

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

Parte 2

Beatriz Montserrat Gómez Martínez¹

A partir del 19 de marzo de 2020, muchas plantas automotrices en San Luis Potosí y el país optaron por el paro técnico. Esta decisión se da por la emergencia sanitaria y también por los retrasos en la cadena de suministros de países asiáticos, europeos y de Estados Unidos, que provocaron pérdidas en la producción esperada por falta de insumos, largos tiempos de entrega y finalmente ante el riesgo de las plantas de sobre inventariarse por la disminución de ventas, pues hay que recordar que China tenía cuarentena desde inicios de enero, esto impactó en el mercado mundial y el sector.

A la par de estos cierres, la Red Nacional de Clústeres de México, la cual está integrada por nueve de ellos (y más de 500 empresas miembro), el de San Luis Potosí incluido (con la particularidad de contar con instituciones académicas integrando un comité), comenzó a dar seguimiento de lo que estaba ocurriendo en el sector. En la primera reunión (realizada el 26 de marzo de 2020) se planteó el panorama ante el paro técnico de gran parte de las armadoras en el país (10 de 12 con fechas asignadas de paro a ese día).

Esa semana, aunque algunas plantas ya tenían fecha para el paro técnico, la mayoría siguió operando, por tanto, se daban recomendaciones entre compañías de los diferentes niveles (Tiers 1, 2 y 3 y sus OEM) sobre la relevancia en la comunicación constante con la gente, en especial para el cuidado en casa de personas vulnerables por edad, enfermedad y sobrepeso significativo.



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.

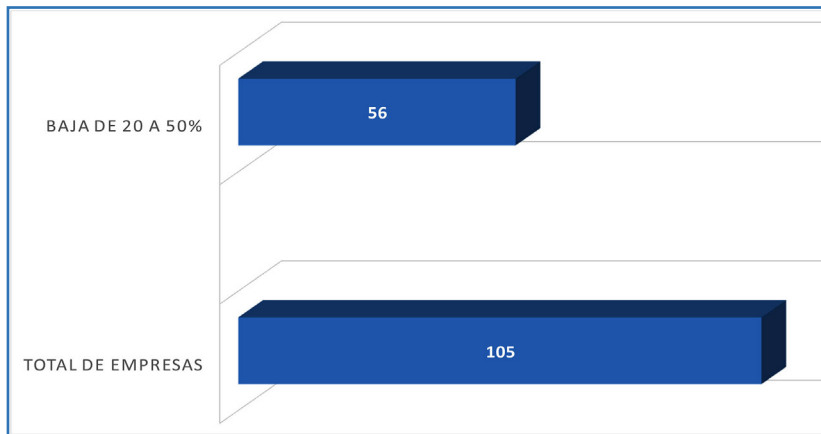


Algunas fábricas abrieron una línea de apoyo psicológico, la mayoría implementó un comité de contingencia y cambiaron métodos de entrada y salida para evitar la manipulación de puertas, a través del uso de torniquetes. En el transporte de personal se comenzó a sanitizar diariamente, se colocaron dispensadores de gel, se marcó distancia de un operario por fila de dos, entre otras acciones.

La siguiente semana (2 de abril de 2020, con 12 de 12 ar-

madadoras cerradas temporalmente, y cientos de empresas proveedoras de las mismas en todo México, que comenzaron a parar parcial o totalmente), el panorama cambió significativamente, la mayoría de las plantas pararon actividades o estaban a punto de. En la encuesta semanal (aplicada a 105 empresas que representan una muestra de cerca de 100,000 empleos) de la red de Clústeres, se arrojaron datos importantes:

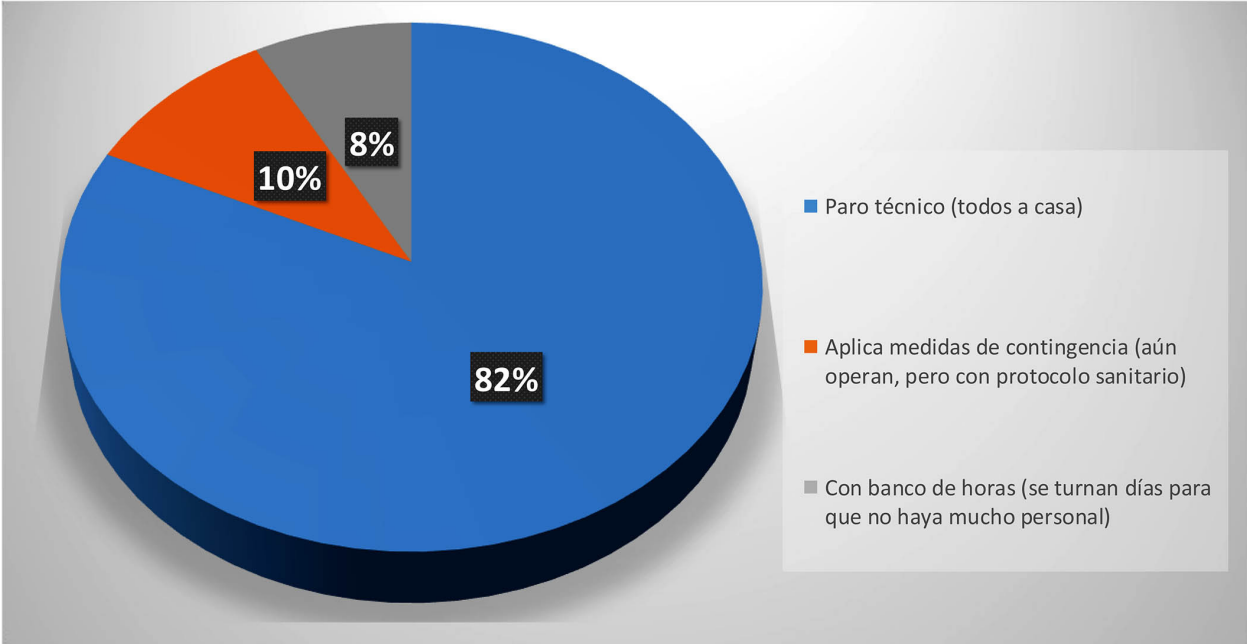
El 88% de las empresas encuestadas presentó una baja en sus ventas. De éstas, 53% tuvo pérdidas de entre 20 y 50% de las mismas.



Las empresas Tier 1 son las más afectadas, un 94% de ellas presenta baja en ventas. Esto se explica dado que son proveedoras directas de armadoras, por lo cual esta alta dependencia las hace más vulnerables en la actual situación, al igual que las Tier 2, con un 85% que presenta caída y finalmente, las Tier 3 que solo han descendido en ventas un 25% de ellas (ya que sus procesos son menos especializa-

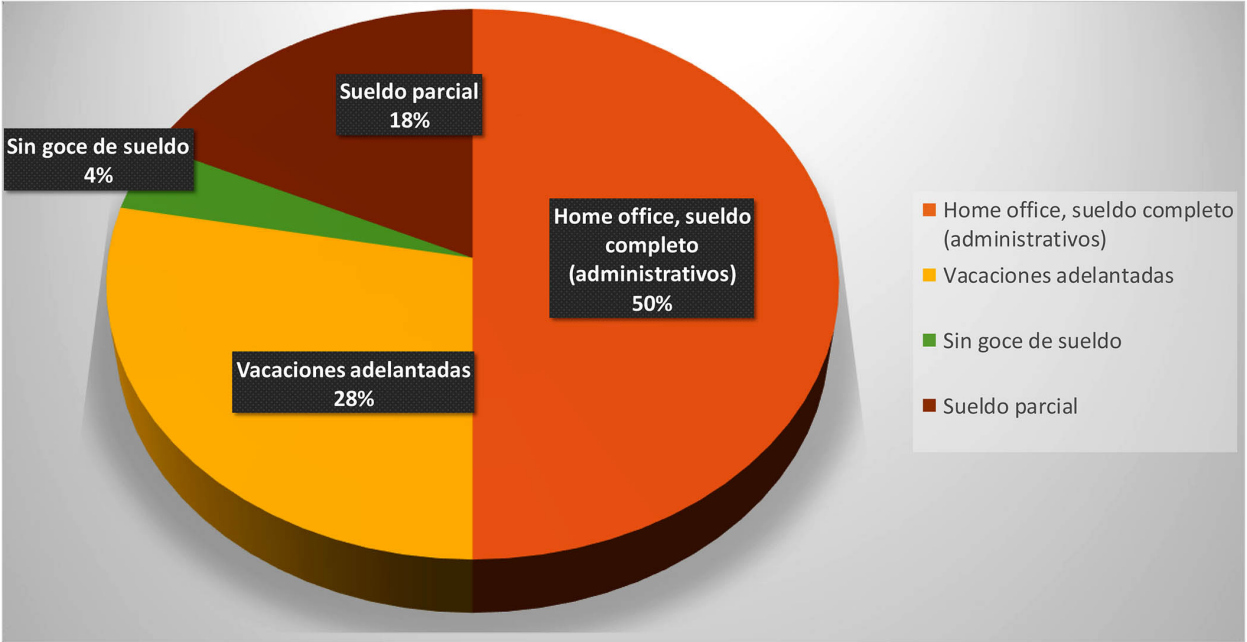
dos normalmente no se enfocan en una sola rama industrial por lo que compensan con otros clientes).

En cuanto a la situación de las Tier 1, el 90% de ellas hicieron paro técnico en tres diferentes escenarios:



El 80% de las empresas encuestadas pretendía hacer el paro de dos a cuatro semanas máximo; 3% más de cuatro semanas y el 17% una semana. Al día de hoy (21 de abril de 2020), y considerando la fecha en que la primera empresa armadora nacional mandó a sus empleados a casa (19 de marzo de 2020), la cuarentena lleva cuatro semanas y cinco días. La Industria Nacional de Autopartes anunció en días pasados el 4 de mayo como fecha tentativa para el rearranque de operaciones en el sector. Esto llevaría a un total de seis semanas y tres días de suspensión de actividades normales.

Revisando el tema de los salarios de los trabajadores, las encuestadas arrojaron estos datos:





Lo que habría valido la pena preguntar es con base en qué se determinaron pagos de sueldo completos, forzar vacaciones, disminuir el salario y en el caso extremo no pagar a los trabajadores. Si consideramos que las 105 empresas encuestadas representan unos 100,000 empleados, estamos hablando de que 4,000 personas no reciben nada de dinero en más de un mes de estar en sus casas y sumando a los que se les disminuyó el pago (igualmente no sabemos en qué porcentaje) son 22,000 personas que están viendo afectados sus ingresos.

A casi un mes de la última sesión de los clústeres, tras las vacaciones de Semana Santa, preocupa que ante la pregunta de si el paro se alargara, ¿cuántas empresas despedirían personal?, 36% de ellas mencionó haría recortes y el 43% no sabía. Estas respuestas dejan entrever que compañías de todos los niveles del sector automotriz están ante una gran incertidumbre,

y es quizás hasta la reapertura el 4 de mayo —si es que algo más no pasa, hoy por ejemplo se anunció que México entro a la Fase 3 de la pandemia— que podrá empezar a vislumbrarse el panorama, que, dicho sea de paso, ya anuncia tragedia económica y social.

Es por esto que la Industria Nacional de Autopartes (INA), la Asociación Nacional de Productores de Autobuses, Camiones y Tractocamiones (ANPACT), la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA) y la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA) han solicitado desde finales de marzo a las secretarías de Economía y Salud que se les incluyera en el listado de actividades esenciales para evitar una caída mayor de la economía, que se avecina, dada la movilidad de la cadena automotriz y proveeduría.

Aunque el pasado 8 de abril el Presidente de México enfatizó durante su conferencia de prensa que se autorizará a las industrias automotriz y de autopartes reiniciar actividades al tiempo que sus pares en Estados Unidos y Canadá, aún no se ha ratificado este señalamiento, vital para el millón de empleos que genera esta industria, y de los que dependen más de 3.6 millones de mexicanos.

