

Especialistas critican que se haya aceptado discutir sueldos de industria automotriz

Tendrá consecuencias económicas y sociales para el país, aseguran

SUSANA GONZÁLEZ G.

El gobierno del presidente Enrique Peña Nieto cedió a las presiones de Estados Unidos en la renegociación del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) al aceptar que el tema de “las zonas de altos salarios” esté en la mesa de discusión como parte de su propuesta de modificación de reglas de origen de la industria automotriz, consideraron especialistas industriales, económicos y laborales.

Resulta significativo que se acceda a abordar el tema tras un año de negarse a hacerlo y luego de que el Partido Revolucionario Institucional perdió las elecciones, porque dejará “una bomba” al gobierno de Andrés Manuel López Obrador por las consecuencias económicas y sociales de aplicar esa medida sólo en un sector de trabajadores, advir-

tió Alfonso Bouzas, del Instituto de Investigaciones Económicas de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM).

El tema está a discusión, pero “no quiere decir que se esté aceptando”, puntualizó Guillermo Rosales, director adjunto de la Asociación Mexicana de Distribuidores de Automotores (AMDA). Aclaró que es parte de la propuesta sobre las reglas de origen que Estados Unidos presentó en marzo, porque Canadá nunca lo hizo formalmente, y no significa propiamente crear zonas con altos salarios, sino que cierto porcentaje de los componentes de cada vehículo sean fabricados por trabajadores con determinados salarios para que así se eleve el contenido regional.

José Luis de la Cruz, director del Instituto para el Desarrollo Industrial y el Crecimiento Económico, consideró que la amenaza de Estados Unidos de aplicar aranceles de 25 por ciento a los autos —con el argumento de que atentan contra su seguridad interna— fue una presión más que influyó para que México flexibilizara su posición sobre el tema salarial.

“México al final cede a la presión de Estados Unidos, porque no quiere perder el exitoso proceso de integración que la industria automotriz ha tenido en el territorio de ese país y hay margen de acción para elevar sustancialmente los salarios en ciertas regiones”, precisó a su vez Samuel Ortiz, académico de la Facultad de Economía de la UNAM.

Álex Covarrubias, coordinador de la Red Innovación y Trabajo en la Industria Automotriz Mexicana, creada en 2015 con el apoyo del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología y a la que pertenecen 120 investigadores nacionales y extranjeros, calificó de “afortunado y benéfico” para México que por fin el gobierno deje de “eludir” la realidad de los bajos salarios, que además son usados en la campaña electoral de Estados Unidos para atacar más al país por “robarse” los empleos.

“México no tiene ninguna razón para mantener los salarios bajos y empobrecidos, sobre todo después de haber acumulado una década de auge automotriz en la que han crecido inversiones, empleos y productividad. Tiene un buen margen

para mover los salarios aproximadamente 70 por ciento”, puntualizó Covarrubias.

Héctor de la Cueva, del Centro de Investigación Laboral y Asesoría Sindical, sostuvo que no existe justificación “para mantener los bajos salarios como mecanismo de *dumping* social”, impuestos por el gobierno para meter al país a la competencia global, pero que sólo han llevado a la precarización del empleo.

Sin ninguna duda, los trabajadores mexicanos merecen mejores salarios; aseveró José Luis Rodríguez Salazar, ex dirigente del sindicato de Volkswagen, pero advirtió que resulta “casi imposible una retabulación salarial tan drástica como la planteado”, y llevarla a cabo afectará a la economía nacional.

Ya es difícil lograr un aumento salarial de 100 por ciento, por lo que zonas con salarios de 15 o 16 dólares por cada hora en la industria automotriz parecen imposibles, cuando actualmente son de 250 a 600 pesos diarios, es decir, de entre 13.88 y 31.91 dólares por día o entre 1.7 y 3.9 dólares por cada hora de trabajo, detalló.