorro de 6,000 millones de euros anuales para 2030 y cerrar una brecha de costos que Volkswagen estima en el 20 por ciento frente a sus competidores directos.¹³

Lo más alarmante del plan de Blume es que incluye, por primera vez en los 87 años de historia de Volkswagen, la consideración del cierre de plantas de producción en Alemania, el corazón histórico de la empresa. Se ha reportado que Volkswagen está evaluando el cierre de cuatro plantas alemanas: Emden, Hannover, Zwickau y Neckarsulm.¹⁴

Aunque el epicentro del conflicto corporativo se encuentra en Alemania, el impacto de la reestructuración de Volkswagen en México es inmediato y potencialmente catastrófico. México alberga dos plantas del Grupo Volkswagen: la planta de Volkswagen en Puebla y la planta de Audi, también en Puebla. Estas dos instalaciones constituyen el corazón de la presencia del Grupo Volkswagen en América del Norte.

La planta de Volkswagen en Puebla, establecida en 1967, es la más grande del Grupo Volkswagen en toda América Latina y la segunda más grande fuera de Alemania, siendo superada únicamente por la planta de Volkswagen en China.¹⁵

En términos de producción, la planta poblana es extremadamente eficiente y ha sido históricamente rentable. Durante 2024, la planta de Puebla produjo 382,312 vehículos, representando un incremento del 9.5 por ciento respecto a 2023.¹⁶ Esta planta es especializada en la producción de los modelos Jetta, Tiguan y Taos, vehículos que son exportados principalmente a los mercados de América del Norte.

¹³ Forbes. Op. cit.

¹⁴ El Financiero. Op. cit.

¹⁵ Rodríguez, Ivet. "¿Qué sería de la economía de Puebla sin la planta de Volkswagen?". Expansión, 23 de febrero de 2025. Disponible en: <https://expansion.mx/empresas/2025/02/23/economia-de-puebla-sin-la-planta-de-volkswagen>

¹⁶ Volkswagen de México. Volkswagen de México cierra 2024 con crecimiento en la producción de vehículos. México: Volkswagen de México, 2025. Disponible en: <https://volkswagen-de-mexico-corporativo.another.co/volkswagen-de-mexico-cierra-2024-con-crecimiento-en-la-produccion-de-vehiculos>

Sin embargo, la planta de Puebla no es una instalación aislada. Es el núcleo de un ecosistema productivo altamente integrado que incluye una red extensa de proveedores de autopartes, servicios logísticos, transporte y distribución.

De acuerdo con datos de la Secretaría de Economía del Estado de Puebla, la planta de Volkswagen y su cadena de suministro generan el 43.4 por ciento del Producto Interno Bruto (PIB) estatal.¹⁷ Esta cifra es extraordinaria: significa que casi la mitad de la economía de Puebla depende, directa o indirectamente, del Grupo Volkswagen.

En términos de empleo directo, la planta de Volkswagen en Puebla y la planta de Audi en conjunto generan 20,000 empleos directos.¹⁸ Estos son empleos de calidad, con salarios superiores al promedio nacional, beneficios sociales y estabilidad laboral. Más allá de estos empleos directos, la cadena de suministro genera decenas de miles de empleos indirectos en MiPyMEs proveedoras, empresas de logística, servicios profesionales y comercio.

La amenaza de despidos en Puebla no es especulativa. Ya está materializándose. Actualmente, 1,093 trabajadores de la planta de Volkswagen en Puebla se encuentran en una situación de incertidumbre extrema, con sus empleos pendientes de una decisión corporativa sobre su liquidación.¹⁹

El Sindicato Independiente de Trabajadores de la Industria Automotriz Volkswagen (Sitiavw) ha advertido que el ajuste laboral podría concentrarse específicamente en el segmento de producción de los modelos Jetta y Tiguan, con la posible desaparición de un turno completo de producción.²⁰

Como preludio a esta crisis mayor, entre junio y julio de 2026, Volkswagen de México ya ha implementado paros técnicos que han afectado a más de 1,800 empleados en las

¹⁷ Rodríguez, Ivet. Op. cit.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Gutiérrez Rodríguez, Patricia. "Volkswagen prepara despido de 50 mil plazas en Alemania y deja en vilo a mil 93 obreros en Puebla". La Jornada de Oriente, 10 de marzo de 2026. Disponible en: <https://www.lajornadadeoriente.com.mx/puebla/volkswagen-prepara-despido-de-50-mil-plazas-en-alemania-y-deja-en-vilo-a-mil-93-obreros-en-puebla/>

²⁰ Ibid.

líneas de ensamblaje de los modelos Jetta, Tiguan y Taos.²¹ Durante estos paros técnicos, los trabajadores recibieron únicamente el 57.5 por ciento de su salario habitual, una reducción que ha impactado severamente el presupuesto familiar de miles de personas en Puebla.²²

Estos paros técnicos no son medidas aisladas, sino indicadores de una estrategia corporativa más amplia de racionalización de costos. El Sindicato Independiente de Trabajadores de la Industria Automotriz Volkswagen ha documentado que estos ajustes son parte de un plan global de reducción de capacidad productiva que fue anticipado durante las negociaciones salariales de 2025.²³

El problema de Volkswagen no es un fenómeno aislado. Es la manifestación más visible de una crisis sistémica que afecta a toda la industria automotriz mexicana. En los últimos dos años, la industria automotriz en México ha sufrido la pérdida de 107,000 empleos, una contracción alarmante que refleja el impacto acumulado de los aranceles estadounidenses, la competencia china y la transición hacia la movilidad eléctrica.²⁴

De acuerdo con los datos de la Encuesta Mensual de la Industria Manufacturera (EMIM) del INEGI, las fábricas de automóviles, camiones, carrocerías, remolques y autopartes contaban con 742,000 empleados en abril de 2026, 50,000 por debajo del mismo mes de 2025 y 107,000 menos que hace dos años.²⁵

Esta pérdida de empleos se distribuye de la siguiente manera: las empresas dedicadas a la producción de partes para vehículos automotores llevaron a cabo el mayor ajuste a la nómina, con un recorte de 91,000 plazas durante el último par de años; las fábricas de

²¹ Milenio. "Volkswagen frenará producción por dos semanas en Puebla". Milenio Negocios, 22 de junio de 2026. Disponible en: <https://www.milenio.com/negocios/volkswagen-frenara-produccion-semanas-puebla-fechas>

²² Diario Cambio. "Volkswagen Puebla realizará paro técnico de dos semanas en plena negociación contractual". Diario Cambio, 21 de junio de 2026. Disponible en: <https://www.diariocambio.com.mx/2026/puebla/volkswagen-puebla-realizara-paro-tecnico-de-dos-semanas-en-plena-negociacion-contractual/>

²³ Gutiérrez Rodríguez, Patricia. Op. cit.

²⁴ El Universal. Op. cit.

²⁵ Ibid.

automóviles y camiones redujeron 10,000 puestos de trabajo; y los productores de carrocerías y remolques eliminaron 6,000 empleos.²⁶

Esta crisis laboral en la industria automotriz tiene consecuencias económicas que van mucho más allá de los números de desempleo. Cuando trabajadores pierden sus empleos, se reduce el consumo de bienes y servicios, lo que afecta a otras industrias. Las familias que dependen del ingreso automotriz reducen sus gastos en educación, salud, vivienda y consumo, generando un efecto multiplicador negativo en la economía.

Es importante aclarar que este exhorto no busca intervenir en las decisiones corporativas de Volkswagen ni vulnerar su libertad de empresa. Volkswagen, como empresa privada, tiene el derecho de tomar decisiones sobre su estructura de costos, su estrategia productiva y su cartera de productos. Sin embargo, cuando esas decisiones corporativas generan externalidades negativas de tal magnitud que afectan la estabilidad económica de una región entera, el Estado tiene la obligación de implementar políticas públicas que mitiguen esos impactos.

Esta es una cuestión de seguridad económica nacional. Cuando el 43.4 por ciento de la economía de un estado soberano está vinculado a una sola cadena de valor, una crisis corporativa se transforma inmediatamente en un asunto de seguridad económica nacional. La concentración de la actividad económica en un solo sector y una sola empresa crea una vulnerabilidad sistémica que puede desestabilizar regiones enteras.

Además, la inacción tiene un costo económico y social muy alto. Si el Grupo Volkswagen materializa los recortes proyectados en la planta de Puebla sin que el Estado implemente medidas de mitigación, el efecto multiplicador sobre la red de proveedores locales será devastador.

Es instructivo examinar cómo otros países han respondido a crisis similares en sus industrias automotrices. Durante la crisis financiera global de 2008-2009, cuando la industria automotriz estadounidense enfrentó un colapso potencial, el gobierno de Estados Unidos implementó un programa de rescate que incluyó préstamos de

²⁶ Ibid.

emergencia a General Motors y Chrysler, así como apoyo a la cadena de suministro.²⁷ Este programa fue controversial, pero evitó un colapso catastrófico que habría generado la pérdida de cientos de miles de empleos.

De manera similar, durante la crisis del sector automotriz en Europa en 2012-2013, varios gobiernos europeos implementaron programas de apoyo a la industria, incluyendo subsidios a la investigación y desarrollo de vehículos eléctricos, apoyo a la reconversión laboral de trabajadores desplazados, y facilidades fiscales para empresas que mantuvieran sus operaciones en territorio nacional.

En el caso de México, el precedente más cercano es la crisis del sector automotriz en 2009, cuando la industria experimentó una caída de producción del 50 por ciento debido a la crisis financiera global. En ese momento, el gobierno mexicano implementó programas de apoyo a la cadena de suministro y facilitó acuerdos entre empresas y sindicatos para evitar despidos masivos.

Existen múltiples instrumentos de política pública que el Estado mexicano puede utilizar para mitigar el impacto de la reestructuración de Volkswagen sin vulnerar la libertad de empresa. Estos instrumentos incluyen:

Primero, apoyo a la diversificación productiva de la cadena de suministro. El Estado puede implementar programas de financiamiento y asistencia técnica para que las MiPyMEs proveedoras de Volkswagen diversifiquen sus clientes y sus productos.

Muchas de estas empresas tienen capacidades tecnológicas que pueden ser aplicadas a otros sectores, como la aeronáutica, la energía renovable o la manufactura de componentes para la industria de defensa.

Segundo, programas de reconversión laboral. El Estado puede implementar programas de capacitación y reconversión laboral para trabajadores desplazados de la industria

²⁷ Banco Central Europeo. Análisis de la respuesta de gobiernos a la crisis de la industria automotriz 2008-2009. Fráncfort: BCE, 2010.

automotriz, facilitando su transición hacia otros sectores con demanda de empleo, como la industria de tecnología, servicios profesionales o manufactura avanzada.

Tercero, diálogo de alto nivel con la empresa. El Estado puede establecer canales de comunicación diplomática y comercial de alto nivel con la directiva global de Volkswagen, explorando mecanismos de colaboración que permitan mantener la competitividad de las plantas instaladas en México. Esto podría incluir la exploración de incentivos fiscales, facilidades administrativas o asociaciones público-privadas que reduzcan la necesidad de recortes masivos.

Cuarto, apoyo a la cadena de suministro local. El Estado puede implementar programas de financiamiento de emergencia para las MiPyMEs proveedoras de Volkswagen que enfrenten dificultades de flujo de caja debido a la reducción de pedidos. Estos programas podrían incluir líneas de crédito de bajo interés, garantías de crédito o subsidios temporales.

Quinto, coordinación con gobiernos estatales. El Estado federal puede coordinar con el gobierno del estado de Puebla para implementar políticas complementarias que fortalezcan el ecosistema productivo local y faciliten la atracción de nuevas inversiones que compensen la pérdida de capacidad productiva en Volkswagen.

La urgencia de esta acción es crítica. Los paros técnicos ya están ocurriendo. Los 1,093 trabajadores poblanos cuyas liquidaciones están pendientes no pueden esperar años a que se implementen políticas públicas. Las MiPyMEs proveedoras que dependen de Volkswagen no pueden esperar a que se diseñen programas de diversificación productiva.

Cada mes que pasa sin una respuesta coordinada del Estado aumenta la probabilidad de que la crisis de Volkswagen se transforme en una crisis económica regional de proporciones catastróficas.

Por estas razones, la acción debe ser inmediata. El Estado mexicano debe comenzar hoy a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Mitigación Económica que proteja a los trabajadores, a las MiPyMEs y a la economía de Puebla.

Por todo lo anteriormente expuesto y fundado, se somete a consideración de esta Honorable Asamblea el siguiente:

PUNTO DE ACUERDO

PRIMERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Economía del Gobierno Federal a diseñar e implementar de forma preventiva un Plan Estratégico de Mitigación Económica y Diversificación Productiva, orientado a proteger la cadena de suministro local y a las micro, pequeñas y medianas empresas (MiPyMEs) que dependen de la industria automotriz, ante la inminente reestructuración global del Grupo Volkswagen. Este plan deberá incluir, entre otros elementos: (a) programas de financiamiento y asistencia técnica para la diversificación productiva de MiPyMEs proveedoras; (b) líneas de crédito de emergencia para empresas que enfrenten dificultades de flujo de caja; (c) facilidades administrativas y fiscales que fortalezcan la competitividad de la cadena de suministro local; y (d) estrategias de atracción de nuevas inversiones que compensen la pérdida de capacidad productiva.

SEGUNDO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la persona titular de la Secretaría del Trabajo y Previsión Social a establecer una mesa de diálogo permanente con los representantes sindicales, los trabajadores y la directiva de Volkswagen de México, con el objetivo que, de manera preventiva se salvaguarden los derechos laborales de los más de 20,000 empleados directos en el estado de Puebla, y a implementar programas preventivos emergentes de reconversión laboral y apoyo al empleo para aquellos trabajadores que resulten afectados por los posibles ajustes corporativos. Estos programas deberán incluir: (a) capacitación técnica y profesional para trabajadores desplazados; (b) subsidios temporales de desempleo superiores a los establecidos en la ley; (c) facilidades para la reubicación laboral en otros sectores económicos; y (d) apoyo psicosocial para trabajadores y sus familias.

TERCERO. La Comisión Permanente del H. Congreso de la Unión exhorta respetuosamente a la Secretaría de Economía a establecer canales de comunicación diplomática y comercial de alto nivel con la directiva global del Grupo Volkswagen, a fin de explorar mecanismos de colaboración, incentivos y facilidades que permitan mantener la competitividad de las plantas instaladas en México, minimizando así el posible impacto negativo en la fuerza laboral mexicana. Esta comunicación deberá incluir la presentación de propuestas específicas de asociaciones público-privadas, incentivos fiscales y facilidades administrativas que reduzcan la necesidad de recortes masivos de personal.

Salón de Sesiones de la Comisión Permanente a 14 de julio de 2026



SENADOR NÉSTOR CAMARILLO MEDINA