

## La automoción gallega apuntala su expansión en México

El autor analiza en el siguiente artículo los porqués de la implantación en tiempo récord de una quincena de fabricantes de componentes y

auxiliares gallegas de la automoción en el corazón de México, la región de El Bajío, conocida como el "Detroit mexicano". Esta zona produce en la

actualidad cuatro de cada diez coches ensamblados en el país y la llegada de nuevas fábricas reforzará su posición de liderazgo en el horizonte de 2020.

# ¿Por qué El Bajío mexicano?

Jesús F. Lampón



El Bajío (Aguascalientes, Guanajuato, Querétaro y San Luis Potosí), conocida ya como "El nuevo Detroit mexicano", está siendo la mayor región de atracción de inversiones en el sector de automoción de toda América. Las cifras hablan por sí solas, tanto por el número de plantas de fabricación de automóviles como de componentes. México es hoy el noveno constructor de coches en el mundo y en 2015 subirá al octavo puesto, donde El Bajío producirá casi más del 40% del total. Las previsiones estiman para 2015 unos 3,7 millones de vehículos, de los que 1,5 millones se harán en El Bajío. En 2020 se esperan 1,8 millones en El Bajío, lo que situaría a esta región entre los 12 países más productores, al nivel de toda Francia.

En El Bajío existen 5 plantas de fabricación de automóviles, tres con tiempo operando en la región: General Motors (360.000 vehículos) en Silao (Guanajuato), General Motors (130.000) en San Luis Potosí y Nissan-Renault (475.000) en Aguascalientes, y otras dos implantadas recientemente, durante 2014: Mazda (250.000) en Salamanca (Guanajuato) y Honda (200.000) en Celaya (Guanajuato). Además hay dos unidades de fabricación de motores: General Motors y Volkswagen, ambas en el estado de Guanajuato. Y se han anunciado la llegada de dos nuevas fábricas de ensamblaje a unir a las cinco ya existentes, una de BMW (150.000) en San Luis Potosí y otra de Toyota (200.000) en Apaseo el Grande (Guanajuato), que empezarán a producir en serie en 2019.

Paralelamente, la industria de componentes en México representó 77.000 millones de dólares en 2013 y lo situó como quinto productor a nivel mundial. El Bajío en el año 2014 ha producido aproximadamente una tercera parte de los componentes en el país (25.000 millones de dólares). Dentro de la región, Querétaro es el principal estado fabricante de México; las más de 350 plantas del sector instaladas en su territorio producen el 15% de todos los componentes del país. Pero Guanajuato es el estado que ha experimentado un mayor crecimiento; en estos últimos siete años han llegado 118 nuevas plantas, con una inversión de más de 7.200 millones de dólares y la creación de 46.000 empleos. En San Luis Potosí hay 100 fábricas que emplean a 22.000 trabajadores, sector que se desarrolló principalmente en este inicio de siglo, situando a este estado como el noveno en importancia en fabricación de componentes del país.

Esta situación de la región azteca nos puede recordar a épocas vividas en España, cuando las multinacionales extranjeras de fabricación de automóviles y de compo-

nentes se instalaron aquí. En este sentido, es obvio decir que El Bajío ocupa dentro de la cadena global de producción una posición de periferia, en la que los costes laborales son un factor clave de competitividad, al igual que pasó en su momento con España. En este caso México es para el sistema de producción de Norteamérica lo que España era para el sistema de producción europeo, con una fuerte implantación de plantas de capital francés o alemán. La mayor parte de la producción mexicana de vehículos tiene como destino la exportación a Estados Unidos y Canadá.

Sin embargo, hay un pequeño matiz que es importante destacar. México ha empezado a formar parte también del sistema de producción asiático, lo que lo hace más atractiva si cabe para su análisis. Los acuerdos de libre comercio y la relativa proximidad gracias a un gran número de rutas marítimas con este continente favorecen la inclusión de México en este sistema de producción. De hecho, de las nuevas plantas de El Bajío (2014) y las programadas (2019), un total de 4, tres son de capital japonés, además del fuerte comercio de componentes entre ambos países.

Esta posición de periferia se caracteriza por la presencia de empresas de ensamblaje de componentes importados y producción estandarizada basada en tecnologías sim-

ples y de poco valor añadido. En muchos casos filiales de multinacionales motivadas por la reducción de costes de mano de obra y la obtención de incentivos a la inversión. De hecho, hay una gran presencia de grupos extranjeros: el 80% de las empresas en México son foráneas. Además, estas filiales ocupan el primer nivel de suministro, lo que ha supuesto una barrera importante para desarrollar una industria mexicana de componentes competitiva globalmente. Unido a esto, la presencia de actividades de desarrollo e innovación tecnológica es escasa en la región, ya que estas multinacionales extranjeras las mantienen en el país de la matriz.

Ahora bien, la región ha ido desarrollando determinadas competencias y capacidades y se está articulando a través de un buen sistema de innovación regional. De hecho, las infraestructuras público-privadas de innovación destinadas al sector empiezan a parecerse a las que ya disponemos en España. En tres de los estados de El Bajío existen tres clústeres: Clúster Automotriz de Guanajuato (CLAUGTO), Clúster Automotriz de Querétaro, y Fomento Automotriz A.C. (FOMOAUTO) de Aguascalientes. La Red Mexicana de Parques Científicos y Tecnológicos (PACYTEC) tiene en la región tres parques con una fuerte actividad destinada a la automoción. Cuenta con un Centro tecnológico especí-

fico del sector: Centro de Desarrollo de la Industria Automotriz en México (CEDIAM) y hay tres con una amplia colaboración con el sector: Centro de Investigación y Asistencia Técnica de Querétaro (CIATEQ), Centro de Ingeniería y Desarrollo Industrial (CIDESI) y el Centro de Innovación Aplicada en Tecnologías Competitivas (CIATEC, A.C.). Por último, las universidades están implicadas en la innovación y en lo que respecta a la formación específica de alta cualificación El Bajío cuenta con la Maestría en Ingeniería Automotriz del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey, Campus de Querétaro y el de la Universidad de la Salle Bajío, ambos de carácter privado.

**"Las oportunidades no están solo en la fabricación de componentes, sino en otras actividades auxiliares"**

**¿Por qué ahora?**

Actualmente la región no tiene la capacidad de producción instalada para abastecer las producciones futuras que van a demandar las plantas que han comenzado a operar o que operarán. Las nuevas plantas instaladas recientemente y las que van a implantarse van a demandar la importación de determinados componentes o su producción en la región. A corto plazo, la industria mexicana autóctona no domina gran parte de las tecnologías y procesos ligados a la fabricación de los vehículos y componentes y por tanto existen numerosas oportunidades para aquellas em-

presas que dominen estas tecnologías y quieran implantarse en la región. La proximidad favorece las relaciones proveedor-fabricante y los incentivos a la inversión extranjera ayudan a que la implantación en la región sea una buena opción de internacionalización de las empresas gallegas frente a la alternativa de exportación.

Estas oportunidades no sólo están en la fabricación de componentes, sino en otras actividades auxiliares a la producción. Específicamente, las actividades relacionadas con la maquinaria y bienes de equipo, la matricería y utillajes o la ingeniería son necesarias en la región, deficitaria de gran parte de estas actividades. Muchas de las empresas gallegas tienen una amplia experiencia en estos campos y están acostumbradas a abordar proyectos como los que en El Bajío se están desarrollando.

Finalmente, también hay un hueco para las empresas de logística y transporte. La posición geográfica estratégica de El Bajío va más allá de las fronteras, insertándose en una de las rutas de comercio internacional más importantes del mundo que viene desde los principales puertos de Asia para abastecer a la Región Este de los EE UU y México. Las principales redes ferroviarias (Ferromex y Kansas City) atraviesan El Bajío y enlazan en Celaya con las principales arterias de comunicaciones terrestres del país. El objetivo del gobierno es convertir a esta región en el centro logístico de México.

*\*Investigador de GEN (Universidade de Vigo)*

