

Las críticas de Trump a las automotrices como General Motors y Ford se mantuvieron luego de ganar la presidencia y amenazó con aplicar altos aranceles a las empresas que trasladaran la producción de Estados Unidos a México y luego exportaran sus productos. La presión fue de tal magnitud que se ordenó la cancelación de la construcción de la nueva planta en San Luis Potosí, sin embargo la próxima generación del Focus se construiría en la planta que se tiene en Hermosillo, señaló Ford en aquel tiempo. Poco duró el gusto, apenas cinco meses después de cancelar la planta en San Luis Potosí y afirmar que el Focus se construiría en Hermosillo, la empresa dio un giro a la historia. Ahora, con el objetivo de ahorrar millones de dólares, la fabricación del compacto será en China. Comenzará su producción en el país asiático en 2019, cuando ponga fin a su fabricación en Michigan.

Con estas decisiones la Ford abandona completamente aquella "romántica" idea de trasladar la producción de automóviles pequeños a México y golpea de manera directa al estado de Sonora, especialmente a la Ciudad de Hermosillo, por las expectativas que se habían generado sobre este magno proyecto. El planteamiento de la empresa Ford es que la planta de Hermosillo se enfocará a cubrir la demanda de Fusión y MKZ para el mercado norteamericano. Pero al parecer no se consideró el comportamiento de la demanda de estos dos compactos en el mercado norteamericano donde, en 2017, por primera vez desde la crisis financiera, bajaron las ventas de autos nuevos en Estados Unidos, tendencia que podría mantenerse en este 2018 a pesar del sólido crecimiento económico. El año pasado 17.23 millones de autos nuevos fueron vendidos en Estados Unidos, 1.5% menos que el año anterior, cuando se alcanzó un récord. La empresa GM vendió algo más de 3 millones de vehículos nuevos en el 2017, lo que significa una baja de 1.3% respecto a 2016. Por su parte, Ford bajó 1.1%, a 2.57 millones de autos, y Fiat



Chrysler bajó 8.3% al vender 2 millones de vehículos. Desafortunadamente la Ford ilustra esa tendencia. Las ventas del Ford Fusion cayeron 21.2%. Pasaron de más de 300 mil unidades en 2015 a 265 mil 800 en 2016 y terminó el año 2017 con 209 mil 623 unidades vendidas, casi 100 mil menos que en 2015.

Esta caída en la demanda del Fusión en el país vecino provocó la cancelación del tercer turno de trabajo en la Planta Ford Hermosillo, lo que a finales del 2017 causó el despido de unos 2 mil 500 trabajadores del Parque Industrial. Tan sólo de Ford fueron 600 los despedidos y de las proveedoras se recortaron mil 876 trabajadores. Se debe precisar, además, que los datos del IMSS únicamente señalan el efecto directo,

no incluyen los efectos indirectos especialmente al sector servicios, por lo que la cifra de trabajadores afectados se acercaría a los 6 mil.

La situación se volvió crítica con el señalamiento de que el futuro del Ford Fusion (Ford Mondeo en Europa y China) atravesaba algunos problemas. Al inicio del presente año se extendía el rumor de que Ford trasladaría la producción del Ford Mondeo de Europa y México hacia China, hecho que la firma desmintió categóricamente. Sin embargo, el periódico Detroit News afirmó que Ford había cancelado el programa de rediseño para la tercera generación del sedán, prevista para 2020, y que se estaba replanteando el futuro del modelo.

Con el breve análisis realizado se

mantiene la hipótesis de que el clúster más dinámico y avanzado es el automotriz, sin embargo, los beneficios directos e indirectos no han tenido un impacto sustancial en la economía local, por lo que no se ha manifestado, hasta ahora, la capacidad de aprendizaje tecnológico de empresas y de la región, y hay poca o nula interacción sistémica entre empresas e instituciones regionales. El clúster automotriz no derramó beneficios en el estado como lo hacían suponer los especialistas locales. La economía sonorensis no ha logrado especializarse en una o varias ramas productivas manufactureras ligadas a la economía del conocimiento que permitan fortalecer los encadenamientos con empresas locales.

Ante este problema, se debe diseñar una política industrial local para las pequeñas y medianas empresas en el contexto global-local que propicie un ambiente institucional que a su vez permita construir ventajas competitivas en la formación de capital y de recursos humanos. Y esto se logra a partir de la llegada de nuevas inversiones de la industria automotriz como la Toyota, Nissan, GM, entre otras. Ello implica una nueva política de atracción de inversión. De no hacerse, se supone que los gobiernos –actuales y anteriores– se han manifestado por una economía de servicios, dejando atrás el viejo modelo secundario exportador, diseñado en la década de los ochenta del siglo pasado, como eje de desarrollo para Sonora. Al derrumbarse estos dos pilares de crecimiento, el período recesivo de la economía sonorensis se puede volver crónico y afectar la maltrecha economía familiar de una parte importante de los ciudadanos sonorenses.

*** Investigador-Docente del Departamento de Economía de la Universidad de Sonora y Consejero del Observatorio de Convivencia y Seguridad del Estado de Sonora (OCSES).**