

El sector automotriz en México y San Luis: perspectivas frente a la Covid-19

Parte 6

T-MEC, precarización laboral y retos para la industria automotriz con la entrada en vigor del Tratado

Beatriz Montserrat Gómez Martínez

El Tratado de Libre Comercio entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC) entró en vigor el pasado primero de julio de 2020. Las implicaciones políticas, económicas y sociales para la relación bilateral México-Estados Unidos desde el tratado padre (TLCAN) de 1994, son de lo más relevantes y complejas.

Si nos abocamos a las cifras, podemos ver la importancia del tratado con el país vecino del norte, con el cual (previo a la Covid-19) nos colocamos como el primer socio comercial desde el primer trimestre de 2019. El comercio bilateral entre Estados Unidos y México es siete veces mayor que antes de la entrada en vigor del TLCAN. El intercambio bilateral diario es de 1,500 millones de dólares. Además, 94.5% de la Inversión Extranjera Directa en México proviene de Canadá y Estados Unidos (Secretaría de Economía, 2020).

Uno de cada 29 empleos en Estados Unidos depende de un trabajador en México, especialmente en los estados de California, Texas, Nueva York y Florida. El TMEC es el más ambicioso tratado de México negociado; y en éste el empleo es, precisamente, uno de los temas más álgidos y reformados.

El escenario en México ante las nuevas reglas del juego del TMEC no pinta bien; de entrada, se debe considerar la brutal contracción del mercado de trabajo por la pandemia. El coronavirus SARS-Cov-2 solo vino a acentuar problemas estructurales que el país ya sufría en este ámbito como son:

1. Tendencia al deterioro salarial.
2. Alta precarización por prestaciones inexistentes (aumento considerable de empleados outsourcing) o insuficientes.
3. Alta informalidad y rotación.
4. Del inicio de la firma del TLCAN al día de hoy, según datos de INEGI, el valor del trabajo ha caído un 35% en el país.
5. Las brechas regionales, de género, indígenas, jóvenes y adultos mayores se han evidenciado aún más tras la pandemia.

En cuanto a los cambios en el mercado laboral en México, sobresale claramente la tendencia al aumento de la precarización laboral como se ve en el cuadro de abajo, donde se aprecia el comportamiento de los salarios mínimos (\$123.22 diarios a partir de enero de 2020), que recibieron de 2011 a 2019 los trabajadores de la Población Económicamente Activa (PEA), que a mayo de 2020 según la Encuesta Telefónica de Ocupación y Empleo (ETOE) era de 57,328,364 personas:

1. Aquellos que reciben hasta (puede ser menos de) un salario mínimo de

paga, aumentaron de 7,269,236.56 a 11,368,214.58 empleados; los que ganan más de uno y hasta 2 salarios mínimos, aumentaron de 12,973,408.77 a 18,316,412.30, esto representa sumado 52% de la PEA, es decir, los peor pagados son mayoría.

2. A partir de aquí, el grupo que gana de 2 a 3 salarios mínimos, disminuyó de 12,640,904.26 a 10,353,502.54 empleados, el de más de 3 hasta 5 salarios mínimos se redujo a más de la mitad: de 9,636,897.99 a 4,632,131.81; los que ganaban más de 5 salarios mínimos se redujeron de 4,872,910.94 a 1,909,034.52, ellos representan el 29% de la PEA.
3. Finalmente, la PEA que no recibe ingresos, disminuyó de 4,500,276.57 a 3,359,442.13 que representan el 0.06% de la PEA.

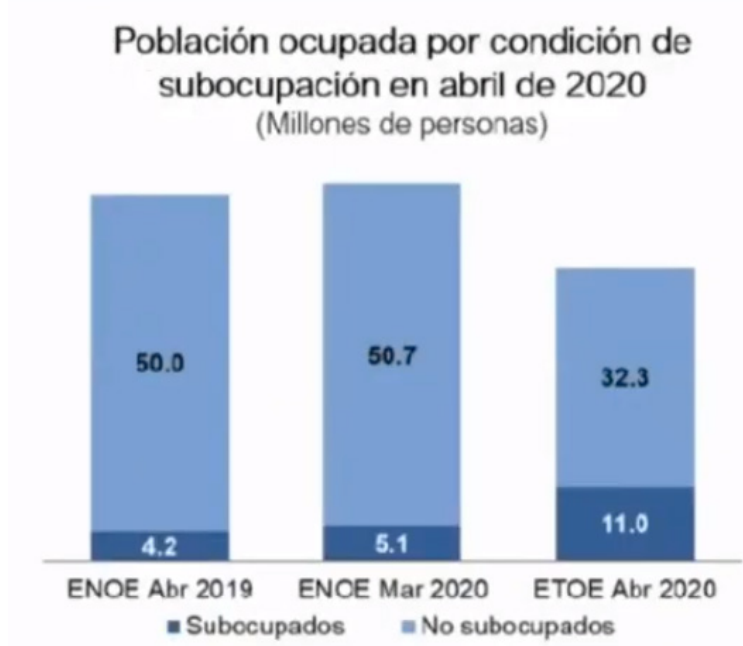
Cuadro 1. Evolución de la precarización laboral en México

	Hasta un salario mínimo	Más de 1 hasta 2 salarios mínimos	Más de 2 hasta 3 salarios mínimos	Más de 3 hasta 5 salarios mínimos	Más de 5 salarios mínimos	No recibe ingresos
2019	19.83	31.95	18.06	8.08	3.33	5.86
2018	16.19	28.42	18.11	12.90	4.50	6.05
2017	14.50	27.05	20.96	12.56	5.32	6.39
2016	15.59	26.67	20.77	12.61	5.77	6.64
2015	13.68	25.43	21.30	14.19	6.13	7.40
2014	13.16	24.39	22.19	14.64	6.75	7.47
2013	13.46	24.76	20.15	15.57	7.52	7.66
2012	13.79	23.42	21.96	15.16	7.93	8.03
2011	12.68	22.63	22.05	16.81	8.50	7.85

Nota: Se tomó el segundo trimestre de cada año Fuente: Hualde, 2020 con datos de Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo, INEGI.

Los niveles de subocupación en el país, también son alarmantes: de marzo a abril, aumentaron en 5.9 millones de personas. Por subocupación se entiende las personas que tienen disponibilidad para un trabajo de tiempo completo, 48 horas semanales, y que sin embargo son ocupadas la mitad o menos de lo estipulado).

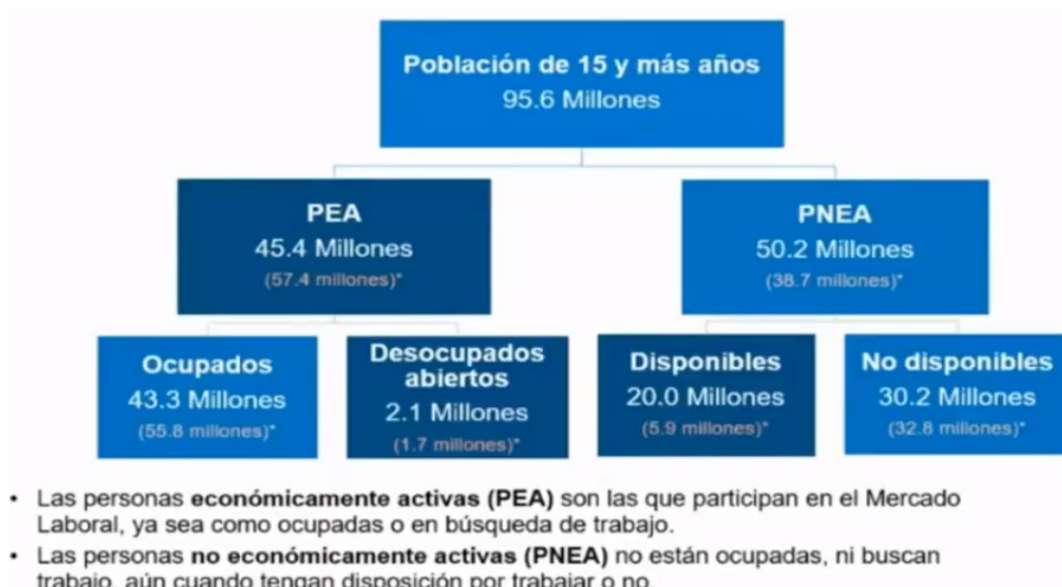
Gráfico 1. Población subocupada a mayo de 2020



Fuente: Hualde, 2020 con datos de ETOE abril 2020.

También hay que ver los movimientos en la fuerza de trabajo de abril a mayo de 2020; aún no tenemos el análisis de mayo-junio, pero seguramente, como se re-abrieron las automotrices y la mayor parte de plantas productivas en el país, los números deberán moverse hacia una tendencia positiva.

Gráfico 2. Fuerza de trabajo abril 2020



Fuente: Hualde, 2020; ETOA.

En el gráfico 2 se aprecia la disminución de 12 millones de personas en la PEA contra el mes de marzo de 2020; la población no económicamente activa aumentó en 11.5 millones, pero éstas no están ocupadas ni buscando empleo; de la PEA los desocupados abiertos (buscando trabajo, pero temporalmente sin él) aumentaron en 400, 000 personas.

Los sectores más afectados por estas cifras son turismo, comercio, manufactura, inmobiliario y entretenimiento. El sector automotriz comienza a ver una recuperación mínima entre mayo y junio. Según datos de AMDA, «aunque en el mes de junio de 2020 el número de unidades producidas es un 29.3% menor al del mismo mes de 2019, los 238,946 vehículos que salieron de las armadoras representan casi once veces el número de vehículos producidos en mayo, el mes de reapertura, que tuvo un total de 22,119 unidades». En términos anuales, las exportaciones de junio aún están 38.8% debajo de los números de 2019.

Una de las secciones más importantes del TMEC es el apartado laboral, que se encuentra en el Anexo 31 del mismo, donde, especialmente para el sector automotriz, vienen cambios relevantes. De entrada, el salario por hora de los trabajadores, a partir del primer año del TMEC, debe ajustarse a 16 dólares por hora (puestos operarios o de piso) para los tres países. Para dar una idea de cómo están hoy los sueldos, un obrero gana por jornada de 8 horas de trabajo de \$170 a \$280 diarios, en promedio, \$28.13 por hora. Los 16 dólares la hora al tipo de cambio de hoy serían 362.69 pesos mexicanos, ni siquiera lo que gana un trabajador por la jornada completa llega a este salario.

Para revisar el cumplimiento de estas y otras disposiciones en materia de contenido regional (que cambió de 62% a 75%), conformación de sindicatos y aumento en salarios, así como disposiciones ambientales, el TMEC aprobó el llamado Mecanismo Laboral de Respuesta Inmediata, donde una empresa contraparte del lado canadiense, estadounidense o mexicana, puede abrir una solicitud de revisión y reparación por encontrar alguna práctica no acorde con las nuevas disposiciones del tratado. El procedimiento implica una revisión interna y externa, con derecho a réplica de la parte demandada, y se supone será cuestión de días para llegar a una resolución favorable (sin multa, cambios en procedimientos o con multa en caso de no actuar la compañía en cuestión).

Ante este panorama, surgen retos importantes para las automotrices. En primer lugar, deben buscar adaptar la cadena de suministro a la «nueva normalidad» incluyendo los *home office*, la desinfección de espacios y la reapertura de líneas en las fábricas con contención de contagios, dado que está claro que la pandemia seguirá siendo una condicionante al mercado de trabajo.

Se debe incrementar la proveeduría interna: en calidad y precio, la primera como objetivo que muchas empresas locales no han podido cumplir. Las empresas deben unirse y compartir sus mejores prácticas, no es momento de cerrarse y ser “celosos” con la información. En este mismo sentido los niveles Tier 2 y Tier 3 en México (proveeduría local) son la parte débil en el país. La mayor parte no sabe

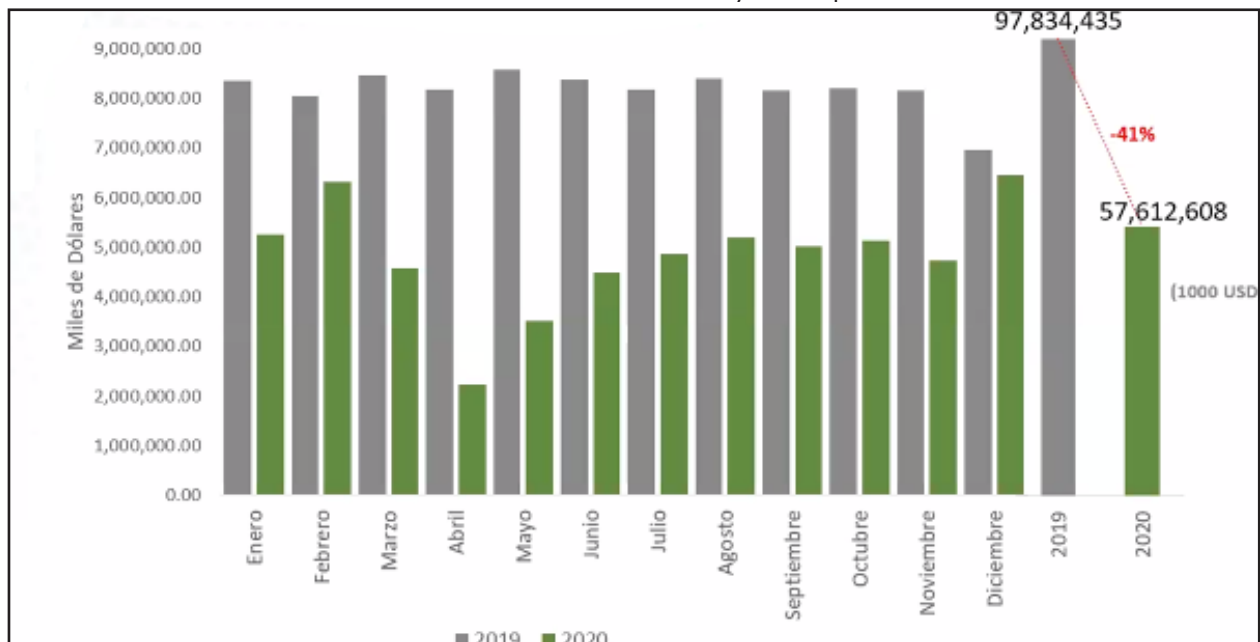
(ni busca) cómo certificarse para poder competir y meterse a la cadena de valor automotriz global.

El mismo tratado va a promover la inversión en desarrollo e investigación, ya que una de las cláusulas del TMEC es aumentarla en los tres países en un 15%, éste es un reto grande para el casi 1% destinado a la investigación en México.

Finalmente, la inversión extranjera “está cuidada”, dado que se logró en las negociaciones cancelar la llamada “cláusula Sunset”, también conocida como muerte súbita, la cual implicaba renegociar cada 6 años la permanencia o salida del tratado de los miembros. Esto perjudicaba una planeación a largo plazo porque no incentivaba a la IED, sobre todo ante la incertidumbre de colocar una planta en México, por ejemplo, y en 6 años saber que quizás ya no contaría con los beneficios del TMEC.

Ahora solo queda buscar cómo diversificar al país y a San Luis Potosí en vocación económica, dado que seguimos siendo grande y gravemente dependientes de la relación con Estados Unidos y de la industria automotriz, que nos ha demostrado en esta pandemia los efectos catastróficos para la economía global y nacional.

Gráfico 3. Producción de vehículos y autopartes en México



Fuente: Industria Nacional de Autopartes, junio de 2020