

La industria automotriz en México y el T-MEC: retos y perspectivas

Jaime Linares Zarco¹

Resumen

Después de cumplir un cuarto de siglo de haber entrado en vigor, el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), el comercio con los E.U.A. creció seis veces durante el periodo 1993-2018, hasta convertirse en el principal mercado en 82% para las exportaciones mexicanas; mientras que, con Canadá, nuestro país casi multiplicó por ocho su comercio en el lapso señalado.

Mediante el impulso del TLCAN se logró la modernización de la planta productiva manufacturera nacional, así como de los sectores agropecuario, agroindustrial, comercial y de servicios; paralelamente con el acuerdo también se logró incrementar la inversión extranjera directa proveniente de los socios de Norteamérica, la cual superó los 539 mmdp, en el periodo señalado, lo que representó el 55% del total de inversiones captadas durante ese tiempo.

Durante este periodo la industria automotriz instalada en México atrajo a diversas firmas asiáticas, europeas y norteamericanas, quienes atraídas por las ventajas competitivas prevalecientes en el país con bajos salarios, movilidad de la mano de obra, diversos estímulos fiscales y cercanía al mercado de los E.U.A., pronto convirtieron a nuestro país en un referente mundial en la producción y exportación de automóviles; sin embargo, con la llegada al poder del gobierno de Trump en los E.U.A., la renegociación del TLCAN hoy conocido como Tratado México, Estados Unidos y Canadá (TMEC), fue condicionado a la aprobación por parte del Congreso de la Unión de nuestro país, de una reforma laboral actualizada que democratice la organización de los sindicatos, elimine los sindicatos blancos o de protección, priorice la conciliación de los conflictos previo a los juicios laborales; así como incrementar a 16 dólares por hora el pago a los obreros automotrices, además de incrementar los contenidos de insumos regionales de 62% a 75%, provenientes de Norteamérica.

Palabras clave: ventajas competitivas, flexibilidad laboral y competitividad.

Crisis del Estado intervencionista y la apertura comercial en la globalización

Al terminar la segunda guerra mundial se inició la guerra fría que pronto significó una división política, geográfica, social y económica del mundo en dos grandes bandos; los del bloque capitalista encabezado por los E.U.A. y los del bloque socialista representados por la U.R.S.S.; ambas potencias iniciaron una lucha sin cuartel en la conquista de nuevos mercados, ampliar su zona de influencia ideológica, desarrollar sofisticados sistemas de defensa, además de competir por la conquista del espacio; todo ello implicó realizar cuantiosas inversiones en la experimentación y descubrimiento de nuevas tecnologías que pronto derivó en una revolución informática que hasta la fecha no se ha detenido y que se ha manifestado en la mayor

¹ Dr. Jaime Linares Zarco. Profesor de Carrera Titular “B” de tiempo completo definitivo. FES Aragón-UNAM. Correo electrónico: jlinares112@yahoo.com.mx

automatización y robotización, tanto de los procesos productivos, seguridad, vigilancia, comercio, diversión, así como de diversas interacciones de la población, dentro y fuera de las viviendas.

Después de suscitarse la crisis del orden mundial de la posguerra, con motivo de la destrucción de millones de vivienda, instalaciones e infraestructura en general, los países industrializados iniciaron una renovación tecnológica que reordenó el sistema mundial e impuso una competencia ya no por países sino por zonas o regiones. La empresa privada transnacional (ET) evolucionó hacia la fábrica mundial, se impuso la libertad en los mercados y se transformó la división internacional del trabajo, reduciéndose sensiblemente la autonomía económica de las naciones. (Ávila, 20)

Como resultado de todo lo anterior se establecen las bases de lo que posteriormente será denominado la mundialización o globalización económica, la cual se define como un nivel históricamente determinado de internacionalización del capital, que se traduce en una reconfiguración del espacio geoeconómico, que descansa en una nueva estructura y dinámica del conjunto de las relaciones internacionales (Dabat y Toledo, 13) Dicha reconfiguración geoeconómica del espacio se concibe ante todo, como una cuestión de integración organizacional, que reposa sobre la coordinación de tareas y de funciones y la movilidad de recursos productivos interdependientes al interior de redes de producción transfronterizas. (De Mattos, 21)

Evidentemente, la globalización económica es el resultado final del rápido proceso de internacionalización de la producción y las transacciones entre los países desarrollado desde la posguerra, el cual conjuga los elementos siguientes: a) altísimo nivel alcanzado por el comercio internacional; b) el nuevo papel de las ET en la producción y comercio mundial; c) el surgimiento de una nueva división internacional del trabajo; d) la revolución de las comunicaciones; e) la unificación de los mercados financieros internacionales y los nacionales; f) los primeros intentos de coordinación de las políticas económicas de las grandes potencias capitalistas y g) crece el flujo de las migraciones internacionales y los mercados transnacionales de fuerza de trabajo. (Dabat y Rivera, 29)

Con la integración y desarrollo de todos estos factores en el mundo globalizado, México se vio obligado por las circunstancias a integrarse al desarrollo de un mercado regional de producción, que respondiera a la vecindad geográfica de sus miembros, así como a las crecientes oleadas migratorias de la fuerza de trabajo entre las tres economías, así como la posibilidad de explotar las ventajas competitivas que derivaran en el desarrollo de nuevos mercados con cadenas de valor internacionales; bajo este marco nació hace 25 años el TLCAN, que recientemente se convirtió en el T-MEC, después de varios meses de renegociación entre los países socios.

En el marco de una serie de crisis económicas que se suscitaron durante el periodo de entreguerras y de la posguerra, Friedman y Hayek coinciden en apoyar el regreso al liberalismo económico como una alternativa que evitara las crisis futuras y facilitara la reconstrucción de las diversas economías devastadas por la guerra. En 1980 ambos afirmaban que tanto en el este como en el oeste las crisis se repiten y la máquina político-económica y social se descompone. Los gobiernos centrales, aunque cada vez más poderosos, son, sin embargo, impotentes para impedir que el mundo industrializado se deslice hacia el caos. Para Friedman, el motivo profundo de esta parálisis radica en el exceso de centralismo, de burocratización y de reglamentación, en la existencia de un supragobierno al que se debe minimizar. (Guillén, 46)

Ante la profundidad de la crisis de la deuda que enfrentaban los países subdesarrollados como México, en el marco del Consenso de Washington de 1979, negociado por Reagan (E.U.A)

y Thatcher (Gran Bretaña), se acordó impulsar conjuntamente con el F.M.I. una política de corte neoliberal consistente en promover una disciplina fiscal, reducir el déficit del gasto público, promover la liberalización financiera, flexibilizar el tipo de cambio, liberalización del comercio, inversión extranjera directa, privatización de empresas públicas, desregulación económica y respetar los derechos de propiedad. (Guillén, 90)

Gran parte de estas recomendaciones y sugerencias de política económica restrictiva tenían como destinatarios a los diversos países pobres del tercer mundo, entre los cuales se encontraban México y el resto de los países de América Latina; adicionalmente también se recomendaron: la reducción del tamaño del Estado lo cual significó el despido de miles de burócratas, mayor libertad económica a los empresarios, eliminar los controles de precios, control de los sueldos y salarios, que no se grave al capital, la apertura total e indiscriminada a la IED y mercancías provenientes del exterior. (Ortiz, 19)

Después de casi cuatro décadas de aplicar una política neoliberal en México salta a la vista algunas consecuencias, tales como un mayor desempleo y subempleo, desequilibrio externo, contracción del poder de compra de las mayorías, quiebra masiva de las micro, pequeñas y medianas empresas, mayor dependencia comercial y económica respecto a los E.U.A., creciente pobreza y migración de fuerza de trabajo nacional hacia los E.U.A., así como mayor inseguridad y narcotráfico.

La evolución del capitalismo contemporáneo y los sistemas de trabajo manufactureros

Muchos años después de la revolución industrial el sistema capitalista ha logrado evolucionar a grandes pasos, como no lo había logrado en el pasado, con el descubrimiento de grandes inventos que se han puesto al servicio de la sociedad en general y de las grandes empresas en lo particular, gracias al permanente desarrollo y evolución de las fuerzas productivas, como resultado de los avances científicos y múltiples pruebas experimentables, que han puesto en evidencia la estrecha colaboración entre la ciencia y la empresa privada, en donde los primeros desarrollan múltiples proyectos experimentales sobre diversas investigaciones de interés social, además de impulsar la innovación tecnológica susceptible de ser aplicada a los sistemas de producción; mientras que los segundos otorgan el financiamiento necesario, facilitan instalaciones, apoyan en los diversos trámites, que hagan posible la investigación y aplicación tecnológica en los procesos productivos.

Es difícil explicar y entender los avances y logros del capitalismo contemporáneo, sin considerar los diversos sistemas de trabajo que se han desarrollado en diferentes etapas históricas, los cuales han tenido en común elevar la productividad de la mano de obra, incrementar la rentabilidad del capital, así como modernizar y eficientar los procesos de organización y producción de bienes y servicios que demanda la sociedad. Entre los principales sistemas de trabajo que más se conocen por haberse aplicado en casi todos los países y empresas, destacan: el taylorista, el fordista y el toyotista.

El sistema taylorista surgió hacia fines del siglo XIX con el único objetivo de incrementar la productividad mediante una mayor eficacia en los sistemas de producción, en donde destacaba el uso de la ciencia, fomentar la armonía y la cooperación de grupo, entre otros aspectos, orientados hacia lograr la producción máxima en tiempo y forma.(Koontz y Weihrich, 29)

Mediante los diversos sistemas operativos y métodos de organización del taylorismo, el sistema capitalista desarrolló la capacidad productiva del sistema, además de elevar las fuerzas

productivas a un nivel que antes no lo había hecho, así como obtener mayores tasas de ganancias a costa de una mayor explotación del trabajador, el cual se convierte de facto en un apéndice de la máquina.

Adicionalmente otras características del taylorismo fueron: la división minuciosa del trabajo; separación entre producción y mantenimiento, entre supervisión y trabajo directo; impulso al trabajo estandarizado, medido en tiempos y movimientos; (muchos niveles de mando con ámbitos claros, estructura de carácter militar, estilo de autoridad burocrática con muchas reglas formalizadas, con supervisión personal o por medio de equipos y canales de comunicación formales); estimular el buen desempeño del trabajador otorgando premios, y aplicar castigos en caso contrario. (De la Garza, 59)

Con la llegada del fordismo, al iniciar el siglo XX, se produce una modernización del taylorismo mediante la incorporación de la cadena de montaje, a través de la cual se impondrá el ritmo, velocidad e intensidad de ejecución de cada operación, hasta completar el proceso productivo en su totalidad, con un obrero sumiso, operativo y poco solidario con sus compañeros, en parte debido, al carácter rutinario y enajenante de las operaciones fabriles que se repiten infinidad de veces durante el día dentro de la fábrica.

Paralelamente a la introducción de la cadena de montaje, el fordismo también se caracterizó por la producción en serie; la parcialización y especialización del trabajador; departamentalización del proceso de producción;(De la Garza, 22) tibiamente también surge la flexibilización del trabajo, como una respuesta a los sistemas rígidos y la estandarización laboral, que habían despertado las protestas obreras mediante huelgas y organización de nuevos sindicatos progresistas.

El método fordista del trabajo pronto significó una nueva revolución en los métodos de producción que desembocó en mayores niveles de productividad por hora trabajada, además de representar otra escala superior de evolución del sistema capitalista, al pasar de la manufactura a la gran industria, con el fin de responder a los nuevos retos que significaba la explosión demográfica y la necesidad de producir más y mejores bienes y servicios que demandaba la sociedad, situación que también incremento notablemente la explotación y enajenación de la fuerza de trabajo.

La incesante competencia capitalista por los incrementar la producción, los mercados y las ganancias, siguieron impulsando el avance de las revoluciones tecnológicas hacia mediados del siglo XX, coyuntura que se convirtió en la causa y consecuencia de la segunda guerra mundial; marco en el cual surge el sistema toyotista de trabajo, con un sistema y métodos de trabajo más avanzados, que pronto significarán una nueva revolución organizacional, es decir una nueva forma de hacer los productos manufacturados cada vez más sofisticados y demandados en el mundo.

Resulta evidente que el desarrollo del toyotismo coincide con la tercera revolución tecnológica pero no depende estrictamente de ella, se puede dar sin ella. (De la Garza, 21) El sistema de trabajo toyotista se caracteriza por introducir la automatización y robotización de los procesos productivos, sobre todo los repetitivos; impulsar el programa de entrega justo a tiempo (JAT), con el propósito de reducir los costos y control de inventarios; promover la organización de los círculos de control de calidad, para mejorar el desempeño del grupo; efectuar la comunicación de abajo hacia arriba, para retomar las quejas y sugerencias de los trabajadores; plantear la responsabilidad y la toma de decisiones con carácter colectivo; apoyar el empleo para

toda la vida y la lealtad para la compañía; así como relanzar el trabajo flexible. (Koontz y Weihrich, 717)

Gracias a la evolución y aplicación de los diversos métodos y sistemas de trabajo, se suscitaron un incremento en los niveles de la producción, una mayor elevación de la productividad por trabajador, descubrimiento de nuevas tecnologías y diseño de equipo cada vez más sofisticado, que a su vez fue alterando la composición orgánica del capital, en la medida en que se invirtió gradualmente más en capital constante, a expensas de una menor inversión en capital variable; situación que a través de los años se ha traducido en mayores tasas de explotación, así como una creciente tasa de desempleo y de subempleo entre la clase trabajadora, así como un creciente abaratamiento de los costos de la mano de obra mediante la subcontratación.

El sistema toyotista y los mercados de trabajo

En el marco del desarrollo de las múltiples contradicciones del sistema capitalista, las cuales se han manifestado en frecuentes y prolongadas crisis económicas, han crecido las presiones de las organizaciones obreras y de la lucha sindical por mejorar los salarios y las condiciones de empleo y de vida de los trabajadores, que se suscitaron en toda América Latina desde la década de los ochenta con la reestructuración productiva; las grandes empresas en su afán de reducir costos y convertirse en firmas competitivas, escudadas en las políticas de corte neoliberal, han recurrido al recorte de personal, la subcontratación u *outsourcing*, además de impulsar la flexibilidad laboral; es decir, han recurrido a aplicar un sistema de trabajo con carácter toyotista, como única opción ante la crisis.

Es decir, históricamente la flexibilidad laboral surge como resultado de la crisis de la producción en masa, estandarizada o rígida en que se basaban los sistemas taylorista y fordista, sobre todo porque una de las principales opciones que fueron aplicando las grandes firmas ante la profundidad de la crisis, fue la flexibilización productiva, que pronto condujo a la internacionalización de las cadenas de valor, es decir a la producción de un bien de consumo duradero o de capital, en la que participan múltiples empresas de diversos países desde su inicio hasta su terminación, en parte para reducir costos de producción y en parte para responder a las necesidades del cliente; quienes por tanto pronto requirieron flexibilizar el funcionamiento y la disponibilidad de la fuerza de trabajo, en donde el capital lo tuviera en cantidad, costo, tiempo y forma, en grado suficiente para valorizar el capital.

En este sentido la flexibilidad del trabajo puede ser definida fundamentalmente como la eliminación de las trabas para que los mecanismos del mercado se encarguen de manera espontánea de asignar al factor trabajo en cuanto a precio y empleo. (Bouzas y De la Garza, 22) Esta definición se desprende de una serie de propuestas y teorías que se han venido desarrollando en la teoría económica clásica, desde A. Smith, D. Ricardo, J. Stuart Mill, J. Schumpeter, hasta llegar con Walras, quienes, apoyándose en la economía y las ciencias cuantitativas, especialmente las matemáticas, desarrollaron modelos con la base de axiomas, a partir de los cuales se deducirían teoremas y corolarios con el propósito de aplicarlo a la realidad.

Con el sustento de dichas teorías se construyen modelos que simplifiquen la realidad, utilizando como punto de partida la racionalidad de los agentes, quienes buscan obtener la máxima utilidad en todo momento, además de no tomar en cuenta las acciones de instituciones

extraeconómicas que pudieran ser fuente de externalidades o fallas del mercado; hasta llegar a suponer, que si mantienen las condiciones de competencia perfecta se tenderá al equilibrio.

Es decir, flexibilizar el mercado de trabajo, es para los neoclásicos, flexibilizar la oferta y la demanda de los trabajadores, facilitando el empleo y el desempleo, el uso de la fuerza de trabajo en el proceso de trabajo, individualizando las formas de pago de acuerdo con la productividad marginal. (Bouzas y De la Garza, 25) Se busca principalmente eliminar las fallas del mercado por el lado de la demanda, procurando que la realidad se asemeje a los supuestos del modelo, como una manera de analizar su comportamiento presente y pronosticar su tendencia en el futuro, en lugar de que sea al revés.

Como una consecuencia inevitable, la flexibilidad del trabajo se manifestó, tanto dentro de las factorías en el sistema de las relaciones industriales, como hacia afuera de las mismas, hasta hacerse necesario el promover reformas a la legislación laboral, la modificación a la seguridad social, adecuaciones a las leyes de pensiones y jubilaciones, además de todas las instituciones vinculadas con la negociación colectiva de trabajo, así como la atención y resolución de las diversas disputas que regularmente surgen entre el capital y el trabajo; es decir, significa evitar la confrontación entre los tres agentes económicos fundamentales que impulsan la economía, tales como el Estado, los empresarios y los trabajadores.

Adicionalmente la flexibilidad del mercado del trabajo también tiene una vertiente ideológica y política, aparte del aspecto técnico-económico; en el aspecto ideológico, la flexibilidad laboral ha significado en los hechos la derrota que ha sufrido la clase trabajadora desde fines de los setenta, con su consiguiente inseguridad en el empleo y el salario, la intensificación de las jornadas y el debilitamiento de las instituciones reguladoras y de los sindicatos; en el aspecto político, la flexibilidad del trabajo esconde un proyecto político de reducción del poder de los trabajadores y de sus sindicatos frente a sus patrones, que la apuesta de las Pymes esconde la realidad de una economía globalizada dominada por los grandes corporativos, que en realidad esas pequeñas y medianas empresas son en general menos innovadoras, pagan menos salarios y tienen más malas condiciones de trabajo. (Bouzas y De la Garza, 33)

Conceptualización y naturaleza de las ventajas competitivas

Desde hace más de tres décadas M. Porter desarrolló la teoría de las ventajas competitivas mediante la cual propone mejorar la competitividad de la empresa con base en el desarrollo de una estructura global de costos bajos y una estrategia de diferenciación. “En la primera, el objetivo es que una compañía tenga una estructura de costos más baja que la competencia; mientras que con la segunda estrategia se busca que la empresa ofrezca algo único, especial y espectacular de un bien o servicio que le permita ser diferente a la de sus competidores, y por ende obtener mayores ganancias respecto al promedio del sector industrial” (Porter, 1990, 22)

Asimismo, “Porter se propone desarrollar una estrategia de enfoque, al dirigirse a grupos focales de consumidores, una línea de producto particular, una región geográfica específica o cualquier otra que se convierta en el punto focal de los esfuerzos de la firma” (Koontz H., et. al., 1990, 135).

La clave consiste en “la mayor competitividad que logre alcanzar la empresa, dado que ello pronto le permite ganar una mayor participación en el mercado y registrar una tasa de crecimiento mayor, respecto a la competencia; todo ello con base en haber registrado las economías de escala,

en donde los costos de producción disminuyen al mismo tiempo que es mayor el volumen de producción” (Samuelson, 199, 548).

En los últimos años, también se habla del “comercio intra-industrial horizontal, cuando dos cadenas de producción independientes, llevan el intercambio comercial de bienes de la misma industria; mientras que el comercio intra-industrial vertical existe cuando una misma cadena de producción se localiza en diferentes países, dando lugar a la reexportación de bienes” (López, 2014, 88).

Este último caso se puede ejemplificar con el establecimiento de las plantas automotrices, una en Detroit, Michigan, en los EUA y otra en Hermosillo, Sonora en México, que pertenecen a la misma empresa Ford, pero que para fines de minimizar costos de producción y favorecer una mayor sinergia operativa, ambas plantas intercambian miles de autopartes y combinan diversos procesos técnicos entre sí, orientados a mejorar la calidad y eficiencia productiva de los autos Ford que se exportan al mundo; autopartes que son hechas con acero producido en la región del TLCAN o incluso en diversos países asiáticos como China, Taiwán y Singapur, entre otros, que presentan menores costos de producción y por ende son más competitivos en el mercado mundial.

Si bien en última instancia la globalización es determinada por los factores económicos; existen otros factores adicionales a dicho proceso, es decir “la globalización, (también) enlaza múltiples determinaciones sociales, políticas, culturales y ecológicas.

En el plan económico, la globalización es el resultado final del rápido proceso de internacionalización de la producción y las transacciones entre países desarrollados desde la segunda guerra mundial” (Dabat, 1994, 29).

Movilidad de la fuerza de trabajo en el mundo globalizado

La movilidad internacional de la mano de obra agrícola, manufacturera, comercial y de servicios diversos, que se ha extendido entre diversas regiones y países hasta alcanzar proporciones continentales, son el resultado tanto de los niveles de concentración que ha alcanzado la producción y del capital, así como de la exacerbación de las contradicciones del sistema capitalista, señalada por Marx en *El Capital*, quien al analizar la ley general de la acumulación capitalista, planteaba que a un nivel dado de concentración del capital le correspondía una mayor concentración de la fuerza de obra; (Marx, T. I, V. I, 803) así como de la crisis económica mundial de rentabilidad y reestructuración del capital, en su eterna búsqueda de abrir nuevos mercados y obtener mayores utilidades.

En dicha búsqueda, el desarrollo del capitalismo en su fase monopólica, ha derivado desde hace más de un siglo, en el desarrollo de las firmas transnacionales, mediante las cuales el capital a impulsado la dinámica de los mercados financieros y de producción, además de dominar y poner nuevas condiciones a la competencia por los mercados de bienes terminados y de materias primas, así como de la mano de obra barata que les permita reducir sus costos de producción, con el fin de ser más competitivos y elevar su tasa de ganancia.

De esta manera, ahora el capital no espera la llegada de la mano de obra barata a su centro de operaciones, sino que se dirige hacia países menos desarrollados, en la que las tasas de ganancia son mayores y en donde el trabajo posee características determinadas de calificación, disciplina, formas de consumo, etc. y cuyas diferencias de salario con los países centrales les permita una mayor extracción de plusvalía. (Aragonés, 112) Adicionalmente a las condiciones señaladas, la

mano de obra también deberá estar sometida socialmente, mediante las directrices, lineamientos y el control político que ejercen sus líderes sindicales, además de una serie de reformas legislativas favorables al capital.

La globalización económica como proceso histórico ininterrumpido y difícilmente cambiante o manipulable a los intereses de la política económica de los gobiernos de los países preponderantes como E.U.A. (D. Trump) y Gran Bretaña (B. Jonhson), incluye, no solo diversos aspectos del comercio internacional, el nuevo papel de las empresas transnacionales, el surgimiento de una nueva división internacional del trabajo, la revolución de las telecomunicaciones, la unificación de los mercados financieros y los primeros intentos de coordinación internacional de la política económica; sino también un alto nivel alcanzado por las migraciones internacionales y los mercados transnacionales de la fuerza de trabajo. (Dabat, 29) Mercado desarrollado a tal grado, que pareciera la formación de un ejército de reserva industrial señalado por Marx, pero de proporciones internacionales, que le permite a las grandes empresas capitalistas regular el mercado de trabajo, ser más competitivas y reducir los salarios en cierto tipo de ocupaciones que no requieren un trabajo calificado.

La migración internacional del trabajo también se concibe desde el punto de vista de la era de la información planteada por Castells, al señalar que el espacio de los flujos, se está convirtiendo en la manifestación espacial dominante del poder y la función en nuestras sociedades; (Castells, 411) por ello actualmente las sociedades contemporáneas interactúan a través del envío de flujos, tanto de información financiera, de capital, de materias primas, bienes manufacturados y diversos servicios, así como de trabajadores, quienes se trasladan cada vez en mayor cantidad y con mayor frecuencia de una frontera a otra, a pesar de los crecientes obstáculos que imponen los gobiernos de los países desarrollados en torno a la migración de trabajadores provenientes de los países subdesarrollados.

Evidentemente, las reformas laborales recientemente autorizadas por el Congreso de la Unión en México, en el marco de la revisión y aprobación del nuevo TMEC, son el reflejo de la imposición de una política proteccionista impuesta por el gobierno de Donald Trump durante su ejercicio al frente del gobierno de los E.U.A., no solo contradicen los dictados del libre mercado promocionada por la OMC y el resto de los países desarrollados, sino también constituyen las nuevas condiciones de juego que dicho gobierno quiere imponer al comercio mundial, con el argumento de que la globalización económica y el comercio mundial no han tratado bien a la economía estadounidense; situación que también se ha reflejado en la imposición de leyes y medidas más estrictas con respecto a la entrada de miles de migrantes provenientes de América Latina, Asia y África, bajo el argumento de seguridad nacional.

Antecedentes de la industria automotriz en México

Los inicios de este sector en México se remontan hacia el año de 1921 cuando se estableció la ensambladora Buick y posteriormente la planta Ford en 1925. Una década después se localizó también la firma General Motors en 1935, seguida por la empresa Chrysler (Fábricas Automex) en 1938. La llegada de estas firmas multinacionales obedeció a diversos factores que nuestro país reunía, tales como la reducción en los costos de producción debido principalmente a los bajos salarios, costos de transporte bajos y expectativas de monopolizar el mercado mexicano, entre otras.

Imagen1: Planta Automotriz



Fuente: http://www.autobodymagazine.com.mx/abm_previo/2012/12/plantas-armadoras-1/

La llegada de dichas empresas automotrices coincidieron con la crisis económica mundial de 1929, que motivaron a impulsar el modelo industrializador por sustitución de importaciones (ISI) desde el gobierno de Lázaro Cárdenas, mediante el cual se sentarían las bases para desarrollar una industria básica que produjera bienes de consumo final y duradero, en donde entran los automóviles; industria que al generar mayores empleo e ingresos, pronto se convertiría en un sector dinámico y protagónico en el crecimiento económico del país.

Con las serie de reformas cardenistas fueron sentadas las bases para impulsar en México el modelo (ISI), que permiten gradualmente fortalecer el desarrollo de la industria automotriz con la intervención decidida del Estado en la economía, de esta manera ocurren dos hechos de notoria importancia en las próximas décadas; el primero lo constituye la creación de la compañía de capital mixto Vehículos Automotores Mexicanos (VAM), integrado por la American Motors y el gobierno mexicano quien estableció sus principales plantas de producción en el Distrito Federal, así como en Lerma, Estado de México. El segundo hecho se refiere al decreto que promulga el gobierno de López Mateos en 1962, el cual prohibía la importación de vehículos automotores a México a partir de septiembre de 1964,² con lo cual de las 44 firmas automotrices existentes, quedaron fuera del mercado mexicano casi la mitad. (Cázares 2 de abril 2013, 7C).

Mediante dicho decreto se buscaba fortalecer el mercado interno, con diversas disposiciones que incluían restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes (40% como máximo), la prohibición de importar vehículos y de autopartes y fijar en un 60% el contenido mínimo local para los vehículos fabricados nacionalmente, y la

² Durante esta década, se emite el primer decreto automotriz con el objetivo de fortalecer dicha industria hacia el mercado interno, para este entonces la industria automotriz ya estaba concentrada fundamentalmente en estados como Puebla, Morelos y Estado de México y cabe destacar, para esta fecha menos del 20% de los componentes de los automóviles, eran de origen nacional.

producción de autopartes en empresas terminales, además de las cuotas de contenido local en automóviles; todo ello con el fin de promover la industria nacional.

Con el agotamiento del modelo ISI, después de cuatro décadas de vigencia y la entrada en vigor del modelo orientado al mercado externo (neoliberalismo), la mayoría de estos decretos dejaron de tener vigencia, al producirse la apertura económica y la liberalización comercial desde mediados de la década de los ochenta del siglo XX. Sin embargo, la primer medida se produjo antes al reducir el contenido mínimo nacional, así como obligar a las empresas del ramo a exportar el equivalente al 30% del valor total de su producción en 1972, pero debido al grado de obsolescencia de la industria nacional, aunado al cierre de fronteras, las medidas implementadas no tuvieron efectos positivos.

En el marco de la crisis económica y la devaluación del peso del año anterior, en 1977 el gobierno publicó un nuevo decreto que buscaba ya no proteger e impulsar el mercado interno, sino por el contrario, orientarse al mercado externo, con una industria automotriz caracterizada por su alta competitividad, por ello se permitió a partir de entonces la inversión extranjera en este ramo como máximo al 50%; situación que se agravó con la crisis económica de 1981-1982.

Paralelamente a la aplicación de medidas de corte neoliberal, hacia principios de la década de los ochenta, en el sector automotriz se introdujeron aún más restricciones respecto al contenido mínimo de los vehículos, lo que, aunado a la profundidad de la crisis económica, obligó al gobierno a vender las acciones que poseía de las compañías Renault y VAM.

Sin embargo la crisis también produjo oportunidades, puesto que algunas de las firmas estadounidenses que buscaban reducir sus costos frente al mercado japonés decidieron instalarse en la frontera norte de México, particularmente en las entidades de Baja California, Chihuahua, Coahuila, Nuevo León, Tamaulipas y Sonora; con ello la transferencia de tecnología jugó un papel importante en el sector y permitió contrarrestar el elevado grado de obsolescencia industrial, así como en la modernización y sistematización de los procesos de trabajo y en los mejores salarios que percibían los trabajadores de las nuevas plantas automotrices construidas durante el periodo de 1980-1986; sin embargo estas acciones no fueron suficientes para contrarrestar la balanza comercial deficitaria que el sector automotriz venía arrastrando desde finales de la década anterior.

Para 1989, dado el escenario adverso que enfrentaba la industria automotriz y los inicios de la globalización económica, se emite el Decreto para la Modernización y Promoción de la Industria Automotriz donde los ejes rectores eran la desregulación económica así como la aceleración del ritmo de las inversiones en el país, este decreto autorizaba la importación de vehículos nuevos siempre y cuando su balanza comercial fuera positiva, esta restricción había estado vigente desde 1964; con este hecho la venta de vehículos nuevos importados aumentó de forma considerable; para 1991 el 15% de los vehículos vendidos fueron importados mientras que para 1993 la cifra se incrementó a 30%. (Vicencio, 2007, 213-221)

Cuadro 1. Indicadores económicos de la industria automotriz en México, 1994-2018 (%)

Participación de la Industria Automotriz en el PIB	1994	1999	2004	2009	2014	2016	2017	2018 ^{1/}
Porcentaje respecto al PIB	1.9	2.7	2.2	1.7	3	2.9	3.7	2.9
Porcentaje respecto al PIB manufacturero	10.9	12.8	11.9	10.4	16.9	17.6	20.2	18.3
Exportaciones de la industria automotriz con respecto al PIB	1.3	4	3.8	3.8	6.5	6.8		

1/ Primer trimestre de 2018.

Fuente: Estadísticas a propósito de la industria automotriz (2014). Para 2017 y 2018: <http://www.logisticamx.enfasis.com/notas/81127-tiene-industria-automotriz-impacto-pib-mexico>.

A partir de 1994 con la entrada en vigor del TLCAN se permitió la inversión extranjera en el sector del 100%, así como la importación de diversos componentes que la industria requería, reducción de aranceles a la mitad y del contenido nacional de los automotores: 34% para 1993, 29% para 1998 y 0% para 2004. Desde entonces, la industria automotriz ha tenido una gran evolución hasta ver crecer su importancia en la economía nacional, al seguir atrayendo mayor capital extranjero, además de generar mayores ingresos y empleo, así como crecientes niveles de producción y exportación.

Desde la puesta en marcha del TLCAN en 1994, México se ha orientado decididamente al mercado externo en la producción de vehículos automotores, situación que se refleja en la evolución que han mostrado sus principales indicadores en los últimos veinte años, en donde destaca su ascendente contribución al PIB general al crecer del 1.9 al 2.9%, y en el PIB manufacturero cuyo porcentaje creció del 10.9 al 17.6%, así como un mayor porcentaje en el total de exportaciones nacionales, al pasar del 1.3 hasta el 6.8%; aunque también en la tabla anterior se observan los impactos que han tenido en el sector automotriz, tanto la crisis de 1994 y la más reciente del 2009.(Ver cuadro 1)

Al iniciar el siglo XXI, el ejecutivo federal promulgó un decreto industrial en 2003, con el propósito de apoyar la competitividad de la industria e incentivar la llegada de nuevas firmas automotrices al país. De esta manera, algunas de las grandes armadoras mundiales tanto de vehículos pesados como de vehículos ligeros, tales como: Marco Polo, Nissan, General Motors, Toyota y recientemente la firma coreana KIA se establecieron en diversas entidades como lo son Aguascalientes, Guanajuato, Baja California y Nuevo León.

De esta manera, en la actualidad las empresas que conforman la industria automotriz en México se encuentran asentadas en 22 de las 32 entidades federativas del país, localizadas principalmente en el norte, bajío y centro del país.

Cuadro 2. Principales productores de vehículos en el mundo 2009-2019 (Miles de unidades)

País	2009	2011	2013	2015	2017	2018	2019
1° China	12,817	18,418	22,116	24,503	29,015	27,809	25,721
2° E.U.A.	5,290	8,653	11,045	12,100	11,189	11,314	10,880
3° Japón	9,637	8,398	9,630	9,278	9,693	9,728	9,684
6° México	1,504	2,558	3,052	3,565	4,068	4,100	3,987
8° Brasil ^{1/}	3,074	3,406	3,740	2,429	2,699	2,879	2,945

1/ En 2018 ocupaba el noveno lugar.

Fuente: Organización Internacional de Constructoras de Automóviles.

Como puede apreciarse en el cuadro 2, esta actividad económica es sumamente sensible a los ciclos económicos, por lo que en el año 2009 todos los países sin excepción alguna experimentaron grandes descensos en su producción, lo que permite apreciar el inconveniente que significa que esta actividad manufacturera sea uno de los principales ejes de desarrollo de las economías modernas; hacia 2013 México ocupaba el octavo lugar en la escena mundial dentro de los principales productores de vehículos automotores; pero a partir de 2015 ascendió al séptimo lugar mundial y desde 2018 se ubicó en el sexto lugar en el mundo por encima de Corea, Alemania y Brasil.

Evolución del sector automotriz en México en el siglo XXI

Conforme a los resultados del Censo Económico 2014, la producción del sector se ha concentrado principalmente en siete entidades federativas: Sonora, Coahuila, Puebla, Estado de México, Guanajuato, Nuevo León y Aguascalientes, quienes concentran los mayores porcentajes de la producción a nivel nacional, al generar conjuntamente el 84.2% de la producción total de automóviles y camiones del país y brindar empleo al 75.3% de las personas ocupadas en esta actividad. (INEGI-AMIA 2016, 19)

Por su parte, la industria de autopartes en el país también ha adquirido un alto nivel de desarrollo; tan sólo en 2015 las empresas del ramo invirtieron 3 mil 339 millones de dólares, 69% más respecto al año anterior. Así pues, el negocio de autopartes representa ya el 24% de la Inversión Extranjera Directa en la manufactura en México para el año antes mencionado, además de que esta actividad genera empleo para 672,515 personas; el 90% de toda la industria automotriz. (*El Financiero* 24 de mayo de 2016, p. 18).³

A nivel nacional, este sector está conformado por 2,400 empresas (donde 1,400 son proveedoras directas de las armadoras), de las cuales sólo 35% son nacionales; entre las empresas nacionales que destacan en este sector están: Arbomex, Bocar, Condumex, Gonher, Grupo Gis, Kuo, LTH, Metalsa, Nemak y Rassini, y las cuales elaboran desde gomas para espejos, frenos, muelles, suspensiones, hasta chasis y componentes estructurales. En cuanto al destino de su producción el 70% de ésta, está destinada a la exportación, aunque cabe destacar, las empresas de

³ A nivel mundial México se ha posicionado como la sexta nación en la manufactura de piezas para vehículos, por encima de Brasil, Canadá, India, Tailandia y República Checa. (INEGI: 2016)

éste ramo se concentran en los estados de México, Puebla, Nuevo León, Chihuahua y Coahuila donde están instaladas el 43% de estas empresas.⁴

Adicionalmente, a ello hay que añadir las nuevas inversiones que han anunciado algunas armadoras en los últimos años, las cuales atraerán más empresas de autopartes. Tal es el caso de la firma Nissan que inició operaciones en una nueva planta armadora localizada en Aguascalientes en 2013; Honda, VW y Mazda comenzaron operaciones en 2014 en Celaya Guanajuato; Audi y Kia comenzaron operaciones en 2016 en Puebla y N.L., respectivamente. (El Economista, 19/05/2016, p. 28).

Respecto a la orientación que sigue la producción, cabe destacar que Estados Unidos es el principal destino de las exportaciones de México, con 68%; seguido de Canadá, con 8%; Brasil, 6% y Alemania, 5% principalmente⁵. (Forbes, 30 de mayo de 2014). En el mercado nacional las empresas con mayores ventas fueron Toyota con el 12% del total registrado durante 2013, seguida por Volkswagen y General Motors; ambas con el 11% de las ventas concentradas respectivamente (Carbajal M., et al, 2014 p. 22). Recientemente la empresa BMW anunció su primer planta en S.L.P. (El Financiero, 29/03/2019, p.29)

El alto grado de competitividad y de especialización automotriz que ha alcanzado nuestro país, le ha permitido atraer crecientes flujos de capital extranjero en la industria, además de haberse convertido en uno de los principales productores de automóviles en el mundo. Durante los últimos 25 años que tuvo de vigencia el TLCAN, se logró abatir records de exportaciones, al grado que 80 de cada 100 vehículos fabricados en el país se exportan a diversos mercados de todo el mundo.

Sin lugar a dudas, el tipo y calidad de los vehículos que aquí se arman son de excelente manufactura que han sido todo un éxito en el mercado nacional, como el caso del Versa (Nissan), seguido por el Aveo (GM) y el Vento (VW), cuyas ventas oscilaron entre 47 mil y más de 88 mil unidades; mientras que en el mercado internacional destacaron: Hilux (Toyota), Vento (VW) y la C-RV (Honda), por sus altas ventas las cuales oscilaron entre 630 mil y más de 998 mil unidades. (ver cuadro 3)

Sin embargo, la industria automotriz es sumamente sensible a los ciclos económicos y sanitarios que se han presentado durante la última década, por lo que en el año 2009 todos los países sin excepción alguna experimentaron grandes descensos en su producción, debido tanto a los efectos de la crisis económica hipotecaria y la presencia de la pandemia del H1N1, que tantas víctimas provocaron entre empresas y población.

Más de diez años después, volvió a presentarse un fenómeno aún más complejo con la presencia de la crisis económica mundial acompañada de la pandemia del Covid-19, que tantos estragos ha ocasionado en todo el mundo en materia de pérdida de empresas, empleos, ingresos y sobre todo con más de 500 mil personas que han perdido la vida en todo el mundo, de los cuales más de 32 mil se han registrado en México hasta inicios de julio de este año.

Como resultado de la desaceleración económica que se venía registrando en todo el mundo, provocada en parte por las políticas proteccionistas de diversos gobiernos (Trump y Jonhson), así como el enfrentamiento comercial entre China y los E.U.A.; nuestro país ya había resentido sus

⁴ Contrariamente entre 2013 a 2016 las entidades de Hidalgo, Jalisco y la Ciudad de México experimentaron la migración de algunas de estas empresas.

⁵ Las ventas al extranjero durante el último mes de 2013 sumaron 161,208 automóviles. (Secretaría de Economía: 2014)

efectos económicos, al registrar una caída de -1.8% en la producción de todo tipo de bienes industriales en 2019; ocurriendo lo mismo en la producción de autos ligeros, cuya producción disminuyó en 4.1%, al igual que las exportaciones en 3.3%, con respecto a 2018.

Cuadro 3 Indicadores de la Industria Automotriz en México (1994-2019)

Marca	Número de modelos producidos en México	Tipo de modelos Fabricados	Modelos más vendidos 2019 (Unidades)		
			Modelo	México	Resto del Mundo
Ford	37	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Figo	14,665	405,876
General Motors	37	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Aveo	70,478	630,776
FCA México	28	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Dodge Attitude	11,664	432,865
BMW Group	23	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos, Convertible	BMW X1	3,103	271,087
Nissan*	22	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Versa	88,707	412,344
Mercedes Benz	21	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Mercedes-Benz GLC	5,275	76,986
Toyota	21	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Hilux	17,654	998,765
Audi	14	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	A3	3,498	307,653
Honda	12	Sedán, City Car, Familiar, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	C-RV	19,087	748,048
Volkswagen	12	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Vento	47,179	987,654
KIA	12	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Rio	26,132	425,098
Hyundai	11	Sedán, SUV, City Car, Cupé, Crossover, Deportivos	Elantra	7,654	623,665
Mazda	11	Sedán, City Car, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Mazda 3 Sedán	14,553	391,234
ISUZU	10	Sedán, SUV, Cupé, Crossover, Deportivos	Isuzu 300	889	335,098
Otros*	103	Sedán, SUV, City Car, Cupé, Crossover, Deportivos	Diversos	47,414	1,893,077

*Incluye las marcas: Acura, Baic, Fiat, Infiniti, JAC, Jaguar, Land Rover, Lincoln, Mitsubishi, Peugeot, Renault, Smart, Seat, Subaru, Suzuki, Volvo; los cuales carecen de una planta de fabricación en México y sólo comercializan aquí sus modelos.

*Nissan Versa es conocido a nivel mundial también con el nombre de Slyphy.

Fuente: Elaboración propia con base en información proporcionada por la AMIA, Varios años.

Durante el primer semestre de 2020, la situación combinada, tanto de la crisis económica como de la crisis sanitaria por el Covid-19, generaron ya no solo una disminución en la producción y exportación de autos ligeros, sino incluso una completa paralización de la industria automotriz en México, situación que se ha reflejado en una disminución de 40.8% en la producción de autos ligeros, así como un decremento de 41.7% en el valor de las exportaciones de vehículos hacia el extranjero; situación grave si consideramos el peso que históricamente registraba la industria automotriz, tanto en la balanza comercial como en la dinámica económica del país.

El empleo en la industria automotriz

La presencia y fortalecimiento de la industria automotriz en México ha sido muy importante económicamente desde hace varias décadas, no solo por su valiosa contribución a la inversión, producción y elevación en el PIB del país y de las entidades y municipios en donde operan, sino además por la gran derrama de ingresos y de empleos que se generan en torno a esta industria; al destacar la presencia de las armadoras en doce entidades de la república, cuyas plantas generaron 63 780 empleos en total conjuntamente, ello sin considerar los empleos directos e indirectos que también se generan en la industria de autopartes y la fabricación de vehículos pesados.

Cuadro 4: Localización de las plantas de vehículos ligeros por marca y número de trabajadores en México, 2016

Empresa	Número de plantas	Localización	Número de trabajadores	%
Fiat-Chrysler	2	Coahuila, México	15,921	24.9
Volkswagen	2	Guanajuato, Puebla	14,856	23.3
Kia	1	Nuevo León	7,100	11.1
Nissan	3	Aguascalientes, México, Morelos	5,785	9.1
Mazda	1	Guanajuato	5,200	8.1
Ford	4	Chihuahua, Guanajuato, México, Sonora	3,872	6.1
Audi	1	Puebla	3,300	5.2
General Motors	4	Coahuila, Guanajuato, México, S.L.P.	3,236	5.1
Honda	2	Guanajuato, Jalisco	2,250	3.5
*BMW	1	San Luis Potosí	1,500	2.3
**Toyota	2	Baja California, Guanajuato	760	1.2
TOTAL	23	12	63,780	100

Fuente: Información recabada en las páginas electrónicas de las compañías automotrices y El Financiero.

De acuerdo al cuadro 4 se observa que la empresa Fiat-Chrysler es la que concentra el mayor número de trabajadores automotrices a nivel nacional al registrar el 24.9% del total de ocupados en el país, seguida muy de cerca por la alemana Volkswagen quien contribuyó con el

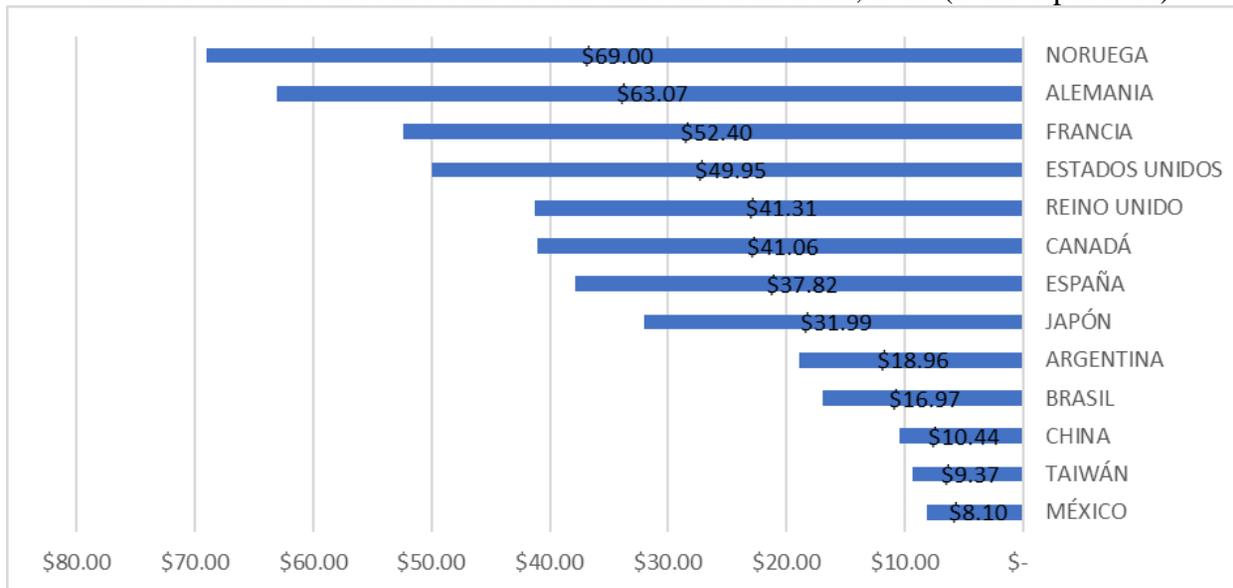
23.3% del total, perseguida a distancia por la empresa coreana recién instalada en México Kia con 11.1%, Nissan 9.1%, Mazda 8.1%, Ford 6.1%, Audi 5.2%, General Motors 5.1%, Honda 3.5%, BMW 2.3 y Toyota 1.2%. De las cifras señaladas en dicho cuadro destaca, que no necesariamente el número de empleos que genera cada empresa corresponde al número de plantas que tiene cada firma automotriz en el territorio nacional, puesto que en ello influyen otros factores diversos, como el nivel de inversión en los procesos productivos, el grado de automatización y robotización, así como la división del trabajo, el uso intensivo o extensivo de la mano de obra, los contratos colectivos de trabajo firmados con los sindicatos, entre otros.

El nivel salarial en la industria automotriz en México

La llegada de cuantiosas inversiones a nuestro país, han sido producto de diversos factores y condiciones de producción que conjuntamente han constituido importantes ventajas competitivas en los más de 25 años que lleva de vigencia el TLCAN. Dichas ventajas han sido el principal soporte para que la industria automotriz instalada en México se haya ido consolidando, hasta convertirse en la sexta armadora en el ámbito mundial, situación que ha permitido elevar el protagonismo de esta industria en la economía de nuestro país, al pasar de representar el 1.9 al 2.9 con respecto al PIB general; además de incrementar su participación en el porcentaje del PIB manufacturero del 10.9 al 17.6%; así como aumentar su contribución en las exportaciones totales del país del 1.3% al 6.8%, entre 1994 y 2016.

Por todos es bien sabido que una de las principales ventajas competitivas que México ha construido en los últimos 25, son los bajos salarios que perciben los obreros calificados de la industria automotriz, los cuales se han ubicado ya como los más bajos del mundo, y que nuestros socios comerciales de Norteamérica no están dispuestos a mantener vigentes en la renovación del TLCAN hoy conocido como TMEC.

Gráfica 1. Salarios en la industria automotriz a nivel mundial, 2015 (dólares por hora)



Fuente: Elaboración propia con base en datos de INEGI y The Conference Board.

Al comparar los salarios de los trabajadores especializados que laboran en la industria automotriz en el mundo, destacan los elevados sueldos que perciben los obreros de Noruega, Alemania, Francia y los E.U.A. con \$69.00, \$63.07, \$52.40 y \$49.95 dólares por hora, lo cual contrasta con las bajas remuneraciones de los trabajadores de Brasil, China, Taiwán y México, con \$16.97, \$10.44, \$9.37 y \$8.10 dólares por hora, respectivamente, en 2015.

Sin embargo, la prevalencia de bajos salarios, si bien gradualmente se han traducido en mayores niveles de producción y exportación, no han hecho crecer al mismo ritmo el empleo, lo cual, significa que la producción por trabajador está aumentando aún a expensas de reducir las fuentes de trabajo y los ingresos de los trabajadores.

El caso de la firma alemana BMW instalada recientemente en México es muy ilustrativo, al invertir mil millones de dólares para construir una planta en San Luís Potosí que ocupará a 1,500 trabajadores, para ello, ya negoció de antemano un contrato laboral con la CTM, avalado por la Secretaría del Trabajo, en donde se establece un salario inicial de un dólar por hora y un salario máximo de 2.53 dólares para trabajadores de la línea de ensamblado. (El Financiero, 5 /06/2017, 16)

Adicionalmente la firma de los “contratos de protección”, han provocado que los costos laborales del sector automotriz en México estén ubicados entre los más baratos a nivel internacional, situación que ha atraído nuevas firmas coreanas, japonesas y alemanas, las que junto a las empresas de los E.U.A. aquí instaladas, han incrementado en un 543% el número de empleos automotrices al pasar de 122 mil a 785 mil durante el periodo 1994-2016, pero a expensas de pagar los salarios industriales más bajos del mundo. (El Financiero, 20/02/2017, 7). Los empleados mexicanos de la línea de ensamblado ganan alrededor de una décima parte de lo que ganan sus homólogos de E.U.A.; entre 2006 y 2016 los salarios base de los obreros automotrices subieron 20%, en cambio en China aumentaron 157% en ese lapso. (El Financiero, 7/05/2017, 16).

Hace seis años, ante la inminente revisión del TLCAN, el Congreso debatió y aprobó, a pesar de la crítica de los opositores, expertos y trabajadores, una reforma laboral regresiva acorde a la política neoliberal, que facilitaba el despido, fraccionaba la jornada laboral al establecer el pago por hora (flexibilidad laboral), permitía el primer empleo juvenil sin derechos y eliminaba los derechos de antigüedad; en otras palabras, se autorizaba una reforma contraria a los intereses de la clase trabajadora y ventajosa para los empresarios, que estuviera en condiciones de satisfacer las exigencias de nuestros socios de Norteamérica.

Al iniciar el sexenio de AMLO y como parte de las condiciones impuestas por sus socios comerciales durante la revisión del TLCAN hoy T.MEC, en el H. Congreso de la Unión se aprobó la desaparición de las Juntas de Conciliación y Arbitraje, la publicación de los contratos colectivos por internet, la libre decisión de los trabajadores de incorporarse o no a un órgano sindical, la inclusión de los jóvenes trabajadores para su adhesión sindical y la prohibición de que se realice una afiliación o retiro forzoso del trabajador de algún sindicato, además de plantear una equidad de género en materia salarial y una vida laboral libre de violencia. (El Financiero, 12/07/19, P.4)

La reforma laboral recientemente aprobada por el Congreso de la Unión, ha provocado una serie de reacciones tanto de las organizaciones sindicales, clase trabajadora, funcionarios públicos, académicos y líderes empresariales; quienes han señalado las ventajas y las desventajas que dicha reforma provocará en el ambiente laboral del país. Entre las principales ventajas destacan las siguientes:

- a) Se obliga a todos los sindicatos abrirse a la democracia al decretar el voto personal, libre, directo y secreto para que las negociaciones colectivas cuenten con el respaldo de los trabajadores;
- b) Se modifica el sistema de impartición de justicia laboral al desaparecer la junta laboral de conciliación y arbitraje, antes controlados por el poder ejecutivo, para pasar a los tribunales laborales bajo la tutela del poder judicial, con la creación del centro federal de conciliación y registro laboral, cuyo fin será la conciliación previa a los juicios, además del registro de sindicatos y contratos colectivos;
- c) La reforma acaba con los sindicatos blancos o de protección laboral, al impulsar la contratación colectiva que fortalezca la estabilidad laboral y promueva la justicia tutelar;
- d) Con la reforma laboral se reduce la posibilidad de que los juicios laborales individuales se prolonguen varios años a no más de 45 días naturales, al privilegiarse la conciliación sobre los conflictos;
- e) Se evitarán las extorciones sindicales, puesto que los trabajadores decidirán a que sindicato desean pertenecer, o si están de acuerdo en los términos del contrato colectivo de trabajo;
- f) Ayudará a trabajadores y empresas a definir nuevos derechos, así como regular la adopción de nuevas tecnologías y a fomentar la seguridad y adaptabilidad del mercado laboral;

Entre las principales críticas y desventajas que señalan los expertos sobresalen las siguientes:

- a) Una de las principales preocupaciones del sector empresarial es la proliferación de sindicatos dentro de la misma empresa;
- b) Riesgo de caer en el libertinaje o excesos de exigencia de los sindicatos que vulneren la autodeterminación de los mismos;
- c) La reforma laboral no contempla la protección de los trabajadores independientes que trabajan en la informalidad o por contrato, conocidos como outsourcing quienes carecen de prestaciones sociales básicas y permiten a las empresas reducir costos de producción;
- d) Al no tomar el aval de las organizaciones de trabajadores y de los patrones, se podrían generar diversos problemas de inestabilidad laboral;
- e) La reforma fue un fraude legislativo porque no se tomó en cuenta la opinión del sector empresarial y solo se hizo para cumplir con las exigencias del gobierno de los E.U.A. ante el TMEC;
- f) Según otros voceros empresariales, México perderá competitividad productiva, puesto que la reforma solo beneficia al trabajador estadounidense y perjudica al obrero nacional.

Conclusiones

Sin lugar a dudas, la industria automotriz ha sido una de las principales actividades manufactureras que más se ha beneficiado con el desarrollo del TLCAN hoy T-MEC en el último cuarto de siglo; la dinámica económica que ha mostrado el sector automotor le ha convertido en una industria protagonista del crecimiento económico de México, al atraer grandes firmas asiáticas, europeas y norteamericanas, que al instalarse en el país, han contribuido con una mayor participación del 2.9% en el PIB general, y 17.6% en el PIB manufacturero, además de generar mayores fuentes de empleo y de ingresos entre los trabajadores nacionales; dinámica que le ha permitido convertir a México en un referente mundial de producción y exportación, hasta ubicarse en el sexto productor del planeta.

La balanza comercial del país se ha visto impactada favorablemente por la aportación exportadora de la industria automotriz, la cual se incrementó del 1.3% en 1994, hasta el 6.8% en 2018. Es bien sabido, que 80 de cada 100 autos fabricados en México tienen como destino final el mercado externo. Entre los principales destinos de las exportaciones automotrices de nuestro país destacan: los E.U.A. hacia donde se orientaron el 68% del total de ventas, seguida por Canadá con 8%, Brasil 6%, Alemania con el 5% y el resto del mundo con 13% del monto total de las exportaciones.

La especialización automotriz de México que se ha desarrollado en los últimos 25 años, se manifiesta no solo en la cantidad de sus exportaciones, sino también en el tipo y calidad de los vehículos que aquí se arman de excelente manufactura y que han sido todo un éxito en el mercado nacional, tal es el caso del Versa (Nissan), seguido por el Aveo (GM) y el Vento (VW), cuyas ventas oscilaron entre 47 mil y más de 88 mil unidades; mientras que en el mercado internacional destacaron: Hilux (Toyota), Vento (VW) así como la C-RV (Honda), por sus altas ventas que oscilaron entre 630 mil y más de 998 mil, hasta el 2019.

Con la llegada de varias firmas automotrices y miles de millones de dólares invertidos, en la última década, México ha logrado incrementar su nivel productivo hasta convertirse en un referente internacional; situación que le ha permitido pasar del lugar 12 antes de la crisis económica del 2009, hasta remontar al 6ª lugar desde 2018 en el ámbito mundial. Dichas empresas automotrices se han instalado preferentemente en 7 entidades federativas, integradas por Aguascalientes, Coahuila, Guanajuato, Nuevo León, México, Puebla y Sonora, quienes generaron conjuntamente el 84.2% de la producción total de automóviles y camiones del país y brindaron empleo al 75.3% de las personas ocupadas en esta actividad.

Hasta 2018 existían 23 plantas instaladas en el país, quienes generaron 65 mil empleos directos y más de 200 mil empleos indirectos, entre los cuales, el negocio de autopartes representaba ya el 24% de la IED en la manufactura en México, generaba 672,515 empleos; que significaban el 90% de toda la industria automotriz, en 2015. Este sector está conformado por 2,400 empresas (donde 1,400 son proveedoras directas de las armadoras), de las cuales sólo 35% son nacionales; entre las cuales se encuentran: Arbomex, Bocar, Condumex, Gonher, Grupo Gis, Kuo, LTH, Metalsa, Nematik y Rassini; las cuales elaboran desde gomas para espejos, frenos, muelles, suspensiones, hasta chasis y componentes estructurales.

Una de las principales condiciones que impusieron los gobiernos de Trump (E.U.A.) y Trudeau (Canadá) al gobierno de México para negociar el Tratado de Libre Comercio (TLCAN), hoy conocido como TMEC, fue la de proponer, debatir y aprobar una nueva reforma laboral en México, con el claro propósito de eliminar las diferencias laborales y salariales que le han

permitido a nuestro país reducir los costos de producción manufactureros, atraer grandes flujos de capital y sobre todo atraer más empleos a costa de la desindustrialización y pérdida de empleo entre los socios de Norteamérica.

Ante esta situación las grandes firmas automotrices y las empresas proveedoras de autopartes han pospuesto sus inversiones y han mostrado mucha cautela ante la coyuntura que enfrenta nuestro país, en relación con las reglas de origen y de cómo será la cadena de proveeduría, pero sobre todo por la petición del gobierno de los E.U.A. para que México modifique el salario de los trabajadores de la industria automotriz hasta 16 dólares por hora de trabajo, con el propósito de poner fin a una de las principales ventajas competitivas, además de exigir un contenido mínimo regional del 75%, que no son fáciles de cumplir por las grandes empresas automotrices aquí instaladas.

Adicionalmente el gobierno de la Unión Americana había amagado con imponer un arancel del 25% a todos los vehículos y autopartes importadas, situación que aunada al gravamen del acero y el aluminio que impuso desde principios de junio de 2018 del 25% y 10%, respectivamente, amenazaban con concluir el TLCAN e iniciar una guerra comercial. Afortunadamente dichas amenazas por el momento se han diluido al ponerse en marcha el T-MEC en sustitución del TLCAN desde el 1 de julio del 2020 y la buena relación que existe entre los gobiernos de Trump y AMLO, reafirmada por la reunión que tuvieron ambos del 8 y 9 de julio del presente año.

Bibliografía

- Aragonés, Ana María (1994) “La migración internacional de los trabajadores en el marco de la globalización económica” en Dabat, Alejandro, “México y la globalización”, México, Ed. CRIM/UNAM.
- Ávila, José Luis (2006) “La era neoliberal”. Ed. Océano-UNAM, México.
- Bouzas, Alfonso y De la Garza, Enrique. (1998) “Flexibilidad del trabajo y contratación colectiva en México” Instituto de Investigaciones Económicas-Ed. Cambio XXI, México.
- Braverman, Harry. (1981) “Trabajo y capital monopolista” Ed. Nuestro Tiempo, México.
- Castells, Manuel. (1997) “La era de la información” Tomo I, Siglo XXI. México.
- Dabat, Alejandro, (1994) “México y la globalización”, México, Ed. CRIM/UNAM.
- Dabat A. y Toledo A. (1999) “Internacionalización y crisis en México”. Ed. CRIM-UNAM, México.
- De Mattos, C, Riffo, L., Yáñez, G., Salas, X. (2005) “Reestructuración del mercado metropolitano de trabajo y cambios socioterritoriales en el Gran Santiago. Santiago: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales”, Pontificia Universidad Católica de Chile. Chile.
- De la Garza, Enrique (1993) “Reestructuración productiva y respuesta sindical”, Instituto de Investigaciones Económicas-UAM, México.
- Guillén Romo, Héctor (2000) “La contrarrevolución neoliberal en México”, México, Ed. Era
- Koontz, Harold Y Weihrich, Heinz, (1990) “Administración”, México, Ed. Mc Graw Hill.
- Marx, Carlos (1985). *El Capital*. Siglo XXI. TI. Vol. I. México.

Ortiz, Wadgyamar Arturo (1995) “Política Económica de México 1982-1995. Los sexenios neoliberales”, México, Ed. Nuestro Tiempo.

Porter, Michael. (1990) “La ventaja comparativa de las naciones”, Argentina, Vergara Editor.

Samuelson Paul A. y William D. Nordhaus, (1990) “Economía”, México, Ed. Mc Graw Hill, Secretaría de Economía, y Subsecretaría de Minería (2017). “Prontuario Industria Minero Metalúrgica”. México.

Singer, Paul (1980) “Economía política del trabajo. Elementos para un análisis histórico-estructural del empleo y de la fuerza de trabajo en el desarrollo capitalista”. Ed. Siglo XXI, México.

Periódico El Financiero, diversas fechas.

