

El sector automotriz en San Luis Potosí: perspectivas frente a la COVID-19

Parte 1

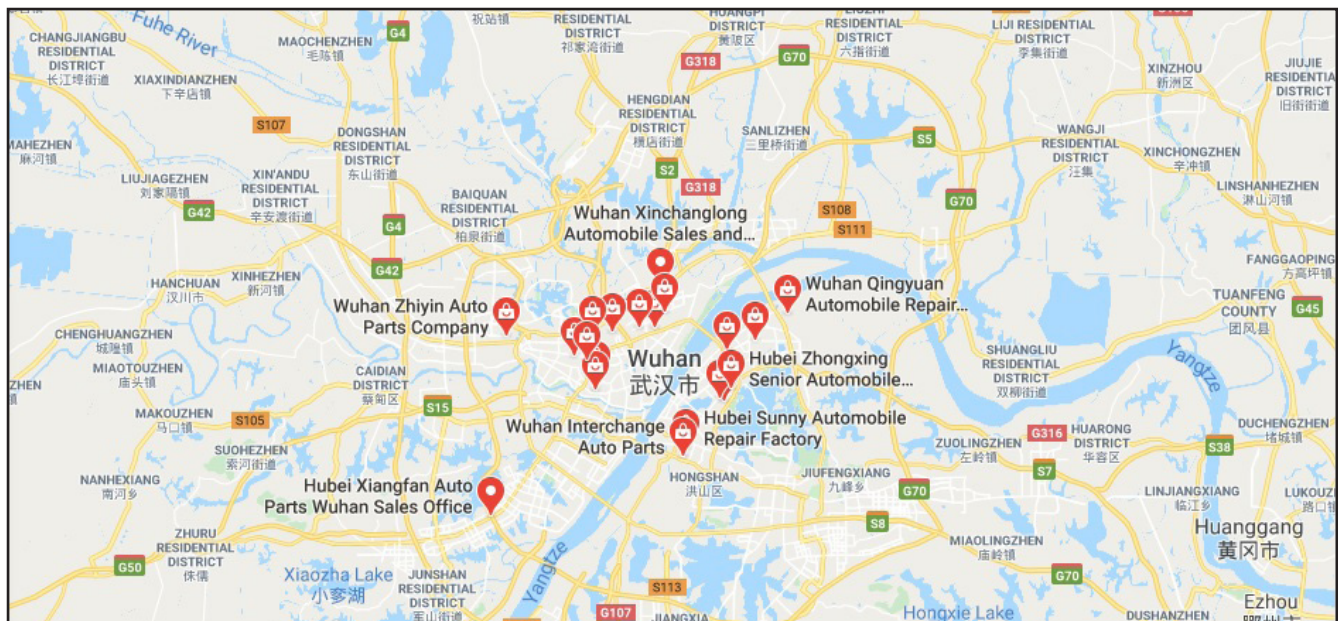
Beatriz Montserrat Gómez Martínez¹

Panorama de la industria automotriz durante la pandemia: regiones clave

El *hub* o clúster automotriz de Wuhan era un área conocida en el sector automotriz dado su gran desarrollo, el cual le ha merecido el sobrenombre de la “Detroit china”. No obstante, para la mayoría de las personas no era un lugar familiar sino hasta el surgimiento del virus COVID-19 en la región.

Wuhan es una subprovincia y capital de la provincia de Hubei, localizada en China Central. Esta zona es atravesada por el río Yangtsé (el tercero más grande del mundo), y su importancia radica en que fabrica el 10% de la producción total de autos y autopartes de China.

Mapa1. Algunas empresas en el hub automotriz de Wuhan



Fuente: Automotive Industry Portal, 2010.

El complejo industrial de Wuhan alberga siete plantas manufactureras de vehículos (entre ellas Honda, General Motors, Peugeot, Nissan y Renault). Tan solo Honda Wuhan fabrica casi 50% de la producción

¹ Dra. en Ciencias Sociales por El Colegio de San Luis (Colsan). Investigadora adscrita al proyecto “San Luis Potosí, segundos al alba, instantes para una memoria compartida”, dirigido por el Dr. Tomás Calvillo Unna. Líneas de Investigación: Responsabilidad Social Corporativa Automotriz, Gestión Ambiental, Sustentabilidad Industrial, Competitividad comercial.

para estas fechas se reflejó el impacto de estos cierres por la ralentización de la proveeduría de partes que vienen de la nación asiática y de Europa, donde se concentra ahora la pandemia.

En cuanto a las afectaciones a los trabajadores del sector, a nivel región existen diferentes formas de respuesta dadas sus políticas. En la mayoría de los países pertenecientes a la Unión Europea se concede a los trabajadores el beneficio por desempleo temporal, mismo que desde el cierre de numerosas fábricas por la cuarentena, se ha brindado a los trabajadores automotrices. Sin embargo, este ingreso es más bajo que el salario, y, dependiendo del puesto, esta bajada es significativa.

En Estados Unidos es el mismo caso. Ford, Toyota y otras compañías con filiales en los continentes americano y europeo tomaron la decisión de parar temporalmente, con el correspondiente recorte salarial y ayudas por desempleo.

En México, la mayor parte de las armadoras instaladas cerraron operaciones. Esta interrupción, si bien tiene como principal motivo la preocupación por la salud de los empleados, también se hace en función de la falta de reabastecimiento de componentes y partes, por el efecto dominó mundial mencionado en párrafos anteriores.

Por estos motivos, y sumado a la contracción en la venta de autos (7.7% menos en 2019 vs 2018), Volkswagen, Nissan, General Motors y Audi ya habían considerado las medidas de jubilación anticipada, vacaciones forzadas o desempleo temporal.

Lo que se conoce como paro técnico o *vacaciones forzadas* es una figura reglamentaria en la legislación de México; implica el cierre temporal de las plantas (usualmente dos semanas) con un recorte salarial total o parcial dependiendo de las compañías, algunas incluso pueden pagar este tiempo, pero la ley no las obliga.

En México, por tanto, casi un millón de empleados del ramo automotriz, (entre proveedores, trabajadores de OEM, Tier 1, 2 y 3), se encuentra en la incertidumbre, dado que aún no se sabe el panorama de la ya de por sí anunciada recesión mundial y nacional en crecimiento previas al coronavirus.

Joint Venture

Es una agrupación o alianza de empresas que mantienen su individualidad e independencia jurídica pero que actúan unidas bajo una misma dirección y normas, para llevar adelante una operación comercial determinada, donde se distribuyen las inversiones, el control, responsabilidades, personal, riesgos, gastos y beneficios.

Cuadro 1. Los paros de las armadoras en México tras la COVID-19

Armadora	Paro o Cierre	Instalaciones en México
Audi	23 de marzo a 6 de abril	Planta de ensamble en San José Chiapa, Puebla
BMW	28 de marzo a 19 de abril	Planta de ensamble en San Luis Potosí
FCA México	19 de marzo al 30 de marzo	Siete plantas (tres de ensamble, dos de motores y dos de autopartes), ubicadas en Ramos Arizpe, Saltillo y Monclova en Coahuila y una en San Martín Obispo en el Estado de México
Ford	19 de marzo al 30 de marzo	Cuatro plantas (dos de ensamble, una de motores y una de transmisiones), en Hermosillo, Sonora; Cuautitlán, Estado de México; Chihuahua, Chihuahua, e Irapuato, Guanajuato
General Motors	20 de marzo al 13 de abril	Seis Plantas (cuatro de ensamble, una de motores y una de transmisiones), ubicadas en Ramos Arizpe, Coahuila; San Luis Potosí, SLP ; Silao, Guanajuato y Toluca, Estado de México
Honda	23 de marzo a 29 de marzo	Dos plantas de ensamble en El Salto, Jalisco y Celaya, Guanajuato
KIA	Paró en enero	Una planta de ensamble en Pesquería, Nuevo León
Mazda	25 de marzo al 6 de abril	Una planta de ensamble en Salamanca, Guanajuato
Nissan	25 de marzo al 14 de abril	Tres plantas de ensamble en Ciudad de México; Aguascalientes, Aguascalientes y Cuernavaca, Morelos
Toyota	23 de marzo al 6 de abril	Dos plantas de ensamble en Apaseo El Grande, Guanajuato y Tecate, Baja California
Volkswagen	30 de marzo al 12 de abril	Una planta de ensamble en Puebla, Puebla y una de motores en Silao, Guanajuato

Fuente: Elaboración propia con base en datos de *El Economista*, 2020

El panorama en San Luis Potosí y sus alianzas

En San Luis Potosí, el cierre de actividades y el *home office* se implementaron a la par de las fechas anunciadas por las armadoras, pero más allá de éstas. Tan solo de los Parques Logistik I y II, donde se encuentran cientos de empresas proveedoras directas de GM o BMW, así como de Nissan, Honda y Toyota, se han tenido que disminuir las jornadas laborales, a través de vacaciones forzadas sobre todo para áreas operativas; igualmente por una parte como medidas preventivas ante el virus y por la otra ante la falta de proveeduría extranjera, en este caso principalmente de los mercados chino, japonés y estadounidense.

¿Por qué la entidad potosina puede ser una de las más afectadas en materia automotriz? El PIB generado por *ésta industria*, a noviembre de 2019, era de 8.7% del total estatal. El sector genera 90,000 empleos tanto directos como indirectos, y para 2020 se tenía planeado llegar a 800,000 vehículos producidos (hay que enfatizar que el 85% de éstos van a mercados de exportación, casi el 80% a Estados Unidos). Además, en la entidad se fabricaron, en 2017, el 5% de las partes para automóviles que requería el sector a nivel mundial (AMIA, 2018).

Entre las fortalezas de San Luis ante la inevitable pérdida económica, no solo vía producción y salarios, sino por la disminución en las ventas tanto domésticas (que igualmente venía perdiendo desde 2019 y se espera disminuyan más tras la pandemia) y de exportación, se encuentran las alianzas regionales que ya están consolidadas y que pueden ser un parteaguas para la recuperación económica del sector y el estado.

Imagen 1. Vista de Parque Industrial Logistik en San Luis Potosí



Fuente: Fondo fotográfico Gabriel Figueroa-Colsan, 2018.

San Luis tiene una ubicación geográfica estratégica que ha beneficiado la llegada de inversión extranjera directa automotriz por más de dos décadas. Como parte de la región denominada Centro- Bajío, donde se localizan nueve de las 12 armadoras automotrices del país (San Luis con las plantas de General Motors y BMW), desde 2013 a la fecha, la entidad junto con los estados de Aguascalientes, Guanajuato, Jalisco y Querétaro, ha crecido casi 40% más que el promedio nacional, ubicándose como la región más exitosa del país.

Mapa 3. Estados que conforman ACBO



Fuente: Coparmex, 2016.

Es por esto que, en mayo de 2019, y tras pláticas que se venían dando desde 2016, se materializa la conformación de la Alianza Centro-Bajío-Occidente (ACBO) entre las cinco entidades ya mencionadas, buscando convertir a la zona en una plataforma de desarrollo económico, plantear proyectos en materia de seguridad, así como de infraestructura interestatal. La importancia de ACBO radica además en la formación de un Fideicomiso que apoyará los ocho objetivos, a través de 10 estrategias y de 100 proyectos de vinculación entre las cinco entidades. De aquí es de donde deben venir los planes de recuperación tras la crisis.

Para este año 2020, como parte de sus acciones la región tenía contemplada la promoción a través de foros económicos internacionales, como el de la Coalición del Súper Corredor de Norteamérica (NASCO, por sus siglas en inglés), entre México, Estados Unidos y Canadá, que se realizaría en San Luis a inicios de mayo y fue pospuesta, evidentemente. Este foro es sin duda de suma importancia para la entidad y ABCO, dado que será el primero que se lleve a cabo tras la ratificación del T-MEC.

Ante un panorama lleno de incertidumbres, San Luis debe usar esta alianza a su favor. Los temas de seguridad, movilidad y contaminación de aire y agua no deben quitarse del renglón para seguir siendo una ciudad media que atraiga la IED y reactive la economía una vez que las actividades se “normalicen”. Más que competir con sus aliados en las otras entidades, se debe buscar fortalecer las coaliciones, pues será una etapa también de oportunidad para la proveeduría local.

Durante la investigación que se ha desarrollado con las empresas del Clúster automotriz de San Luis Potosí, y en particular cuando se realizaron algunas entrevistas con gerentes extranjeros (japoneses y alemanes), se mencionaba la falta de calidad en proveedores llamados Tier 2 y Tier 3. Existen proveedores que manejan los mismos materiales que se importan de Japón o Estados Unidos, pero decía un gerente: “vendemos principalmente partes de motor y transmisión, sí una de las partes por falta de calidad del material fuera defectuosa provocaría un accidente muy grave a las personas, generalmente le compramos a Estados Unidos y Japón porque las especificaciones

En la conformación de esta alianza participaron actores de las secretarías de Desarrollo Económico en conjunto con iniciativa privada, sector académico y sociedad; creando una serie de diagnósticos por región, lo cual favoreció el conocimiento de las fortalezas de cada estado miembro

técnicas son las adecuadas y las que el cliente nos exige y por su alta calidad en ingeniería. Desgraciadamente México no ha tenido esa calidad requerida para nuestra pieza...”

También Gustavo Punte, titular de la Sedeco (Secretaría de Desarrollo Económico de SLP), reiteraba esta declaración, agregando que el problema no es de falta de apoyos económicos sino del no uso de ellos: “en muchos casos estamos hablando de empresas PYMES o MYPYMES de tipo familiar, que ante el miedo al desconocimiento de crecer o de como exportar y mejorar procesos, prefieren seguir con sus clientes seguros, por lo que se tienen muchas capacitaciones desaprovechadas de Cámaras y clústeres en la entidad, lo más difícil es cambiarles el chip...”

Finalmente, por parte del Gobierno del Estado de San Luis Potosí, se lanzó el 29 de marzo del presente una serie de medidas de apoyo económico por la COVID-19, que aplican en algunos casos a empresas grandes y otras a PYMES; en general, a través de la ampliación de plazos de pagos y congelamiento de impuestos se busca que las empresas conserven su plantilla laboral.

No es momento de caer en pesimismo, sino de repensar también la diversificación de actividades económicas. Aunque San Luis tiene otras áreas de empleo y crecimiento, la alta concentración en una industria debe ser una reflexión para la búsqueda de nuevos nichos a corto y mediano plazo, para evitar una caída de la economía potosina como la vivida en la crisis de 2009. Estamos a tiempo de replantear el camino y en él, junto con el ya ratificado TMEC, buscar dejar de ser una economía atractiva, en parte, vía la precarización de la mano de obra. Este es uno de los muchos retos que se debe buscar alcanzar.

Clasificación de las automotrices

En el primer eslabón de la cadena, concibiendo un proceso de atrás hacia adelante, se encuentran las llamadas Tier nivel 4 y sucesivas, las cuales se dedican a la proveeduría de materias primas, casi siempre en su estado natural o con un mínimo proceso de elaboración, como son acero, pintura y plásticos.

Las Tier nivel 3 suministran partes para automóviles; sus diseños son asignados por las Tier 1, proveen productos básicos y partes individuales como estampados y piezas fundidas.

Las Tier nivel 2 proporcionan componentes; al igual que las Tier 3, sus diseños son asignados por las Tier 1; sin embargo, proveen productos básicos y partes individuales de distinto tipo, como cinturones, indicadores y válvulas, entre otras.

Las Tier nivel 1 son proveedores de partes originales a las ensambladoras, con capacidad de diseño; producen sistemas y módulos del vehículo automotor, como son motor, sistema de frenos, asientos, tableros y puertas, entre otros.

Finalmente, las ensambladoras de equipo original conocidas como OEM (por sus siglas en inglés) son los fabricantes de automóviles como General Motors, Nissan, Ford (Gómez, 2018).