

**VII CONGRESO LATINOAMERICANO DE ESTUDIOS DEL
TRABAJO. EL TRABAJO EN EL SIGLO XXI. CAMBIOS,
IMPACTOS Y PERSPECTIVAS.**

**GRUPO DE TRABAJO 11: REGIONALIZAÇÃO / DESIGUALDADE E
DESENVOLVIMENTO / ESTRATÉGIAS EMPRESARIAIS**

**TITULO: IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA EN LA INDUSTRIA
AUTOMOTRIZ MEXICANA: EL CASO FORD MOTORS COMPANY**

AUTOR: Willebaldo Gómez Zuppa

IMPACTO DE LA CRISIS ECONÓMICA EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ MEXICANA: EL CASO FORD MOTORS COMPANY

La Crisis económica iniciada en los Estados Unidos de América a finales de 2007 ha tenido graves efectos financieros, económicos y sociales en el ámbito nacional e internacional. El propósito de este trabajo estriba en dilucidar los efectos que esta crisis ha tenido en la industria terminal del sector automotriz en México, centrándonos en el corporativo Ford Motors Company y los cambios que han ocurrido en cuanto a sus estrategias empresariales y las relaciones laborales. El corporativo Ford fue el primero en trasnacionalizar su producción y localizarse en América Latina y en la actualidad se mantiene entre las primeras 10 armadoras del mundo. Específicamente abordaremos el caso de la planta ensambladora de Cuautitlán Izcalli, Estado de México, la cual fue cerrada en el año de 2007, reestructurada y puesta en funcionamiento en el año 2010.

OBJETO DE INVESTIGACIÓN

El punto de partida de nuestro objeto de investigación estriba en la evidencia empírica de un nuevo impulso de las principales corporaciones automotrices a nivel mundial para invertir en los países en vías de desarrollo, trasladando gran parte de la producción de los países industrializados hacia la periferia, en el caso de América Latina la primera década del siglo XXI ha sido testigo de la generación de nuevos complejos automotrices terminales, incrementando su participación en la producción automotriz mundial.

En específico analizaremos el comportamiento del corporativo Ford Motors Company, el cual ha incrementado su participación en la producción automotriz en América Latina, dentro de esta razón se encuentra la reestructuración productiva de su añeja planta de Cuautitlán Izcalli localizada en el Estado de México, zona que cuenta con una amplia tradición industrial y automotriz, en esta planta se produce el nuevo modelo Fiesta.

Como parte de la competencia encarnizada que las firmas automotrices japonesas han hecho la Ford Motors Company mantiene la mayor parte de su producción en Norteamérica, siendo este su principal mercado. No es gratuito que los modelos de Ford hayan estado asociados al estilo de vida americano y que en la reciente crisis de 2008-2009 una de las más grandes preocupaciones del gobierno de Barack Obama haya sido apoyar financieramente a esta empresa junto a la General Motors y Chrysler. En las últimas dos décadas el corporativo ha adoptado una estrategia transregional, integrando sus redes locales de distintas regiones del mundo, de tal forma que coordina su intervención con una perspectiva global de sus operaciones, participando de esta forma en distintos proyectos y modalidades de colaboración conjunta con otras firmas automotrices.

El corporativo Ford está presente de forma productiva en los cinco continentes y en 17 países, sin embargo, como podemos constatar en el cuadro No. 6 cerca del 80% de su producción está concentrado en siete países, los tres pertenecientes al TLCAN (México, Canadá y Estados Unidos); Brasil en América Latina; y tres de la región europea España, Alemania y Bélgica. Observamos una tendencia en la primera década del siglo XXI a deslocalizar su producción hacia fuera de los Estados Unidos, por ejemplo la producción en los

estados Unidos paso de 51% del total en el 2000 a 33% en el 2010, mientras que en el caso de México y Brasil conjuntamente pasaron del 5.2% al 14.9% en el mismo periodo, esta tendencia la que podemos interpretar como un intento por conseguir la anhelada competitividad y lograr reposicionarse en el mercado mundial.

OBJETIVO

El principal problema del corporativo se sitúa en su competitividad frente a las otras formas, aspecto que no se ha logrado revertir y que incluso se acentuó con la pasada crisis económica mundial. La situación se complicó ante la fuerte caída de las ventas en el mercado norteamericano (principal consumidor de sus vehículos), que desde mediados de 2008 tuvo que disminuir su producción, recurrir a paros técnicos, despedir a un importante número de empleados y apelar al apoyo financiero del gobierno norteamericano para enfrentar la crisis de la manera menos desventajosa posible. En el caso de Ford los planes de restructuración a los que se vio sometido derivado del préstamo de los \$13, 400 millones de dólares aún no han terminado, siendo muy pronto para observar sus alcances, pero si de algo podemos estar seguros, es que una de las grandes perdedoras a nivel mundial con los cambios operados en el sector automotriz son las armadoras estadounidenses, pues han visto reducidos su penetración en el mercado mundial.

Lo que dejó de manifiesto la crisis económica reciente, es que pone al descubierto como a pesar de que el sector automotriz es uno de los más dinámicos e innovadores a nivel mundial (en los cuales se asienta la empresa que aquí estudiamos como empresa innovadora), las empresas norteamericanas y en especial la Ford presentan importantes problemas de competitividad frente al resto de armadoras automotrices, sobre todo las asiáticas, dejando en claro que gran parte de ese rezago se hace visible en las añejas relaciones industriales que mantienen. Es por ello que nuestro estudio tiene como objetivo dilucidar como el proceso de restructuración afectará a la empresa y como éste se expresará en México y específicamente en la planta de Ford Cuautitlán.

Bajo esta lógica pretendemos clarificar como se engarza en la nueva estrategia empresarial del corporativo Ford Motors Company la restructuración de la planta ensambladora de Cuautitlán México, así como cuales han sido las principales repercusiones que dicha reestructuración ha tenido sobre las relaciones laborales y el proceso productivo al interior de la planta.

METODOLOGÍA

La forma de proceder para la realización de esta investigación es realizando un análisis cuantitativo y estructural del sector automotriz, el cual se basa en los estudios estadísticos y sobre los cuales se pretende dar un panorama general de la evolución del sector automotriz en México. Para ello se retomo de diversas fuentes (libros, revistas especializadas e informes) las políticas y decisiones del corporativo automotriz Ford Motors, el cual será estudiado a nivel mundial, así como los documentos sectoriales que produce la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz (AMIA). Para analizar a la industria automotriz en México, utilizaré la información proporcionada principalmente por la Secretaria del Trabajo y Previsión Social que elabora la Encuesta Nacional de Empleo, Salarios, Tecnología y Capacitación (ENESTyC), así como la información presentada por el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) en los *Censos Económicos*, y la información del Banco de Comercio Exterior (Bancomext) y la Asociación de la Industria Mexicana Automotriz.

Pero el aspecto central de la investigación partirá del trabajo de campo en la planta que estamos considerando de la Ford Cuautitlán, realizando entrevistas a los gerentes y trabajadores sobre las estrategias y toma de decisiones a los primeros, y sobre relaciones laborales y procesos de trabajo a los segundos.

BIBLIOGRAFÍA:

Álvarez Medina, María de Lourdes y Rueda Peiro, Isabel (2011) La industria automotriz en época de crisis: Efectos financieros, económicos y sociales, IIEc-UNAM, México D.F

Arteaga García, Arnulfo (2003) Integración productiva y relaciones laborales. México, PyV.

Boyer, R y m Freyssenet (2001) Los modelos productivos. Humanitas, Buenos Aires

Carrillo, Jorge (1997) Reestructuración, eslabonamientos productivos y competencias laborales en la industria automotriz en México. Ponencia presentada en Guadalajara el 17 de Abril de 1997.

Chandler, Richard (1987) La mano visible: La revolución en la dirección de la empresa norteamericana, Ministerio de trabajo y seguridad social, Madrid

Crouch, Colin (2005) *Capitalist Diversity and Change: Recombinant Governance and Institutional Entrepreneurs*. Oxford University Press, New York

De la Garza, Enrique (Coord.) (1998) Modelos de industrialización en México, UAMI, México.

De la Garza, Enrique (Coord.) (1998) Estrategias de modernización empresarial en México, flexibilidad y control sobre el proceso de trabajo, Fundación Frederick Elbert, México

De la Garza, Enrique y Alfonso Bouzas (coords) (1998) Cambios en las relaciones laborales. UAM – UNAM, México.

De la Garza Toledo, Enrique (2004) Reestructuración Productiva, Empresas y Trabajadores en México al inicio del siglo XXI, STyPS, en edición con el FCE, México

De la Garza, Enrique. (2006) Reestructuración productiva, empresas y trabajadores en México. FCE – UAM-I, México

Juárez, Huberto, et al (2005) El auto global: desarrollo, competencia y cooperación en la industria del automóvil, UIA-Conacyt-UAM-BUAP, México D.F