

► Nota informativa sectorial de la OIT

Fecha: 8 de abril de 2020

La COVID-19 y la industria automotriz

La industria automotriz es una pieza clave en la economía mundial. Su cifra de negocios anual equivale al volumen de la sexta mayor economía del mundo. En 2017, el empleo directo a nivel mundial generado por este sector se estimaba en casi 14 millones de trabajadores.

Aunque se había logrado recuperar el nivel de empleo tras la crisis financiera de 2008-2009, los empleadores y los trabajadores de las cadenas mundiales de suministro del sector se vuelven a enfrentar a una gran incertidumbre. El impacto de la COVID-19 en la industria automotriz se hizo sentir primero en Asia, porque fue en China donde se inició la pandemia, pero posteriormente ese impacto se agudizó en el resto del mundo.



© OIT, Crozet, M.

Planta de montaje, Mahindra & Mahindra Ltd., Mumbai, India.

► 1. El impacto de la COVID-19

La industria automotriz se enfrenta a un fuerte descenso de la demanda y la inversión. También se ve afectada por el brusco y generalizado parón de la actividad económica, con los trabajadores confinados en sus casas, las cadenas de suministro inmovilizadas y las fábricas cerradas.

Se cree que las restricciones a los desplazamientos y la súbita interrupción de la actividad económica provocarán una fuerte contracción de la producción sectorial y del producto interno bruto (PIB). Se estima que los cierres de fábricas en Europa y América del Norte han obligado a retirar 2,5 millones de vehículos de transporte de pasajeros de los programas de producción, lo que supone un costo de 77 700 millones de dólares de los Estados Unidos en pérdidas de ingresos para las empresas de automoción y de fabricación de piezas ¹.

Esto tiene impactos multiplicadores negativos en la economía por los efectos de arrastre y de propulsión, en particular en países como Alemania, Canadá, China, Estados Unidos, India, Japón, México, Marruecos, República de Corea y Sudáfrica, donde la industria automotriz es un importante impulsor del crecimiento económico. Se cree que las pequeñas y medianas empresas (pymes), que constituyen el grueso del empleo en el sector y proporcionan bienes y servicios intermedios a las multinacionales del automóvil, se verán gravemente afectadas (por el efecto de arrastre). A su vez, los sectores que probablemente sufrirán más por el parón de la industria automotriz debido al efecto de propulsión son el transporte (mercancías, transporte terrestre de pasajeros, autobuses chárter...) y los servicios (por ejemplo, el alquiler y la reparación de automóviles) ².

¹ GlobalData, «Coronavirus (COVID-19)», Executive Briefing report, actualizado el 30 de marzo de 2020.

² Tirpak, M., & Kariozen, A. (2006). «The automobile industry in Central Europe», nota del FMI.

La pandemia ha generado un aumento sin precedentes del desempleo en todas las cadenas de suministro de la industria automotriz, y se corre el peligro de perder muchos más puestos de trabajo si los gobiernos, los empleadores y los trabajadores no actúan de inmediato para posibilitar la supervivencia de las pymes y la protección de los trabajadores.

1.1 Ventas

Las ventas de vehículos nuevos en China cayeron cerca de un 92 por ciento en la primera mitad de febrero de 2020, y se estima que en 2020 las ventas de vehículos en China disminuirán como mínimo un 2,9 por ciento.

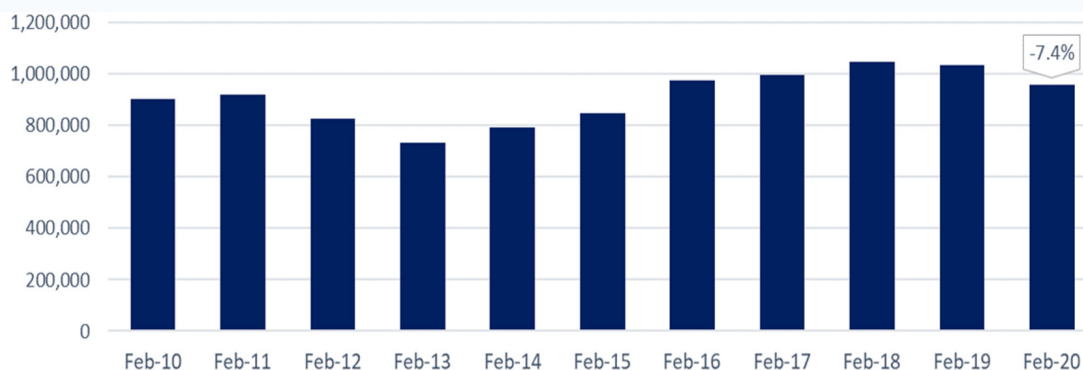
Según la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), las ventas totales de vehículos nuevos en la Unión Europea en enero y febrero de

La agencia de calificación crediticia Moody's ha rebajado sus previsiones de ventas de vehículos a nivel mundial y prevé una disminución del 14 por ciento en 2020. Las previsiones son mucho más pesimistas que cuando la crisis financiera mundial de 2008-2009, que tuvo como consecuencia una disminución aproximada del 8 por ciento en el mercado automovilístico durante el bienio ⁴.

1.2 Comercio

Habida cuenta de que China es el principal proveedor mundial de insumos intermedios para las empresas manufactureras en otras partes del mundo, la disminución de la producción y las exportaciones de China tiene un impacto directo en la industria automotriz. Para muchas empresas de automoción, la falta de existencias y la fuerte dependencia de la fabricación justo a tiempo está generando rupturas

Gráfico 1: Ventas de automóviles para pasajeros en la Unión Europea, 2010-2020 (febrero de cada año)



Fuente: Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA)

2020 fueron un 7,4 por ciento menores que en el mismo periodo del año anterior (gráfico 1). En 2020, ha descendido la demanda en los cuatro principales mercados de la Unión Europea: en Alemania un 9,0 por ciento, en Francia un 7,8 por ciento, en Italia un 7,3 por ciento y en España un 6,8 por ciento.

En Sudáfrica, la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles de Sudáfrica (NAAMSA) informa de que la industria automotriz, que representa cerca del 7 por ciento del PIB del país, está experimentando un fuerte descenso en las ventas ³. Debido al confinamiento del país, se cree que la situación empeorará y acabará afectando de manera global a la fabricación y el transporte.

que afectan a la capacidad de producción y a las exportaciones totales.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) estima que una reducción del 2 por ciento en las exportaciones de piezas y otros insumos intermedios desde China a los fabricantes de automóviles de la Unión Europea, América del Norte, Japón, República de Corea y otras grandes economías productoras de automóviles podría dar lugar a una disminución de 7 000 millones de dólares de los Estados Unidos en las exportaciones de automóviles desde esas economías al resto del mundo ⁵.

Aunque hay indicios que apuntan a que la producción está volviendo a repuntar en China, la demanda de insumos intermedios para la producción de automóviles

³ Ramalepe, P. (2020). «Nearly 30% nosedive in SA vehicle sales as coronavirus bites», news24, 2 de abril de 2020.

⁴ Financial Times, «VW hit by €2bn-a-week cash drain», 27 de marzo de 2020.

⁵ UNCTAD (2020). Trade and Development Report Update: Global trade impact of the coronavirus (COVID-19) epidemic, UNCTAD/DITC/INF/2020/1, Ginebra, 4 de marzo

en Europa y Estados Unidos sigue siendo baja. Por ese motivo, pueden pasar meses hasta que las exportaciones y las importaciones de componentes de automoción y vehículos de motor regresen a los niveles anteriores a la pandemia.

Las consecuencias son especialmente graves para países como Marruecos, donde el 80 por ciento de la industria automotriz está orientada a los mercados europeos. En 2019, la cifra de negocios de sus cerca de 250 fabricantes de piezas y componentes, que emplean a más de 180 000 trabajadores, fue de 7 000 millones de euros (unos 7 500 millones de dólares de los Estados Unidos), lo que equivale el 27 por ciento de las exportaciones del país ⁶.

1.3 Cierres de fábricas

Wuhan, la ciudad que fue el epicentro del brote en China, es conocida como la «ciudad del motor», ya que en ella están radicadas empresas como General Motors, Honda Motor, Nissan Motor, el grupo Peugeot (PSA), Renault y Toyota Motor. En esas plantas se ha interrumpido por completo la producción, y hay indicios de que cerrarán plantas en toda Asia. El epicentro de la pandemia se ha trasladado rápidamente a Europa y las Américas, donde también se están cerrando fábricas.

En la Unión Europea, los cierres de plantas afectaron a 1,1 millones de un total de 2,6 millones de puestos de trabajo directos en la fabricación de automóviles en marzo de 2020. Más de la mitad de ellos corresponden a trabajadores de Alemania ⁷.

En las Américas, General Motors, Ford Motor y Fiat Chrysler Automobiles (FCA) han clausurado temporalmente todas sus fábricas en los Estados Unidos hasta nuevo aviso ⁸. Los fabricantes de automóviles anunciaron recientemente el cierre de fábricas en la Argentina ⁹ y el Brasil ¹⁰.

1.4 Empleo

Aún se desconoce el impacto global de la pandemia en el empleo de la industria automotriz y sus cadenas de suministro. La OIT seguirá observando de cerca la situación.

Se estima que la pandemia afecta a cerca del 42 por ciento de los puestos de trabajo directos en la fabricación de vehículos en la Unión Europea. Esta

cifra solo comprende a los trabajadores directamente empleados por los fabricantes de automóviles, camiones, furgonetas y autobuses. Ahora bien, la pandemia afecta también a los 13,8 millones de trabajadores de la cadena de suministro de la industria automotriz en la Unión Europea ¹¹. Sin ingresos, muchas empresas tendrán grandes problemas de liquidez a corto y medio plazo.

En los Estados Unidos, la pandemia afecta a por lo menos 150 000 trabajadores sindicados y cientos de miles de trabajadores no sindicados en la industria.

En la India, es probable que el costo de la degradación de la industria del automóvil y su cadena de suministro supere los 60 800 millones de rupias indias (unos 800 millones de dólares de los Estados Unidos) en el último trimestre del ejercicio económico en curso (2019-2020) y el primer trimestre del próximo (2020-2021). Los trabajadores contractuales representan el 50 por ciento de la fuerza de trabajo y sus puestos de trabajo son los que más peligran a corto y medio plazo ¹².

En general, es probable que a los trabajadores desprotegidos, como los trabajadores estacionales, los trabajadores temporales, los trabajadores por cuenta propia, los trabajadores ocasionales y los trabajadores de plataformas, les afecte desproporcionadamente el virus y su impacto económico, dado que no suelen disfrutar de licencias por enfermedad, seguridad social o atención sanitaria.

Conviene destacar que la COVID-19 se ha declarado en un momento en que la industria automotriz ya experimentaba un fuerte deterioro y se estaban registrando desplazamientos debido al cambio climático, los avances tecnológicos, los cambios demográficos y la incertidumbre y turbulencias del mercado. Incluso antes de la pandemia, la producción de vehículos nuevos se había estancado debido al bajo volumen de ventas. Se anticipaba que, solo en Alemania, la llegada de los vehículos eléctricos iba a generar la pérdida de 400 000 puestos de trabajo.

En el documento temático para la Reunión técnica sobre el futuro del trabajo en la industria automotriz, que estaba previsto celebrar próximamente, se examina el impacto de estas megatendencias y factores impulsores del cambio en el trabajo decente.

6 Challenge (2020). «L'impact sur l'économie nationale secteur par secteur», 27 de marzo.

7 ACEA (2020). «COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows», 31 de marzo.

8 UAW (2020). «Statement of UAW President Rory L. Gamble on Ford's decision to extend production reopening dated», News, 31 de marzo.

9 Rostás, R. (2020). «Ford to suspend output in Brazil, Argentina from next week amid coronavirus pandemic», Fastmarkets MB, 20 de marzo.

10 Peroni, F. (2020). «Brazilian carmakers to stop production amid virus spread», Fastmarkets MB, 21 de marzo.

11 ACEA (2020). «COVID-19: Jobs of over 1.1 million EU automobile workers affected so far, data shows», op. cit.

12 Banerji, S. (2020). «Coronavirus impact: Supply chain disruption to cost auto industry Rs 6,080 crore», Business Today, 30 de marzo.

► 2. Respuestas de los mandantes y los asociados

Las medidas que están tomando los mandantes de la OIT — gobiernos y organizaciones de empleadores y de trabajadores — persiguen por lo general tres objetivos inmediatos: proteger a los trabajadores en el lugar de trabajo, apoyar a las empresas, los puestos de trabajo y los ingresos y estimular la economía y el empleo para que los países y sectores, como la industria automotriz, se recuperen antes y mejor.

2.1 Proteger a los trabajadores en el lugar de trabajo

La primera prioridad es proteger a los trabajadores y empleadores de la automoción y a sus familias de los riesgos sanitarios de la COVID-19. Para contribuir a proteger al público de la pandemia, los principales fabricantes de automóviles de todo el mundo han reorientado su producción para fabricar respiradores, desinfectante y mascarillas.

2.1.1 Ejemplos de medidas para proteger la salud y seguridad de los trabajadores

- Varios fabricantes de automóviles han anunciado que tomarán medidas excepcionales para proteger a los trabajadores, como la distribución de mascarillas y desinfectante, la inversión en la mejora de centros de salud, hospitales e infraestructuras sanitarias, la lucha contra la desinformación y el intercambio de soluciones técnicas.
- IndustriALL Global Union, junto con otras federaciones sindicales internacionales, ha pedido a los representantes de los trabajadores que participen en los procesos de identificación, prevención y mitigación de las amenazas para la salud, los derechos y el bienestar de los trabajadores, y de desarrollo y aplicación de respuestas nacionales, sectoriales y en el lugar de trabajo ¹³.
- El 15 de marzo, justo después de informar de que había trabajadores infectados por COVID-19 en las fábricas de automóviles, el sindicato United Auto Workers (UAW), General Motors, Ford Motor y FCA constituyeron un grupo de trabajo sobre COVID-19/coronavirus para

aumentar la protección de los trabajadores en los departamentos de fabricación y almacenamiento de las tres empresas.

2.1.2 Ejemplos de reorientación de la producción para proteger la salud pública

- En China, la industria automotriz está ayudando a frenar la propagación del coronavirus. El fabricante de automóviles chino BYD ha abierto líneas de producción en su planta de Shenzhen para fabricar mascarillas y desinfectante, y está produciendo 300 000 botellas de desinfectante y 5 millones de mascarillas al día, con lo que se ha convertido en el mayor productor de mascarillas del mundo ¹⁴.
- En los Estados Unidos, General Motors y Ford Motor están fabricando equipos médicos, como respiradores, mascarillas y dispositivos de protección para combatir la pandemia. Los miembros de UAW que trabajan en esas plantas son voluntarios y reciben la mitad de su salario ¹⁵.
- En Europa, Volkswagen, FCA, Škoda Auto y muchas otras empresas también han reorientado su producción para fabricar mascarillas y pantallas de protección facial para proteger a los trabajadores sanitarios y al público en general.
- En la India, el grupo Mahindra ha anunciado que participará en la fabricación de respiradores y otros equipos médicos. Mercedes también ha anunciado que construirá un hospital temporal de 1 500 camas cerca de la ciudad de Pune, en el estado de Maharashtra, para tratar a los pacientes con COVID-19. Paralelamente, Škoda Auto Volkswagen India se ha comprometido a financiar la apertura de instalaciones íntegramente dedicadas a la COVID-19 en el Hospital General Sassoon de Pune ¹⁶.

2.2 Apoyo a las empresas, los puestos de trabajo y los ingresos

El impacto económico de la pandemia en la industria automotriz y en sus trabajadores es importante. Sin ingresos sustanciales, muchos fabricantes de piezas y

¹³ IndustriALL Global Union (2020). [Face au covid-19 il est urgent d'adopter des plans de relance économique et de prendre des mesures](#), Consejo Global Unions, 12 de marzo.

¹⁴ Attwood, J. (2020). «[Coronavirus and the car world: Industry rallies to aid health workers](#)», Autocar, 6 de abril.

¹⁵ UAW (2020). «[COVID-19 UPDATE](#)», 31 de marzo.

¹⁶ Challawala, N. (2020). «[More automakers extend support as Covid-19 cases rise in India](#)», The Economic Times, 1.º de abril.

de automóviles tendrán problemas de liquidez a corto y medio plazo. Los niveles de financiación disponibles en la industria son variables, pero algunas empresas podrían experimentar dificultades en cuestión de meses.

En la mayor parte de los países productores de automóviles, los gobiernos y los bancos centrales han adoptado medidas de estímulo fiscal y monetario para proteger a las empresas y los trabajadores. Entre ellas se prevén políticas fiscales activas, en particular medidas de protección social, transferencias selectivas y estabilizadores automáticos, como las prestaciones de desempleo, así como inversiones públicas y exenciones fiscales para las personas de ingresos bajos y las pymes.

Ejemplos de medidas tomadas por gobiernos, empleadores y sindicatos:

- El 13 de marzo, el Gobierno de Indonesia concedió incentivos fiscales a la industria automotriz, con una reducción del impuesto de sociedades del 30 por ciento para las industrias clave, entre las que se encuentra este sector ¹⁷.
- En América del Norte, Honda Motor pagó el salario íntegro de los cerca de 27 600 trabajadores afectados durante el cierre de la planta, del 23 al 31 de marzo ¹⁸.
- El sindicato UAW ha negociado convenios colectivos con General Motors, Ford Motor y FCA relativos a la remuneración de los trabajadores en cuarentena a los que se está realizando un seguimiento por COVID-19 ¹⁹.
- Los trabajadores europeos de la automoción suelen estar amparados por convenios colectivos. Sin embargo, la reciente limitación del número de personas que pueden reunirse en un mismo lugar dificulta que los miembros del sindicato ejerzan su derecho a la libertad sindical y se protejan del riesgo de exposición al coronavirus ²⁰.

2.3 Estimular la economía y el empleo

En todo el mundo, los gobiernos están dando respuestas en el plano económico para limitar el impacto humano y económico de la pandemia de COVID-19. El Fondo Monetario Internacional (FMI) ha elaborado un listado con las respuestas económicas aplicadas hasta la fecha por 193 países ²¹.

En una declaración del 26 de marzo, los gobiernos del Grupo de los 20 (G20) se comprometieron colectivamente a proteger vidas, salvaguardar los empleos y los ingresos, restaurar la confianza, preservar la estabilidad financiera, reavivar el crecimiento y recuperarse con fuerza, minimizar las interrupciones del comercio y las cadenas mundiales de suministro, proveer ayuda a todos los países que necesiten asistencia, y coordinar las medidas de salud pública y financieras ²².

La OIT está asesorando a los gobiernos sobre la ampliación de la protección social para todos y las medidas para promover el mantenimiento del empleo, el desempleo parcial, la licencia con goce de sueldo y otros subsidios para que las economías, los mercados de trabajo y las industrias sean más fuertes, más resilientes y más sostenibles cuando la pandemia retroceda.

Por el momento, se desconoce cuáles de esas políticas y medidas de corte macroeconómico tendrán una repercusión en la industria automotriz, y en particular si las pymes de la cadena de suministro recibirán asistencia financiera y en qué condiciones, y si los principales países productores podrán beneficiarse de su implementación.

2.4 Confiar en el diálogo social para encontrar soluciones

El diálogo social es fundamental para generar el clima de confianza necesario para que esas medidas de política resulten eficaces. El poder del diálogo social a la hora de encontrar soluciones se refleja en la declaración conjunta sobre la COVID-19 realizada por la Organización Internacional de Empleadores (OIE) y la Confederación Sindical Internacional (CSI) el 23 de marzo de 2020 ²³.

En muchas partes del mundo, la industria automotriz se ha visto beneficiada por el diálogo eficaz entablado entre los gobiernos, las organizaciones de empleadores y los sindicatos a nivel nacional, sectorial y de empresa. A continuación figuran algunos ejemplos de cómo los mandantes de la OIT utilizan el diálogo social para buscar soluciones:

- El Gobierno del Japón, junto con la Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles (JAMA), ha establecido un órgano, el Consejo de la industria automovilística de examen de las contramedidas al nuevo coronavirus, para evaluar el impacto de la pandemia en las cadenas de suministro de la industria automotriz e intercambiar

17 Falak Medina, A. (2020). «Indonesia issues second stimulus package to dampen COVID-19 impact», ASEAN Briefing, 18 de marzo.

18 Bruce, C. (2020). «Honda shuts down U.S. auto production, workers get full pay», auto1.com, 18 de marzo

19 Wayland, M. (2020). «UAW negotiating paid leave for Fiat Chrysler workers, others regarding coronavirus», CNBC, 13 de marzo.

20 Gaisenkersting, D. (2020). «Coronavirus crisis in Germany: Workers must demand factories and large enterprises be closed», World Socialist Web Site, 17 de marzo.

21 FMI, [Policy Tracker](#).

22 G20, [Extraordinary G20 Leaders' Summit Statement on COVID-19 in Saudi Arabia](#), 26 de marzo 2020.

23 [Declaración conjunta de la Organización Internacional de Empleadores y la Confederación Sindical Internacional sobre la COVID-19](#).

la información necesaria entre los fabricantes de automóviles y los proveedores de piezas y componentes.

- El 20 de marzo, IG Metall (el sindicato del metal de Alemania) y Gesamtmetall (la organización de empleadores del metal) de Renania del Norte-Westfalia firmaron un convenio colectivo de emergencia para la respuesta a la COVID-19 en el que se establecían las disposiciones relativas al desempleo parcial (reducción del tiempo de trabajo) mediante la cual se asegura en torno al 80 por ciento de la remuneración neta de los empleados. Cuando se cierran los centros de día y las escuelas, las madres y padres con niños de hasta 12 años pueden tomar ocho días libres para su cuidado, en lugar de la prestación adicional prevista en el convenio colectivo en vigor. El convenio colectivo de emergencia estará vigente hasta finales de 2020 ²⁴.

► 3. Herramientas y respuestas de la OIT

La OIT ha propuesto un enfoque de cuatro pilares para abordar el impacto de la pandemia, que consiste en proteger a los trabajadores en el lugar de trabajo, apoyar a las empresas, los empleos y los ingresos, y estimular la economía y la demanda de mano de obra ²⁵. Estos tres pilares se apoyan en el diálogo social para cimentar la confianza entre los gobiernos, las empresas y los trabajadores y asegurar su compromiso continuado con respecto a las respuestas de política y las medidas en el lugar de trabajo que sea necesario aplicar ²⁶.

Las normas internacionales del trabajo son esenciales en tiempos de crisis ²⁷. Proporcionan orientaciones específicas a los gobiernos, empresas y sindicatos para que adopten medidas de política en áreas como la seguridad y salud en el trabajo (SST), la lucha contra la estigmatización y la discriminación, la jornada laboral, la protección de los salarios de los trabajadores en las fábricas en las que se suspende la producción, la terminación de la relación de trabajo, las prestaciones de desempleo y la orientación relativa a prácticas empresariales responsables en la industria automotriz.

La OIT ha elaborado diversas herramientas y respuestas a la COVID-19 de carácter general:

- [Consejos sobre SST en el lugar de trabajo](#)
- [Social protection responses to the COVID-19 crisis around the world](#)
- [COVID-19: ¿qué papel deben asumir las organizaciones de trabajadores?](#)
- [COVID-19: Modelo de respuesta colectiva para las organizaciones empresariales](#)
- [Un plan de seis pasos para favorecer la continuidad de las operaciones de las pymes durante la crisis de la COVID-19](#)
- [Evaluación de las necesidades de las empresas como consecuencia de la COVID-19](#)
- [Cómo gestionar el lugar de trabajo durante la crisis de la COVID-19: Una Guía para los Empleadores](#)
- [El COVID-19 y el mundo del trabajo. Estimaciones actualizadas y análisis](#)

24 IG Metall (2020). «Sicherheiten für die Beschäftigten unter Metall- und Elektroindustrie», 27 de marzo.

25 OIT (2020). «El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas», Observatorio de la OIT, 1.ª edición, Ginebra, 18 de marzo.

26 OIT (2020). «¿Qué políticas serán las más eficaces para mitigar los efectos del COVID-19 en el mundo del trabajo?» COVID-19: Respuestas, Ginebra, actualizado el 19 de marzo.

27 OIT (2020). [Las normas de la OIT y el COVID-19 \(coronavirus\). Preguntas frecuentes. Disposiciones fundamentales de las normas internacionales del trabajo pertinentes en el contexto del brote de COVID-19](#), Versión 1.2, Ginebra, 23 de marzo.

Contacto

Organización Internacional del Trabajo
Route des Morillons 4
CH-1211 Ginebra 22
Suiza

Departamento de Políticas Sectoriales
E: covidresponsesector@ilo.org