

HUELGA AUTOMOTRIZ EN EU

28

El pasado 15 de septiembre estalló la huelga laboral de los trabajadores pertenecientes al sindicato United Auto Worker (UAW), quienes trabajan en las tres principales armadoras de autos en Estados Unidos (EU): Ford Motor Company, General Motors y Stellantis. En conjunto, estas empresas emplean a unos 145,000 trabajadores miembros del UAW, y producen alrededor del 50% de los autos fabricados en EU, sector que representa 1.5% del PIB estadounidense. La huelga estalló cuando el sindicato no llegó a un acuerdo con las empresas respecto a sus demandas laborales, las cuales incluyen un aumento del 40% en salarios, importantes mejoras en prestaciones, reducción de la jornada laboral y representación sindical en las nuevas plantas de baterías, entre otros. Por su lado, las armadoras han ofrecido mejorar las prestaciones e incrementar los salarios hasta en un 23%, algo que el sindicato rehúsa aceptar. Las automotrices argumentan que satisfacer la demanda del sindicato en su totalidad podría reducir los márgenes operativos de las Tres Grandes en más de un tercio a partir de 2026, y causaría un daño irreparable a la competitividad del sector. Shawn Fain, líder del UAW, ha adoptado una línea dura ante la negativa de las armadoras de aceptar sus términos, y apenas hace unos días el sindicato indicó que la huelga se extendería, llamando a huelga en una de las principales plantas de Stellantis, en Michigan, que fabrica camionetas pickup. Fain ha encontrado aliados que le han permitido mantener sus demandas, empezando por el mismo presidente de EU, Joe Biden, quien viajó a Michigan al inicio de la huelga para apoyar la causa de los trabajadores, con miras, por supuesto, a las elecciones presidenciales de 2024.

A más de un mes de la huelga y sin llegar a ningún acuerdo, el sindicato cerró también la planta de GM en Arlington, Texas, considerada como una de las plantas más rentables en EU. Shawn Fain señaló que los resultados de GM superaron las expectativas

de Wall Street, por lo que no se justifica la negativa de la empresa ante las demandas laborales de los trabajadores. El argumento de Fain es muy sencillo: Si las empresas se están enriqueciendo, los trabajadores deben verse beneficiados también. Por su parte, la CEO de GM, Mary Barra, dijo que la compañía ya ha presentado una oferta récord y no aceptará un contrato que ponga en peligro el futuro de la compañía. Mientras no se logra un acuerdo, se calculan pérdidas por más de 9,000 millones de dólares en el sector automotriz estadounidense. Pero el efecto de los daños no se limita a EU. En México estamos sufriendo también las consecuencias, y los más afectados son las plantas de autopartes, proveedoras de la industria norteamericana, quienes han visto una reducción en la exportación de ciertos componentes a EU. De acuerdo con la Industria Nacional de Autopartes (INA), México logró captar el 42.7% del mercado estadounidense como proveedor de partes y componentes de la industria automotriz durante los primeros cinco meses de 2023, mientras que, en el mismo periodo de 2022, esa cifra fue de 39.2%. Esto representa el mayor incremento anual en la participación de mercado de las autopartes mexicanas en los últimos 15 años. Asimismo, la fabricación de vehículos ligeros en México creció 8.6% de enero a marzo pasado, en comparación con el mismo periodo de 2022, mientras que la exportación de automóviles se incrementó en 8.8% interanual, de acuerdo con el Inegi.

La industria automotriz está alcanzando un crecimiento histórico, pero la integración de las cadenas de valor es tan alta entre México y Estados Unidos, que las huelgas en un país afectan directamente al otro. Es por ello que debemos estar muy atentos al desarrollo de la huelga en EU y a los acuerdos que se generen, ya que, si se extiende más el paro laboral, podríamos ver un declive considerable en la producción y exportación de un sector que es estratégico para el desarrollo de México. **1**

Mónica Lugo

Directora de Relaciones Institucionales de Prodensa

Las opiniones expresadas en este texto son de exclusiva responsabilidad de la autora y no representan la opinión de Prodensa