

Vander Doelen: Dos años fantásticos por venir para la industria del utillaje para el automóvil

2012 y 2013 podrían ser los mejores años de la década

Artículo original en:

<http://www.windsorstar.com/Vander+Doelen+great+years+forecast+automotive+tooling+industry/5905767/story.html#ixzz1joyD1U6Q>

Justo a tiempo para Navidad, todo apunta a que el sector principal de la industria de la región de Windsor (Ontario, Canadá), los utillajes para el sector del automóvil, está a punto de iniciar dos años excepcionalmente buenos.

No sólo los supervivientes de la industria de producción de maquinaria, utillajes, matrices y moldes (MUMM) han terminado el año 2011 con una salud financiera robusta, sino también que prometen hacer aún mejor para los años 2012 y 2013 – mucho mejor, de hecho, según observadores y trabajadores del sector.

“Los próximos dos años deberían ser muy estables, los mejores de esta década”, dice Craig Wiggins, cuya empresa, T&C Capital Inc. se dedica a la financiación de programas de utillaje en ambos lados del Río Detroit.

“2011 no fue un año malo – nos estábamos recuperando. Pero he estado mirando las previsiones y 2012 será dos veces mejor, y 2013 tiene perspectivas aún mejores”, afirmó Wiggins esta semana. Ya han llegado los pedidos para una gran parte del trabajo, y el acero ya ha sido pedido y está “esperando en el suelo” en el almacén, listo para ser convertido en nuevos moldes y matrices.

Durante seis años de recortes en plantillas y bancarrotas, el número de empresas de MUMM de la región pasó de 200 a la mitad o menos, dejando a miles de personas en paro y docenas de naves vacías dispersadas entre los polígonos industriales locales.

En el 2009, el número de empleos generados por este sector estaba 8.500 y 6.000. Las cifras actuales no están disponibles.

La mayoría de las empresas supervivientes tienen muchísimo trabajo ahora, vuelven a trabajar siete días a la semana y a almacenar acero, e incluso deben rechazar ofertas de producción de utillajes para nuevos programas de coches.

Éstas son buenas noticias para la economía de la región y de la provincia. Si hay un canario infalible para la mina económica de Ontario, es el inmenso sector de las MUMM, uno de los mayores del mundo, que fue en su momento la mayor fuente de empleos de la región de Windsor.

“Si no somos los primeros todavía, somos los segundos para la producción y el ensamblaje de piezas del automoción”, dice Wiggins.

Cuando demasiados talleres empiezan a tener una disminución de su actividad, como pasó en el 2005, o empiezan a cerrar como lo hicieron en el 2008, los corazones de los habitantes de la región se hielan de miedo por estas piezas.

El Profesor Tony Faria, consultor desde hace muchos años para el sector del automoción, y observador experto de la Escuela de Comercio Odette de la Universidad de Windsor, afirma que ha detectado una mejora clara del estado de ánimo en las empresas MUMM este otoño, mientras llevaba a alumnos a visitar media docena de las principales empresas locales.

“En la mayoría de nuestras visitas tenían mucho trabajo y estaban muy optimistas en cuanto a las perspectivas inminentes de trabajo,” Faria declaró esta semana. “Todos hablaban de contratar. Creo que el mercado se está despertando.”

Wiggins afirma que esta mejora se debe a una combinación de factores, desde el lanzamiento masivo de nuevos modelos de coches y camiones por parte de los constructores de coches, hasta la competencia renovada entre las fábricas que sobrevivieron.

Estamos viendo un efecto positivo ahora mismo: el dólar está un poco mejor, hay mucho trabajo, y los plazos de entrega cortos impiden que los constructores de coches vayan a buscar sus utillajes fuera del continente”, Wiggins comentó desde su oficina de Tecumseh, el viernes pasado.

La producción de moldes y de otros utillajes, de un valor de miles de millones de dólares, se ha ido a China estos últimos años. Pero los plazos de entrega son una penalidad para las empresas que deciden subcontratar ahí, en una industria en la que los inicios de producción tempranos generan mayores beneficios porque un producto fresco tiene más valor competitivo.

En algunos casos, programas de automoción con demoras han obtenido la autorización de iniciar la producción a una fecha demasiado cercana del las fechas de lanzamiento para trabajos que se habrían subcontratado a China hasta hace poco. “Ahora ya no pueden permitirse perder tres semanas en esperar que las piezas lleguen por barco”, dijo Wiggins.

Problemas de calidad recurrentes con algunos proveedores chinos han contribuido también a reducir el apetito de los constructores de coches y de sus proveedores Tier 1 de recurrir a la subcontratación ahí.

Los plazos de entrega cortos han provocado también una penuria de acero para utillajes, un producto especial más que un producto fácilmente disponible.

Wiggins dijo que muchas empresas se habían encontrado con listas de espera de hasta seis meses para el tipo de acero que necesitaban, algo inhabitual, y algunos constructores de coches han llegado a pagar por adelantado por este acero, a fin de

asegurarse de que sus proveedores de utillajes dispondrían del material, una cosa sin precedentes.

Faria afirma que la lenta recuperación “ha sido una bendición disfrazada” para la industria. Impidió que las empresas MUMM invertiesen demasiado cuando el descenso se terminó, y no fueron tentados de contratar rápidamente más personal en cuanto el trabajo volvió a aparecer.

“Todo esto parece muy favorable” para los OEMs, declaró Faria – los Original Equipment Manufacturers (Constructores de Equipos Originales, ndt), como se hacen llamar los constructores de coches de Detroit, de Japón y de Alemania.

Gracias al flujo de nuevos modelos planificados por una industria del automoción en plena reactivación, la carga de trabajo del sector de los MUMM es muy alta para los meses que vienen, declaró Wiggins.

General Motors, Ford, Fiat-Chrysler y Toyota tienen todas provisiones para varios años de lanzamientos de nuevos productos para los cuales necesitarán utillajes, “Honda no tanto”.

Las empresas están a punto de acabar las nuevas matrices y los nuevos moldes que han ido produciendo para los modelos que se lanzarán en el 2013. Los últimos utillajes deberán ser enviados a los constructores antes de mediados del verano del 2012 para la producción en serie.

“Los proyectos del 2014 son los que están a punto de entrar ahora, y los proyectos del 2015 ya están empezando a coger forma”, dijo Wiggins.

El año récord de trabajo para el sector de los MUMM fue 1995, cuando los constructores de coches tenían muchos nuevos productos y General Motors pidió oferta para el mayor de sus programas de utillajes: el GMT 800, también conocido como la familia de coches de GM de pick-ups y SUVs de gran tamaño. Este programa generó trabajo por un valor de varios miles de millones de dólares.

“Se compraron muchos barcos nuevos este año, y muchas casas nuevas se construyeron este año en (Riverside) Drive,” afirmó Wiggins.

Toda la familia GMT – la Chevy Tahoe, Chevy Suburban, Chevy Silverado, Cadillac Escalade, GMC Yukon y GMC Sierra – ha pasado o bien por un restiling o bien por un cambio de diseño para los modelos del año 2014, lo que generó una parte de este último boom cíclico de la industria.

Los utillajes para cada uno de estos turismos dominan la carga de trabajo de las fábricas locales, junto con los últimos trabajos sobre el Cadillac CTS crossover 2013, el nuevo, Jeep Grand Wagoneer 2014 y el cambio de diseño del Dodge RAM 1500 2014.

(...)

Solo queda una nueva en el horizonte, afirmó Wiggins: “Esperemos que los bancos les prestarán el dinero” necesario para este trabajo, dice hablando del sector del utillaje. Los

fabricantes de utillajes suelen ser pagados por cada programa de utillaje con un valor de miles de millones de dólares después de que se haya iniciado la producción de las piezas y que los nuevos turismos y camiones ya estén presentados en showrooms, no antes.

Hace dos años, muchas empresas MUMM estaban al borde de la bancarrota junto con GM y Chrysler. Pero la presión sufrida por los gobiernos de los Estados Unidos y de Canadá convenció a Ottawa y Washington a obligar a los constructores de coches a pagar sus deudas con el sector.

“Siguen teniendo dificultades con los bancos y las líneas de crédito,” reconoció Faria. “Los bancos no están convencidos del hecho de que la industria de la automoción se esté reactivando de la forma adecuada.”

cvanderdoelen@windsorstar.com 519-255-6852
<http://blog.windsorstar/author/winstarvanderdoelen/>

© Copyright (c) The Windsor Star