

Reproducido en www.relats.org

**UNA VISION Y PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO
DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO**

Roma -Equipo de Análisis

**Jordy Micheli Thirión (coordinación del
documento), Arnulfo Arteaga García, Fernando
Camacho Sandoval, Jorge Carrillo Viveros, Gerardo
González Herrera**

Publicado en la revista Comercio Exterior,

México, 2019

**1.General Motors sorprende con una nueva
estrategia de reconversión tecnológica**

En noviembre de 2018, General Motors (GM) fue motivo de una noticia de gran impacto para el

escenario de la competencia en la industria automotriz mundial al anunciar el futuro cierre de siete plantas que producen el modelo Cruze, automóvil sedán emblemático de GM del cual desde su lanzamiento en el año 2008 se habían vendido 3.8 millones de unidades¹. Se trata de las plantas de Detroit-Hamtramck (Michigan), Warren (Ohio), Oshawa (Ontario), las fábricas de sistemas de propulsión y transmisiones de Baltimore (Maryland) y de Warren (Michigan) y en Corea del Sur la planta de Ulsan.

El motivo de este cierre masivo es una reubicación de recursos de la empresa para poder emprender la transformación tecnológica hacia la motorización eléctrica y competir contra TESLA y el resto de los productores. General Motors planea que los recortes productivos brinden ahorros de 6 mil millones de dólares hacia fines del año 2020, los que serán utilizados para duplicar los recursos para

investigación y producción de vehículos eléctricos y también autónomos².

La noticia involucra a México a través de la planta de GM en Ramos Arizpe, ya que ésta dejará de producir el modelo Cruze en 2019, para reemplazar su producción por la SUV Blazer³, confirmando la decisión de la empresa tomada en junio de 2018 de trasladar a tierras mexicanas la producción de ese modelo, a pesar de la abierta oposición manifestada por el sindicato UAW, quien propugnó por mantener en plantas estadounidenses la producción de la Blazer⁴.

Este es el primer ajuste técnico masivo de la aún era pre-eléctrica de la industria automotriz (sólo el 2% de los vehículos de pasajeros en el mundo son eléctricos) y GM parece materializar el principio de “destrucción creativa” de una nueva oleada de innovaciones. Resulta interesante señalar que en el conjunto de razones para este movimiento, se

encuentran algunas que son tradicionales en esta industria tales como los altos costos (motivados por aranceles a insumos como el acero y el aluminio) y la baja de ventas tendencial en Estados Unidos, Europa y China; sin embargo, también se hace explícito un factor tecnológico novedoso que es el reemplazo de autos tradicionales hacia vehículos autónomos y eléctricos, para participar activamente en la carrera del auto del futuro⁵.

Esta reorientación estratégica que encabeza la plana mayor de la icónica empresa estadounidense, le está propinando una derrota formal al presidente Trump en su rol de defensor de los empleos estadounidenses⁶, personaje que, irónicamente, está unido en este tema a Obama, quien apoyó en su momento con fondos públicos cuantiosos la reestructuración de GM en 2009, que consistió en la desaparición de 48 mil puestos de trabajo y la inyección de cerca de 60 mil millones de dólares con

lo cual el gobierno estadounidense se hizo del 60 % de las acciones de la compañía .

Parece perfilarse una lección: el avance tecnológico presiona a los grandes capitales más que los compromisos “nacionalistas”. Un antecedente de este comportamiento fue la campaña *buy american* de inicios de los años 80 para enfrentar el desafío japonés dentro de sus fronteras que sin embargo devino en un proceso de éxodo de las *Big Three* a otras latitudes en busca de ventajas competitivas, situación que benefició a México. Pasadas dos décadas, la fuerte inyección de recursos públicos durante la crisis de 2009 no representó en contrapartida ningún compromiso “social” (historias paralelas por ejemplo a la del FOBAPROA, con las distancias guardadas).

2. Y en México, mientras tanto ...

El crecimiento de la industria automotriz en nuestro país desde 1995 ha sido sostenido, salvo en la coyuntura de la crisis de 2008-2009. Tras esa crisis, la producción de automóviles y de autopartes creció a una tasa de 12.3 % anual (tasa media anual del PIB en 2010-2017), cifra que cuadriplica prácticamente al crecimiento anual del PIB de manufacturas que fue de 3.4 % y de la economía en su conjunto, de 3.0 %. Por ello, la industria automotriz representa ya el 3.7 % del PIB nacional en el 2017 y con un total de 824 mil personas laborando, aporta el 22.2 % del empleo manufacturero. Como sector exportador, esta industria generó en 2017 más divisas que la industria petrolera, las remesas y el turismo juntos (26.5% del total de divisas de la primera, contra el 15.4% acumulado de los tres siguientes) y la evolución del diferencial comercial de esta industria ha sido positiva y creciente, con un superávit que pasó de 18.7 a 70.7 miles de millones de dólares de 2009 a

2017. En este escenario cabe señalar que 83.2 % del total exportado tiene como destino a EE UU y de ese país proviene el 53.6 % del total importado.

Es importante señalar que a lo largo del proceso de reestructuración de la industria automotriz desde la crisis de 2008-2009, no se ha generado ningún recorte a las capacidades que hayan realizado las firmas del sector automotriz en México, sino que más bien aumentaron inversiones de las firmas. Tan solo podríamos contabilizar la cancelación de Ford de su proyecto para instalar una planta en San Luis Potosí en el año 2017, por el conocido “efecto Trump”. Así, todo indica que México aparece como una excepción mundial a la reconversión tecnológica de la industria y como confirmación de ello es que la planta de General Motors en Ramos Arizpe no formará parte de la reestructuración de la firma que dejará sin empleo a 15 mil personas en EEUU, Canadá y Corea del Sur. De hecho, GM es ya la

empresa líder en producción y exportación de automóviles en México⁷.

Pero la señal enviada por la propia General Motors no puede pasar inadvertida:

Esta firma puede ser el inicio de un efecto dominó entre las empresas de la industria y la historia de ésta contiene ejemplos que muestran que las iniciativas innovadoras de una firma son seguidas, mediando un tiempo, por otras. Bajo esta premisa hemos comentado que el extraordinario despegue de la capacidad instalada automotriz en México de los últimos diez años, está sustentada en una plataforma exportadora de autos que aún se mantienen tecnológicamente vigentes mientras se transforma la economía de la energía. Es decir, estamos produciendo exitosamente los autos cuyo paradigma tecnológico está en la última fase de su vida útil. Cuánto dure esta última fase en México será una decisión vinculada a las estrategias de

competencia y alianzas que emprendan las grandes empresas del ramo que tienen intereses productivos en México, y difícilmente pueden caber dudas sobre la capacidad de reconversión que tienen empresas globales que deben sobrevivir a la transición energética y mantenerse en el negocio automotriz.

General Motors, en ese sentido, ya nos muestra cuál será el camino para financiar esta reconversión: los recursos económicos no provendrán de excedentes de operación sino de los ahorros por cierre de plantas y de las evaluaciones puntuales de los costos más competitivos en las plantas que “sobrevivan”. Esto se traduce en algunas preguntas básicas: ¿para cuánto tiempo da el modelo de plataforma exportadora actual?, ¿es posible hacer previsiones o escenarios? ¿cómo se transformará la planta actual, tanto de ensambladores finales como de sus proveedores en México?

Estas son algunas de las interrogantes primordiales que debemos de empezar a delinear ante una primera evidencia de la forma bajo la cual se perfila un futuro de autos eléctricos y la conectividad de los vehículos ⁸.

El tema del progreso tecnológico le agrega otro factor de incertidumbre a lo que el “factor Trump” significó en la renegociación del TLCAN, ahora bautizado T-MEC. Vimos cómo el presidente estadounidense atacaba las bases de la productividad salarial mexicana (el salario medio automotriz estadounidense es de 9 a 10 veces mayor que el mexicano)⁹ y por esa ventana, insospechadamente, se abría el debate salarial a un nivel más allá de lo que mucho tiempo permaneció como un ámbito de la crítica de algunos académicos y sindicalistas no asimilados al sistema corporativo de control de trabajadores.

Con esa restricción, empezó a cuestionarse la viabilidad del modelo exportador basado en bajos costos unitarios para las empresas, y empieza a perfilarse una importante modificación en las cadenas de abasto para hacer compatible la capacidad productiva instalada con las nuevas reglas de origen basadas en una diferenciación salarial: el contenido de América del Norte pasó de 62.5 a 75 % , y ese contenido deberá ser producido en su 60 % en “zona salarial México”, es decir , con menos de 16 dólares por hora. Otra condicionante que se suscribió y que será relevante en la nueva configuración de la cadena fue que el 70 % del acero para los automóviles sea producido en América del Norte.

Ahora tenemos, así, tanto un factor comercial como un factor tecnológico que deben ser considerados en cualquier análisis de la industria automotriz en México. Los escenarios tecnológico, comercial y

político se han movido; no sabemos si de manera “dramática” pero si de una manera que nos obliga a mirar con nuevos instrumentos y preguntas el desarrollo de esta industria en México.

Las inversiones que se anuncian son de cerca de 10 mil millones de dólares (MMD) en 4 años: Se espera que nuevas inversiones por 5 MMD sean más diversificadas, con montos más pequeños y para fines de proveeduría. A ello se sumarán en los siguientes 4 años otros 5 MMD por parte de las armadoras¹⁰.

Son cantidades significativamente menores a los flujos de capital productivo del pasado reciente: de 2007 a 2017, entraron al país bajo el concepto de IED en industria automotriz un total de 45,111 MMD, lo cual da un promedio de 4,101 MMD por año. Si miramos únicamente los 4 últimos años (2014 a 2017) tenemos un acumulado de 25,531 MDD en IED de la industria automotriz, un promedio anual de

6,383 MMD. No perdamos de vista el papel importante que juega la IED automotriz en el total de la IED en manufacturas: ha representado el 27.2 % en 2007-2017, y en estos últimos 4 años ya mencionados, ha representado 37.6% de la IED en manufactura.

Es decir, si miramos más de cerca, y prácticamente el sexenio de Enrique Peña Nieto, contra el cual se compararán muchas cosas, lo que tenemos es una previsión de una gran caída en IED destinada al sector automotriz, simplemente porque el ciclo de grandes traslados de capital para construir y beneficiarse de la plataforma exportadora ya terminó, aunado a que ya están en el país prácticamente todas las firmas productoras de autos, con excepción de las chinas, y los pronósticos de crecimiento del sector en el T-MEC son francamente muy limitados . Ahora sumémosle los dos factores adversos juntos: el efecto comercial del

nuevo tratado y el efecto tecnológico que ya ha asomado.

3. Clústers y efectos regionales de la industria automotriz

La industria automotriz ha sido motivo de una política de fomento por parte del Estado mexicano mediante una promoción activa para atraer inversión extranjera directa que desarrolle capacidades de producción en territorio mexicano. Las ventajas de localización y de costos salariales se han visto acompañadas así de importantes iniciativas para generar un ambiente competitivo en México para la atracción de capitales y cabe señalar que no ha estado ausente la búsqueda de generar una capacidad productiva nacional complementaria que se integre a la cadena de valor de cada empresa terminal implantada en México.

En el año 2003 se promulgó el “Decreto para el apoyo de la competitividad de la industria automotriz terminal y el impulso al desarrollo del mercado interno de automóviles”. En él se estipulan como objetivos centrales: la apertura y desregulación promovida desde el Estado, en particular la Secretaría de Economía, para promover la competitividad, facilidades administrativas, medidas de apoyo vía adquisiciones nacionales por parte de los gobiernos estatales, municipales o a nivel federal, y el uso de apoyos o ventajas para promover nuevas inversiones productivas o su ampliación condicionados a la capacitación o el empleo de trabajadores mexicanos, a que se lleve a cabo investigación y desarrollo en el país.

Otro instrumento mediante el cual el Estado fortaleció su papel de promotor de la inversión extranjera es el que apuntala a los clústers mediante el “Programa Estratégico de la Industria Automotriz

2012-2020”, incorporado en el Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 (PND, 2007). En este Programa se refuerza lo establecido en el Decreto de 2003, haciendo énfasis en el papel que tienen los gobiernos locales para estimular una relación más estrecha entre la academia y la industria, generando programas educativos que permitan aumentar el número de profesionales y técnicos calificados, en el entorno de la operación de los clústers.

Los clústers regionales aparecen así como organizaciones empresariales territoriales que con apoyo gubernamental federal y local establecen una coordinación que les permite el cabildeo y el establecimiento de ventajas competitivas, el aprovechamiento de ventajas comparativas y el control de condiciones de empleo y salariales homogéneos. Los resultados regionales han sido desiguales y si bien el número oficial de estos agrupamientos empresariales es de doce, los de

mayor relevancia por su nivel de desarrollo son los de La Laguna, Guanajuato, Querétaro, Estado de México y Nuevo León.

En fuerte relación con los clústers, se ha documentado la existencia de procesos estructurales en las economías con fuerte producción automotriz, en que el aparato manufacturero ha perdido capacidad de diversificación y se ha ido concentrando en la rama automotriz, con una creciente dependencia del empleo hacia esta industria. Los estados que han vivido esta reducción relativa del sector manufacturero en favor de una concentración automotriz han sido: Puebla, Morelos, Aguascalientes, Guanajuato, Nuevo León, Coahuila y Sonora.

Esta especialización ha venido acompañada de una desconexión entre las capacidades tecnológicas e innovadoras de las plantas del sector automotriz y la

creación de bienestar laboral. Las nuevas plantas o los nuevos segmentos laborales en plantas antiguas del sector automotriz generan condiciones de empleo con menores remuneraciones y prestaciones. La conocida paradoja de que la economía actual es pletórica de innovaciones y de tecnologías digitales y en cambio la desigualdad social se agudiza, está representada en el sector de la industria automotriz en México, cuyas empresas extranjeras en su mayoría no han desarrollado políticas salariales progresivas. Además, es interesante constatar la brecha existente entre la industria terminal y la de autopartes: en la primera los salarios medios representan 9.9 veces el salario mínimo, en la segunda, 4.8 veces y debe tenerse en cuenta que, del total de trabajadores de esta industria, el 87.7 % se ubica en las autopartes.

La industria automotriz ha sido promovida de manera privilegiada por sus implicaciones

macroeconómicas: empleo, exportaciones y balanza de divisas. Es así una industria vinculada a una política económica que no ha pretendido fomentar crecimiento con mercado interno, disminución de la desigualdad, recuperación salarial y/o inversión pública. Sabemos bien que la industria automotriz ha estado favorecida por una agresiva política de atracción de inversiones, en donde los estados en particular brindan toda suerte de estímulos fiscales, subsidios y exenciones, pero las políticas de fomento de la proveeduría local han sido escasamente exitosas. También sabemos que no ha existido política de protección y crecimiento del bienestar laboral y el tema del sindicalismo de protección aprobado y fomentado por los gobiernos priistas y panistas es bastante conocido y documentado.

La cuasi inexistencia de empresas mexicanas formando parte de las cadenas de valor es un factor de desconexión entre la implantación de empresas

transnacionales y el desarrollo local. El principal vínculo por mucho es el empleo y prácticamente empresas y autoridades difícilmente buscan que haya algo más que esto.

4. Lo anterior sugiere un escenario

Con las señales tecnológicas y el nuevo esquema comercial, es posible sugerir algunos procesos cuya interacción arrojaría menor inversión, menores divisas y estancamiento del empleo.

El T-MEC –que, cabe recordar, aún está pendiente de ratificación por parte de los tres congresos de los países involucrados- obligará a ajustes en la cadena de valor para hacer frente a las nuevas cuotas de importación de EE UU. Significa que una parte de la capacidad instalada en México no podrá ser empleada para el mercado de Norteamérica.

Las plantas orientadas a Norteamérica y Europa deberán producir los modelos exitosos en mercados

maduros: Los ciclos del producto serán importantes en la estrategia y las presiones para mantener con salarios bajos serán importantes. Pueden aparecer las amenazas de traslado de producción a otro país.

Las inversiones se verán reducidas a por lo menos un tercio de lo que venían creciendo los últimos años. Se termina la fase de capital nuevo y se entra a una fase de madurez de la plataforma exportadora. Esto es importante para regiones que han dependido en los últimos años de las inversiones en esta industria, ejemplos son Chihuahua, Coahuila, Puebla, Guanajuato y Estado de México, que juntos representaron poco más de la mitad de la IED automotriz durante el período 2008-2017.

El nuevo paso que ha dado General Motors es una alerta que no puede soslayarse. Mientras tenga recorrido económico el “paradigma del auto mexicano”, las plantas en México pueden estar a

salvo de ser inutilizadas para nutrir con recursos a la reconversión tecnológica, pero ¿por cuánto tiempo?

“Paradigma del auto mexicano” significa un auto ensamblado en México que mantenga las ventajas de costos (básicamente el salarial) y que tenga un horizonte de mercado importante en la estrategia de la firma (básicamente un producto en su fase de madurez con mejoras marginales)

5. La política del Estado hacia esta industria aún no ha sido definida

Existen interrogantes sobre los que el nuevo gobierno planteará en relación a la industria automotriz y sobre las iniciativas que surjan al nivel local. Algunas son:

¿Cómo va a encarar la asignatura pendiente del desarrollo de proveeduría nacional, lo cual implica encadenamientos productivos, innovación y vinculación entre gobierno, academia y empresas ?, ¿promoverá la disseminación de tecnologías de la

cuarta revolución industrial ?, ¿cómo apoyará a los estados implicados en la especialización automotriz?, ¿se promoverán otros sectores para diversificar la estructura industrial de los estados especializados en lo automotriz?, ¿Los gobierno locales están dispuestos a desalentar los contratos de protección?, ¿se implementarán políticas de innovación donde los actores locales tenga un papel más activo?, ¿habrá un diálogo constructivo entre la vocación y visión de los estados y regiones con los objetivos nacionales con el cual se puedan definir las estrategias a seguir?, ¿ se abrirá un diálogo entre trabajadores, gobierno y empresarios?, ¿cómo fortalecer clústers que sean débiles y apoyar su creación en donde no existan?.

Lo que debemos intentar es evitar 6 años de lo mismo: empresas herméticas que usan a su favor el bono demográfico y salarial mexicano y las ventajas

de la localización, además de las bondades del libre comercio.

6. Propuestas iniciales

En resumen, consideramos que una estrategia del nuevo gobierno hacia el sector automotriz implica 4 campos:

- 1) Replantear mecanismos, visiones, objetivos, etc. para generar los máximos beneficios posibles de la industria automotriz a nivel local. Dejar de aceptar que son entidades herméticas que no brindarán más que empleo a un costo salarial muy bajo y con alta calidad de la mano de obra. Esto implica saber cómo son por dentro (una mirada analítica que suma a lo que ya conocemos, pero tomando como referencia lo ya logrado por China) para saber qué y cómo negociar con las “derramas” (conocimiento, tecnología, etc.) a nivel local o nacional.

- 2) Implementar un programa de educación superior que tenga el apoyo de empresas para estudiar a fondo revolución digital, nueva manufactura, materiales, energías alternativas.
- 3) Crear una metodología y /o capacidades analíticas para darle seguimiento a la transición tecnológica con una mirada muy cercana a las posibles decisiones de las empresas en México (en su versión más aspiracional, sería un “observatorio de estudios” de la transición tecnológica que ligue tendencias mundiales con México). No perder de vista que las nuevas oleadas tecnológicas son el resultado de procesos en las sedes nacionales de las empresas líderes y de expresión de grupos de interés asociados a los cambios.
- 4) Crear la asesoría para la transición salarial: dónde cuánto, con qué actores negociar/ presionar. Estrechar o ampliar relaciones con organizaciones del campo sindical a nivel mundial y nacional, que

tengan como perspectiva la construcción de un sindicalismo acorde con principios democráticos.

5) Es necesario ampliar la mirada sobre la industria automotriz en México y analizar la relación existente entre un modelo productivo que en términos cuantitativos y rentabilidad es un caso exitoso, y las necesidades de un modelo de movilidad nacional que tiene graves problemas desde el punto de eficiencia social, económica y ambiental. Las regiones urbanas en México se expanden de modo continuo y tanto la movilidad interna en ellas como la inter-conexión tienen como base el modelo automotor de uso intensivo, tecnológicamente maduro. México no ha hecho valer su gran capacidad de mercado -aunada a su capacidad de oferta- para reorientar su modelo de movilidad en la dirección de las nuevas fronteras del auto eléctrico adaptado a las

condiciones específicas de la geografía urbana del país.

¹ Tan solo en el año 2015 se había anunciado que GM invertiría 350 millones de Dólares en la planta de Ramos Arizpe para lanzar la nueva generación del Cruze : “De acuerdo con Ernesto M. Hernández, presidente y director general de GM de México, esta inversión “forma parte de los 5 mil millones de dólares anunciados en diciembre pasado para todo el país, fortalecerá la presencia de GM Ramos Arizpe en la producción de nuestra compañía a nivel mundial y, por supuesto, consolidará a México como el sexto productor de automóviles para GM Company, con el 7% de la producción global”, <https://noticias.autocosmos.com.mx/2015/03/23/gm-fabricara-la-nueva-generacion-del-chevrolet-cruze-en-mexico>

².<http://netnoticias.mx/2018-11-26-348af64a/general-motors-mexico-la-menos-afectada-por-reestructuracion-mundial/>

³ La SUV Blazer es producida desde mediados de 2018 en Ramos Arizpe, y al saberse de la decisión de cierre de plantas de GM, se generaron presiones políticas para que la fabricación de este vehículo sea trasladada a la planta de Lordstown, Ohio, que será cerrada: https://diario.mx/Economia/2018-12-05_e8b7ae61/piden-mover-produccion-de-blazer-de-mexico-a-eu/

⁴ La decisión de GM se argumentó en el hecho de que sus plantas en EE UU están trabajando ya tres turnos <https://vanguardia.com.mx/articulo/es-oficial%3A-gm-har%C3%A1-en-ramos-arizpe-la-nueva-blazer%2C-pese-a-amenazas-arancelarias-de-trump>, sin embargo, esta argumento evidentemente fue falso ya que cinco meses después, XX de las plantas a plena capacidad serán cerradas.

⁵ <https://www.bbc.com/mundo/noticias-46366901>

⁶ "Muy decepcionado con General Motors y su directora ejecutiva, Mary Barra, por el cierre de plantas en Ohio, Michigan y Maryland. No están cerrando nada en México & China. ¡Estados Unidos salvó a General Motors y estas son las GRACIAS que recibimos! Estamos mirando para cortar todos los subsidios a GM", tuitó el presidente estadounidense. Irónicamente, los mercados recibieron con beneplácito esta medida y sus acciones aumentaron en precio 6%.

⁷ http://gmauthority.com/blog/2018/12/gm-becomes-mexicos-biggest-automaker/#ixzz5bVRoiKhF%20http://gmauthority.com/blog/2018/12/gm-becomes-mexicos-biggest-automaker/?fbclid=IwAR3MLzS5fyLv_YxQRW4HlppuiUR10RVfG5ykiqLCYCF4w8mn7pwZ_Or46s

⁸ <https://expansion.mx/tecnologia/2017/01/23/industria-automotriz-apuesta-por-vehiculos-electricos-y-software-encuesta>

⁹ [https://trades.colmex.mx/assets/docs/Apuntes para la equidad 1.pdf](https://trades.colmex.mx/assets/docs/Apuntes_para_la_equidad_1.pdf)

¹⁰ <https://www.eleconomista.com.mx/empresas/Se-invertira-hasta-10-mas-en-sector-de-autos-Deloitte-20181007-0100.html>