

Eleva México costo laboral automotriz (Reforma 15/08/16)

Eleva México costo laboral automotriz (Reforma 15/08/16) Por The Wall Street Journal Cd. Juárez México (15 agosto 2016).- Cuando las automotrices comenzaron a llegar a esta ciudad en la frontera con Estados Unidos hace más de dos décadas, el gran atractivo era la mano de obra, abundante y barata. Actualmente, con el auge de la producción automotriz a toda máquina, esas ventajas se están desvaneciendo. Toyota Motor Corp., BMW AG, Ford Motor Co. y varias automotrices más se han comprometido a invertir un total de 15 mil 800 millones de dólares para construir plantas de ensamblaje o expandir fábricas existentes. Esto se suma a las más de una decena de plantas que ya se encuentran en operación y los miles de millones más que los proveedores de autopartes están invirtiendo para mantener el ritmo. La competencia por empleados, tanto para encontrarlos como para retenerlos, está elevando los costos laborales. Los programas de retención y capacitación se están convirtiendo en la norma, así como las bonificaciones para quienes aceptan quedarse en sus puestos, especialmente aquellos con habilidades consideradas valiosas. Algunas fábricas atraen empleados con beneficios tales como botas vaqueras nuevas. Los puestos vacantes se vuelven más comunes. "Tenemos una enorme brecha de suministro en México que necesita ser resuelta", señala Stephan Keese, un socio de la firma de consultoría Roland Berger, con sede en Chicago, que trabaja con fabricantes en México. "Apenas hemos visto la punta del iceberg de esta escasez. Es inevitable que los costos laborales suban". La presión aún no es tan severa como para socavar las bases lógicas de la mudanza de la producción a México. Sin embargo, es un inesperado impacto en los costos, dado que al ser los salarios uno de los pocos factores que los fabricantes pueden controlar, eso amenaza tanto la rentabilidad como la calidad de producción. En algunas plantas, los sueldos han subido en porcentajes de dos dígitos en los últimos años. En las fábricas de Juárez enfocadas en la exportación, conocidas como maquiladoras, la rotación de empleados alcanzó un promedio de 10 por ciento en junio, según Amac-Index Juárez, una asociación de empresas del sector, un nivel que no se veía desde que la primera ola de empresas extranjeras se mudó a México luego de la firma del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN o Nafta, por sus siglas en inglés). Leonardo Galicia, un trabajador de 21 años de Strattec Security Corp, una proveedora de autopartes con sede en Milwaukee y una planta en Juárez, lidera un equipo de 26 personas que ensambla interruptores de encendido. Cuando los empleados renuncian, no dan aviso, simplemente dejan de ir. "Es un dolor de cabeza", dice Galicia. "La línea no para, pero sí se desacelera. Mi mayor preocupación es que tendré que capacitar a alguien nuevo". En los últimos meses, trabajadores de varias de las plantas más grandes de la ciudad, incluidos aquellos que fabrican partes para las automotrices, han organizado manifestaciones para pedir sueldos más altos y mejores condiciones de trabajo. El salario promedio oscila entre menos de un dólar la hora en algunas fábricas de autopartes a casi 3 dólares la hora en las grandes ensambladoras. Esto está muy por encima del salario mínimo de México de 73 pesos, o dólares 4 al día. No obstante, sigue siendo muy bajo como para atraer la cantidad y calidad de empleados necesarios para llenar el creciente número de vacantes, dicen reclutadores y consultores del sector manufacturero. Los mexicanos pueden ganar más dinero en el sector informal, que emplea a la mitad de la fuerza laboral del País, ya sea vendiendo periódicos en intersecciones viales o comida en las calles. Algunas de las grandes automotrices restan importancia al problema. Ejecutivos de Volkswagen AG, Nissan Motor Co y Honda Motor Co dicen que la rotación de empleados es manejable, los salarios son competitivos y las dificultades de reclutamiento son temporales. "Hay suficientes personas dispuestas y ansiosas de trabajar", afirma Thomas Karig, vicepresidente de asuntos corporativos de Volkswagen en México. Volkswagen, una de las automotrices con mayores operaciones en el País, comenzará a producir este año vehículos de su marca de lujo Audi en San José Chiapa, un pueblo rural a una hora de la principal planta de la empresa en Puebla. Audi indicó que 230 mil personas se han postulado para los 4 mil 200 empleos del proyecto, aunque es difícil saber si cuentan con las destrezas apropiadas. La puja por empleados es más aguda en los centros industriales de México, ciudades como Juárez en el norte y estados del centro del País como Guanajuato, Aguascalientes y San Luis Potosí. En Guanajuato, automotrices como Honda y Mazda Motor Corp llevan en autobuses a empleados que viven hasta a dos horas de distancia, dicen los reclutadores. En Juárez, hogar de unas 300 fábricas, grandes pancartas por toda la ciudad promocionan empleos, nuevos turnos y prestaciones. Para no tener que subir los salarios, los empleadores ofrecen beneficios como clases de inglés, el uso de canchas de fútbol y bonificaciones de 200 dólares -casi un mes de sueldo- por recomendar a un nuevo empleado. Funcionarios locales calculan que el sector manufacturero de la ciudad tiene cerca de 15 mil puestos sin ocupar. Isai Galindo, de 25 años, trabaja en una planta que fabrica partes para piscinas. Hace poco, se acercó a un puesto de búsqueda de empleados para una fábrica que cose tapicería de cuero para autos. Dentro, escuchó la propuesta: la compañía le pagaría más que el salario mínimo, con horarios flexibles, horas extras y dinero para la educación básica de él y su familia. Galindo no parecía muy impresionado. "Tendré que pensarlo y mirar otras opciones", dijo antes de irse. Alejandro Sauter-Bindel, gerente de una planta de autopartes de Continental AG en Guadalajara, dice que las empresas necesitan ser cuidadosas y no elevar los costos al punto de sacarse a sí mismas del mercado, lo cual podría llevar a la industria a mudarse aún más al sur en busca de regiones con menores costos. "Lo que es importante es que el mercado (laboral) no se sobrecaliente", asevera. En un esfuerzo por llenar el vacío laboral, los gobiernos estatales y federal de México se han apresurado a graduar más ingenieros de las universidades públicas, han aumentado las inscripciones en escuelas técnicas y han creado programas especiales de capacitación adaptados a las necesidades de las fábricas. Uno de esos establecimientos, a un costo de 37 millones de dólares y financiado por el Estado, se encuentra en los terrenos de la planta de Audi cerca de Puebla. Fue construido como un incentivo para conseguir que la empresa se decidiera por la ciudad en 2014. "Evidentemente, frente al crecimiento de la industria tenemos que redoblar los esfuerzos para desarrollar capital humano", dijo Ildefonso Guajardo, Secretario de Economía de México, en una entrevista reciente. "En el largo plazo el trabajo barato no es una ventaja sostenible". Las inversiones de la industria automotriz en México se aceleraron en los años 90, después de la firma del Nafta. Las primeras en llegar

fueron las automotrices estadounidenses, además de los proveedores de partes que buscaban evitar los altos costos de sus fuerzas laborales sindicalizadas en Estados Unidos. Después de recuperarse de la crisis financiera, las automotrices estadounidenses han puesto una cantidad desproporcionada de su nueva capacidad de producción de Norteamérica en México, en un intento por mantenerse a la par de los volúmenes récord de ventas. La producción anual de vehículos ligeros subirá a 5.1 millones de unidades para 2020, un incremento de 50 por ciento frente al récord del año pasado de 3.4 millones, según la firma de análisis LMC Automotive. La demanda de trabajadores ha aumentado tanto que una solución popular es que las automotrices les quiten empleados a proveedores cercanos. "La gente trabajaba por dos o tres meses y luego se iba", cuenta Sergio Hurtado, un trabajador de 21 años de la planta de Juárez de Lear Corp, una autopartista con sede en Michigan. "Se iban a otras fábricas con mejor sueldo". Lear, que fabrica asientos y sistemas eléctricos para autos, subió recientemente los salarios en su planta, dándole a Hurtado un aumento de 37 por ciento, a unos 46 dólares a la semana, más bonificaciones por tiempo extra y días libres pagados para cumpleaños, dice. La empresa se abstuvo de hacer comentarios. Ricardo García, gerente de operaciones de DIGA SA de CV, un proveedor de partes de espuma para autos, ha sufrido una rotación de empleados de hasta 10 por ciento al mes en su planta de Monterrey. El principal culpable, dice García, es Kia Motor Corp, que recientemente abrió una planta de ensamblaje. García cuenta que uno de sus ingenieros le dijo hace poco que se iría a Kia. Le ofreció un aumento de 30 por ciento, pero eso no fue suficiente. Víctor Alemán, un portavoz de Kia -que comenzó en mayo la producción de su compacto Forte en una nueva fábrica en las afueras de Monterrey-, dice que la empresa les paga a los empleados un promedio de US\$7.200 al año, mientras que los ingenieros ganan al menos tres veces esa suma. BMW AG abrió en septiembre del año pasado un centro vocacional para educar a maquinistas, electricistas y otras personas con habilidades técnicas. Lourdes Quijas, directora de recursos humanos de BMW en San Luis Potosí, donde la empresa está invirtiendo mil millones de dólares en su primera planta, dice que confía en que la automotriz pueda llenar sus vacantes, en algún punto. "Tenemos muchos retos para encontrar trabajadores, más en los últimos seis años con todas estas otras compañías -Honda, Kia- invirtiendo en México", señala. Ford tiene programado abrir en 2018 una fábrica de ensamblaje de autos pequeños de mil 600 millones de dólares en San Luis Potosí y contratar a 2 mil 800 trabajadores. Fuentes al tanto dicen que Ford producirá en esa planta su modelo Focus, que actualmente se ensambla en Michigan. Un contrato al que tuvo acceso The Wall Street Journal sitúa los salarios de la planta entre aproximadamente 1.15 y 2.30 dólares por hora, a la par con lo que pagan otras plantas ensambladoras en la región. La mudanza a México generará ahorros de costos de cerca de mil 300 dólares por vehículo, o cerca de 300 millones de dólares al año, según expertos en manufactura al tanto de las finanzas de la automotriz. Mike Moran, portavoz de Ford, dijo que la empresa espera mejorar la rentabilidad, pero no quiso hablar de cifras específicas. Moran también señaló otras prestaciones para los trabajadores, como seguros de vida, planes de ahorro en los cuales la empresa igualaría el dinero que depositen los empleados, y bonificaciones de fin de año equivalentes a 20 días de salario. Mientras tanto, la búsqueda de empleados continúa. En Apaseo el Grande, un municipio agrícola otrora tranquilo cerca de Celaya y ahora el futuro hogar de una planta de Toyota, un reclutador recorrió con su dedo una lista de 400 vacantes. La mayoría de ellas eran para empleos en un parque industrial que alberga a los proveedores de componentes de Honda. "No esperábamos tener este tipo de industria", dijo Elizabeth Cárdenas, directora de un banco municipal de empleos. "Antes todos aquí trabajaban en agricultura o migraban a Estados Unidos". Copyright © Grupo Reforma Servicio Informativo