

# Implicancias territoriales del proceso de reestructuración productiva de la industria automotriz en el Área Metropolitana Córdoba posconvertibilidad ¿Nuevas formas de regulación en un cambio de modelo?

Fratini, Noemí Susana  
Omar, Diego Hernán

PALABRAS CLAVE  
· Reestructuración productiva  
· Regulación  
· Trama productiva

**Resumen /** El propósito de esta ponencia es analizar el proceso de reestructuración productiva en la trama de la industria automotriz en el Área Metropolitana Córdoba (AMC) a fin de comprender sus implicancias territoriales. En una primera parte, se plantean algunas consideraciones conceptuales acerca del proceso de reestructuración productiva, los modelos de acumulación fordista y posfordista, modos de regulación y trama productiva. Luego identificamos las inercias, rupturas y continuidades que pueden vislumbrarse como consecuencia del proceso de reestructuración en la trama productiva local. En el siguiente apartado procuramos develar los cambios y permanencias que se advierten en relación a la organización del trabajo y a las formas de contratación laboral en el sector automotriz. Posteriormente planteamos algunas consideraciones acerca de la coyuntura que atraviesa la trama productiva local, a partir de la disminución en la producción y las ventas de las empresas durante el corriente año, que ha dado lugar a suspensiones de personal y a la supresión temporal de algunos turnos de trabajo. A modo de cierre, esbozamos algunas reflexiones acerca de los resultados de nuestro trabajo de investigación y una valoración del proceso de construcción colectiva de nuestras indagaciones.

---

## OMAR, DIEGO HERNÁN

Facultad de Filosofía y Humanidades  
Departamento de Geografía  
Universidad Nacional de Córdoba, Argentina  
E - mail: nsfratini@hotmail.com

## FRATINI, NOEMÍ SUSANA

Facultad de Filosofía y Humanidades  
Departamento de Geografía  
Universidad Nacional de Córdoba, Argentina  
E - mail: dthomar72@gmail.com

## INTRODUCCIÓN

El propósito de esta ponencia es investigar acerca del proceso de reestructuración productiva de la industria automotriz en el Área Metropolitana Córdoba (AMC) a fin de comprender sus implicancias territoriales. Inicialmente se realiza una revisión teórica sobre las particularidades de los modelos fordista y posfordistas y de los modos de regulación en cada uno de ellos para identificar inercias, rupturas y continuidades en la trama productiva local. Luego se indaga sobre la organización actual del trabajo y sus regulaciones para reconocer procesos dicotómicos de rigidez y flexibilización laboral. Posteriormente se analiza la coyuntura local y las estrategias implementadas por el Estado y los demás agentes sociales que conforman la trama productiva con el objetivo de encontrar alternativas para afrontar la situación actual, caracterizada por la incertidumbre en relación a la evolución de la producción automotriz y el volumen de ventas de las empresas de este sector industrial localizadas en Córdoba.

Los objetivos que nos proponemos alcanzar son los siguientes:

□ Indagar sobre el proceso de reestructuración productiva de la industria automotriz en el Área Metropolitana Córdoba, para reconocer las rupturas, inercias y continuidades del modelo fordista en la trama productiva local.

□ Analizar los cambios en la organización del trabajo en la trama productiva local atendiendo a los procesos de regulación y flexibilización laboral característicos del modelo de acumulación posfordista.

□ Caracterizar la coyuntura de la trama productiva local y las distintas alternativas de intervención implementadas por los agentes sociales.

Para dar cuenta de estos objetivos aplicamos una metodología de carácter predominantemente cualitativa, que incluye el análisis de diversas fuentes documentales y estadísticas, entrevistas a informantes claves (operarios, profesionales, gerentes) de las plantas terminales y empresas autopartistas que forman parte de la trama productiva local; así como la consulta de fuentes periodísticas y la interpretación de documentos cartográficos.

Como geógrafos nos interesa comprender de qué manera los procesos actuales de globalización del capital transforman los territorios. En este sentido pretendemos abordar el comportamiento de la trama automotriz en Córdoba, tema que venimos investigando desde 2011. Nos proponemos aportar evidencia empírica en el contexto de la discusión teórica acerca de los modelos de producción, en el marco de los procesos de reestructuración productiva. Analizamos la trama productiva localizada en Córdoba desde una perspectiva multiescalar, desde lo local a lo global, con las instancias escalares intermedias.

En relación a los objetivos planteados, nos proponemos indagar acerca de los resabios del modelo fordista aún presentes en la lógicas de producción y formas de contratación de trabajadores en las empresas automotrices en Córdoba. Asimismo, comprender cómo se manifiestan los mecanismos de (des)regulación y flexibilización laboral en el

actual modelo posfordista.

Respecto de la organización del trabajo, se observa una mayor rigidez y control en la contratación de personal, con crecientes exigencias para los operarios y empleados. Esta rigidez en los contratos de trabajo promueve una mayor fragmentación socio-económica de la fuerza laboral, y mayores exigencias en las competencias requeridas para poder acceder y permanecer en las empresas. En base al trabajo de campo realizado, se advierte un proceso de mayor involucramiento que las empresas exigen a sus trabajadores.

En cuanto a la coyuntura actual, la actividad automotriz se halla en un momento de gran incertidumbre con una marcada disminución en la producción y ventas en los últimos meses. En este contexto, el Estado y los agentes económicos privados intentan coordinar acciones tendientes a promover la recuperación del sector.

Más allá de los resultados específicos de nuestro trabajo de investigación, nos interesa reflexionar acerca de la forma en que venimos construyendo conocimiento en el grupo de investigación que integramos. En este ámbito se promueve la discusión de los diversos abordajes teóricos y metodológicos que enriquecen nuestra labor de investigadores en formación.

### **ALGUNAS CONSIDERACIONES TEÓRICAS**

Uno de los conceptos centrales de este trabajo es el de reestructuración productiva, proceso iniciado a escala global a fines de la década de 1970 y que implicó la introducción de nuevas tecnologías en la producción industrial, renovadas formas de organización del trabajo, cambios en las relaciones laborales y en las culturas del trabajo (Arciniega Arce, 2003).

El proceso de reestructuración productiva no se manifiesta de manera uniforme, sino que asume particularidades específicas en cada contexto local, en función de las instituciones, los agentes económicos, las configuraciones políticas y culturales, las relaciones sociales e industriales, la trayectoria histórica y los rasgos específicos que los procesos productivos asumen en cada lugar.

De este modo, “no es válido pensar que el mismo proceso se pueda difundir por todo el mundo, como una consecuencia inevitable del progreso tecnológico y de la nueva coyuntura económica internacional” (Arciniega Arce, 2003: 220). Es por ello que no se puede identificar una sola tendencia hacia la convergencia de las formas de la producción y el trabajo a escala global, sino que se pueden producir virajes en función de las prácticas sociales de los agentes que intervienen en cada espacio local.

Más allá de las particularidades específicas que la reestructuración productiva asume en cada contexto local, los principales referentes teóricos que han investigado este proceso reconocen que, en términos generales, implica un pasaje o transición desde un modelo de producción fordista a otro que recibe el nombre de posfordista.

En función de los objetivos planteados en el presente trabajo, caracterizamos brevemente a cada uno de ellos a fin de comprender mejor los cambios y continuidades entre uno y otro.

El modelo de producción fordista se constituyó en torno a la gran industria, la producción en gran escala y la presencia de un Estado fuertemente interventor en la redistribución de la renta. La organización del trabajo se basaba en los lineamientos tayloristas que promovían la subdivisión de tareas a fin de alcanzar la eficiencia, a partir del perfeccionamiento en la ejecución de operaciones limitadas.

El posfordismo, en tanto, se caracteriza por una nueva relación entre capital y trabajo, con una intervención cada vez menor del Estado en la mediación de esa relación. Desde el punto de vista productivo se asiste a la articulación de unidades productivas de tamaño medio y pequeño, basadas en el sistema de producción “just in time”. Se consolidan procesos de flexibilización laboral y se debilita el poder de los sindicatos.

Ambos regímenes de acumulación tienen importantes implicancias territoriales. Así, el fordismo contribuyó a la reproducción y expansión del capital a escala mundial. El desarrollo de la industria pesada requería de grandes contingentes de mano de obra, así como de mercados consumidores ampliados, razón por la cual los espacios urbanos se convirtieron en esta etapa (1945-1975) en los ámbitos de localización privilegiados de las industrias, continuando con el patrón de industrialización del siglo XIX. Este modelo consolidó la especialización productiva de las regiones, a partir de las ventajas comparativas de cada una de ellas (recursos naturales y humanos, trayectorias productivas, tradiciones culturales) y de la planificación urbano-regional por parte del Estado. La intervención estatal estaba orientada a promover un desarrollo equitativo del territorio, a fin de mitigar los desequilibrios regionales existentes, así como a fortalecer el mercado interno.

Las implicancias territoriales del posfordismo se manifiestan en nuevas exigencias de concentración que dan lugar a nuevas formas específicas de aglomeración (sistemas productivos locales, distritos industriales, parques científico-tecnológicos), y en las renovadas posibilidades de dispersión territorial que ofrecen las nuevas tecnologías y que dan lugar a una nueva división territorial del trabajo. Mientras algunas áreas manufactureras fordistas evidencian procesos de desindustrialización, se consolidan nuevas áreas industriales emergentes, que crecen a partir de sus ventajas comparativas en salarios más bajos, menores costos de los insumos, legislación más flexible e instrumentos de promoción industrial.

En el caso particular de América Latina, el fordismo y el posfordismo asumen particularidades específicas. Arciniega Arce (2003) afirma que no hay constatación histórica acerca del predominio del fordismo en el período de sustitución de importaciones y el taylorismo no constituye la forma dominante de organización del trabajo. También se hace difícil reconocer en los países latinoamericanos “la constitución de un posfordismo con sus componentes negociados y consensuales entre el capital y el trabajo” (Arciniega Arce, 2003: 214).

Algunos investigadores inscriben a América Latina dentro de lo que se ha dado en llamar “fordismo periférico”, que se caracteriza básicamente por la consolidación de un modelo de sustitución de importaciones, la orientación de la producción hacia el mercado interno, la existencia de un Estado de Bienestar que en ocasiones asumió

matices autoritarios, la actuación de corporaciones empresariales y sindicales y el fortalecimiento de los sectores medios.

Según Lipietz (1994), los principales rasgos del fordismo periférico son: formas más pesadas de organización del trabajo, la necesidad de importar maquinarias y capital fijo, el desarrollo del mercado interior, y una rigidez menor en las reglas del crecimiento del salario, en relación a las que existen en los regímenes típicamente fordistas.

Un elemento esencial de cualquier modelo de desarrollo, ya sea fordista, posfordista o alguna variación de ellos, es la regulación de las relaciones sociales, laborales y productivas.

Arciniega Arce (2003) define a la regulación como la forma en que una relación social se reproduce, mediante valores y normas internalizados, o bien a través de mecanismos institucionales. En tanto que el modo de regulación consiste en “las formas institucionales que aseguran la reproducción de las relaciones sociales y, en particular, la adaptación entre producción y demanda” (De la Garza, 2000; en Arciniega Arce, 2003: 209).

Lipietz y Leborgne (1990: 104) refieren al modo de regulación como “la combinación de las distintas formas de ajuste entre las expectativas y el comportamiento contradictorio de los agentes individuales a los principios colectivos del régimen de acumulación . Estas formas de ajuste pueden incluir hábitos culturales así como limitaciones institucionales tales como leyes, convenios, etc.”.

El modo de regulación “guía el comportamiento de todos los agentes dentro de una sociedad para satisfacer las necesidades del régimen de acumulación” (Lipietz, 1994: 5).

Según Lipietz (1994) la forma esencial de regulación del fordismo es la contratación colectiva. Una segunda forma de regulación es el Estado benefactor, que busca asegurar la colectivización de la renta a nivel nacional y el acceso de los asalariados al consumo de bienes durables. Para ello se respalda en la legislación laboral y de seguridad social. Los dos principales modos de intervención del Estado benefactor son la regulación de la creación de crédito y su capacidad para influir en los ingresos disponibles mediante la imposición de salarios mínimos, tasas tributarias y asistencia social. Las políticas keynesianas buscaban estimular la demanda efectiva social y la liquidez monetaria. Para ello, el Estado extendió sus funciones tradicionales e incrementó la inversión en bienestar social (Lipietz y Leborgne, 1990).

La regulación estatal de los ingresos y el impulso de los convenios colectivos nacionales constituyen otro soporte fundamental del éxito del régimen de acumulación fordista. No obstante, este pilar fue erosionado por la creciente internacionalización de los mercados y de los procesos de producción, y por el advenimiento de las políticas de corte monetarista de fines de los setenta, que dieron prioridad a la competitividad externa y a la reconstrucción de las ganancias empresariales (Lipietz y Leborgne, 1990).

Durante el posfordismo, el modo de regulación predominante es la flexibilidad, que puede referir a la flexibilidad de la tecnología, o bien a la flexibilidad de la contratación

salarial.

Como una primera solución a la crisis del fordismo, se buscó justamente pasar de la rigidez de la contratación laboral típica del fordismo, a la flexibilidad, lo cual significa romper los viejos acuerdos capital/trabajo, sobre el Estado benefactor y sobre la contratación colectiva (Lipietz, 1994).

En situaciones de crisis, se torna más necesario activar los dispositivos de regulación que procesen las contradicciones y los conflictos sociales y promuevan los procesos de acumulación de capital y de reproducción de la fuerza de trabajo (Lipietz, 1994).

En el presente trabajo nos interesa indagar acerca de cómo todos estos procesos de cambio ligados a la reestructuración productiva adquieren particular significación en la morfología y dinámica de la trama productiva automotriz en el Área Metropolitana Córdoba.

Para ello, definimos a la trama productiva como un espacio económico de intercambio que incluye una o varias empresas núcleo, sus proveedores y clientes, y que involucra además procesos de aprendizaje colectivos que enriquecen los procesos de trabajo (Delfini y Roitter, 2007).

Se considera que una trama productiva es virtuosa cuando excede el mero intercambio de bienes y servicios entre las empresas, generando otro tipo de vinculaciones entre las mismas, que permiten el desarrollo de procesos de aprendizaje colectivos que optimizan las competencias de los trabajadores (Delfini y Roitter, 2007).

#### BREVE CARACTERIZACIÓN DEL PROCESO DE REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN EL ÁREA METROPOLITANA CÓRDOBA.

En el Área Metropolitana Córdoba, la trama productiva automotriz está integrada por empresas de distinto tamaño y jerarquía, desde las terminales de multinacionales, hasta pequeñas y medianas empresas de origen local en su mayoría. Todas las empresas que conforman la trama productiva local mantienen estrechas vinculaciones de carácter productivo y comercial entre sí.

En Córdoba se localizan las plantas de Fiat, Renault y Volkswagen y toda una red de empresas que proveen a las mismas, que incluyen desde firmas multinacionales con asiento en la ciudad hasta empresas nacionales y pymes locales, que integran una trama productiva altamente especializada.

La trama productiva automotriz adopta una configuración espacial en anillos que tiene como núcleo central a las plantas terminales; en un primer anillo se localizan las empresas autopartistas que abastecen a las primeras, en un segundo anillo aquellas que proveen a las del primer anillo, y en un tercer anillo se ubican las pymes que aportan insumos a las del segundo.

Las plantas terminales se emplazan en el sur (barrio Santa Isabel) y sureste de la ciudad de Córdoba (barrio Ferreyra), en tanto que las empresas autopartistas se localizan en su mayoría en barrios como Los Boulevares, Pueyrredón y Villa Adela, entre otros. Estos establecimientos industriales se ubican sobre las principales vías de acceso a la ciudad, en las cercanías a la avenida de Circunvalación y sobre el acceso a las rutas

nacionales y a la autopista Córdoba-Rosario.

La elevada regulación por parte de las empresas se hace más evidente en las plantas terminales de la trama productiva automotriz local, debilitándose en los anillos más alejados de la misma. De modo similar, la toma de decisiones y la difusión de las tecnologías están fuertemente centralizadas en las casas matrices de las terminales localizadas en el extranjero.

Las decisiones gubernamentales tienen una incidencia notable en la trama productiva automotriz del AMC. Esto pudo advertirse claramente a partir de las medidas impulsadas por el gobierno nacional a principios del año 2011 para restringir importaciones y de este modo equilibrar la balanza comercial. Estas restricciones pusieron en evidencia las limitaciones de diversa índole de las empresas, en particular de las pymes, para sustituir insumos importados, en una industria altamente dependiente de los mismos. Las nuevas instrucciones implicaron realizar trámites administrativos que complejizaban operaciones que hasta entonces tenían resolución automática.

Las pymes locales y nacionales evidencian una mayor vulnerabilidad en las contrataciones y condiciones laborales de sus trabajadores y en las dificultades para exportar; y tienen limitaciones para generar innovaciones, tanto en procesos como en gestión, lo cual no les permite responder en tiempo y forma a las crecientes demandas de las plantas terminales.

## **INERCIAS, RUPTURAS Y CONTINUIDADES EN EL MARCO DE REESTRUCTURACIÓN PRODUCTIVA DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN CÓRDOBA**

El territorio del Área Metropolitana de Córdoba evidencia a partir de la reestructuración económica inercias, rupturas y continuidades en la trama productiva automotriz local, respecto del modelo fordista. Este proceso reconfigura constantemente el territorio, convirtiéndolo en un espacio dinámico y sensible a los cambios, producto de las acciones de agentes locales y globales.

En el plano internacional, la industria automotriz se encontraba desde mediados de la década de 1970 ante un cambio sustantivo en su modo organizacional: los métodos tradicionales “fordistas” cedían terreno ante los nuevos conceptos “toyotistas” de organización, dando fin a la producción en masa. De este modo se da paso a un sistema en donde la flexibilidad es una característica central, tanto de los procesos como de las organizaciones, que complementariamente a la calidad y la velocidad de la producción son factores determinantes en la puja competitiva. A diferencia de los métodos “fordistas”, basados en la mano de obra no especializada, grandes escalas, y un elevado grado de especialización por planta, la propuesta de los sistemas “toyotistas” requerían una visión diferente: el esquema just in time (JIT) de entrega, la automatización flexible, la polyvalencia laboral, y el fortalecimiento de las relaciones con los proveedores.

Simultáneamente a los cambios introducidos en el ámbito internacional y a las nuevas reglas de juego en el espacio regional, se constituyó el Mercosur como región de libre comercio. Este hecho abrió la posibilidad de diversificar mercados a los diferentes

sectores a cambio de mayor presión competitiva.

En este nuevo contexto, las firmas autopartistas argentinas enfrentaron esta etapa con el desafío de mejorar aspectos organizacionales, técnicos y administrativos de sus plantas, a fin de elevar su competitividad a través de mejoras en la productividad. Para ello, y amparadas en un contexto de precios estables y previsibles propios del período de Convertibilidad (1991-2001), implementaron una estrategia de relaciones horizontales de provisión, desintegrando verticalmente procesos productivos que antiguamente se realizaban “puertas adentro”.

Entre los principales cambios identificados en la relación terminal-proveedor, el porcentaje de componentes que las terminales adquieren de firmas autopartistas es mayor que en décadas anteriores, cuando se fabricaban al interior de sus propias plantas (Maceira, 2003)

La generalizada adopción del modelo de producción flexible en la industria automotriz a nivel internacional, a partir de la década de 1980, ha tendido a modelar las relaciones de las terminales con sus proveedores siguiendo tres tendencias claves: a) preeminencia de relaciones estables y cooperativas, b) tendencia a la compra de subconjuntos completos en lugar de piezas individuales y a la reducción del número de proveedores directos de las terminales y c) mayor participación de los proveedores en las actividades de investigación y desarrollo.

A su vez, estas tendencias han generado cambios en la morfología del sector autopartista y en las estrategias de las empresas: concentración de la producción en un número cada vez más reducido de firmas, creciente especialización e internacionalización de la producción de componentes (Motta et al., 2005 y OIT, 2005; Delfini y Roitter, 2007). En ese sentido, se han podido evidenciar “cambios sustanciales en términos de relaciones verticales entre proveedores y clientes; los requerimientos de las terminales respecto al nivel de calidad han aumentado, como también se intensificaron los esfuerzos en la incorporación de tecnologías y cambios de modelos, al tiempo que aumentó la tercerización” (Maceira, 2003).

## CAMBIOS Y CONTINUIDADES EN LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO

En relación a la organización del trabajo, se reconoce una mayor rigidez en la contratación de mano de obra y en la regulación por parte de las empresas sobre sus operarios. A partir de la última década hemos observado cambios significativos en las empresas respecto de la selección de sus trabajadores, que se torna cada vez más exigente según el lugar que ocupen las firmas en los anillos de la trama productiva: decrece a medida que nos alejamos de la terminal automotriz. También son mayores los requerimientos de las empresas en cuanto al nivel de formación técnico-profesional y a la experiencia laboral de los empleados. La rigidez en la contratación promueve una mayor fragmentación socio-económica de la fuerza laboral: muchos trabajadores pierden su empleo y los que lo conservan deben desarrollar un grado de involucramiento cada vez mayor hacia la empresa.

En relación al grado de involucramiento de los trabajadores, que puede ser considerado

uno de los rasgos típicos del fordismo, se advierte una tendencia a su reforzamiento durante el posfordismo que se expresa en un cercenamiento de las posibilidades de autonomía e iniciativa de los trabajadores directos en la organización del proceso productivo.

En la transición del fordismo al posfordismo se procura salir de la rigidez en la contratación y legislación laboral, típica del fordismo, y avanzar hacia formas de autonomía responsable, que implican un creciente involucramiento de los trabajadores en la realización del trabajo y en el incremento de la productividad y de la calidad de los productos (Lipietz, 1994).

Desde los postulados posfordistas se busca alentar el involucramiento activo y subjetivo de los trabajadores, desarrollando sus propios conocimientos y experiencia y valiéndose de los mismos para satisfacer los objetivos de las empresas (Arciniega Arce, 2003).

Según el grado de flexibilidad o rigidez con que se regulen las relaciones salariales, se consolida la conformación de un mercado de trabajo segmentado, donde es posible diferenciar un “segmento primario”, que incluye tanto a los trabajadores independientes como a los obreros calificados, que se beneficia de contratos laborales relativamente estables; y un “segmento secundario”, que se ve sometido a diferentes formas y grados de flexibilidad, a través de mecanismos de subcontratación y contratos temporales (Lipietz y Leborgne, 1990).

De manera análoga, Gordon reconoce tres segmentos: un segmento primario conformado por trabajadores autónomos que gozan de flexibilidad contractual y negociación individual; un segundo segmento de trabajadores subordinados con una relación salarial rígida, y un tercer segmento de empleados taylorizados, de menor cualificación, con una relación salarial precaria (Lipietz y Leborgne, 1990).

En base al trabajo de campo realizado en el Área Metropolitana Córdoba, se puede constatar que en la trama productiva automotriz los trabajadores (operarios calificados, empleados administrativos y profesionales) se hallan cada vez más exigidos, con mayores responsabilidades en el cumplimiento de los objetivos de las empresas, con reuniones periódicas para monitorear el cumplimiento de las metas planteadas.

La capacidad de control de la empresa terminal sobre sus proveedoras se pone de manifiesto en el proceso de trabajo de toda la trama, a la vez que determina los ritmos de producción, no sólo al interior de la planta, sino también sobre los ritmos de trabajo del conjunto de las empresas que integran la trama.

De esta forma, el trabajador aparece condicionado, no sólo en su ámbito de trabajo, sino por el conjunto de la trama, pudiendo caracterizarse esta situación por parte de los trabajadores, como una “doble sujeción” en la medida que su accionar y su tiempo queda condicionado por la empresa en la que desarrolla sus tareas y, a la vez, por la demanda y la forma de la demanda que realiza la empresa núcleo.

La noción de “doble sujeción” se establece a partir de las particularidades que presenta el trabajo en la trama. Esto no se observa sólo en las formas contractuales en que se desenvuelve el trabajador, sino que se manifiesta en relación a la ubicación en la red de proveedores. De esta manera, el trabajador queda sujeto a mecanismos que hacen

que su accionar esté marcado por las determinaciones realizadas en otros espacios de trabajo (Delfini y Roitter, 2007)

En entrevistas a informantes claves se pudo evidenciar cómo se ha intentado promover el grado de involucramiento de los trabajadores, dada la diversa gama de acciones que se planifican desde las empresas terminales y en las del primer eslabón particularmente. Estas estrategias se asocian a ofrecer premios por generar ideas que mejoren el rendimiento en la producción y la eficiencia empresarial, a través de la implementación de diversos mecanismos, como por ejemplo un buzón de ideas, y el desarrollo de vínculos más directos con los empleados, entre otros.

### **ALGUNAS CONSIDERACIONES ACERCA DE LA COYUNTURA DE LA TRAMA PRODUCTIVA AUTOMOTRIZ EN EL AMC**

El comportamiento de la trama productiva es complejo y sumamente dinámico, expuesto a variaciones en función de los cambios contextuales de las políticas gubernamentales y de las fluctuaciones del mercado local e internacional.

La industria automotriz en la Argentina se caracteriza por poseer una gran influencia dentro del sector industrial, con una elevada vulnerabilidad y oscilación en la producción. La puja de intereses en juego entre el sector y el Estado nacional se hace evidente en la capacidad de regulación que posee este último, y el desarrollo de estrategias de autorregulación y presión que un sector con características oligopólicas ejerce. De allí que se observen acuerdos corporativos entre las empresas del sector para responder a un Estado que desde 2003 ha ejercido acciones de regulación e intervención en los mercados.

Si realizamos un análisis retrospectivo de la trama productiva durante la última década, podemos identificar diversos procesos de expansión y contracción de la industria automotriz a nivel nacional.

“El fuerte proceso de expansión de la producción de automóviles y camiones en Argentina, que comenzó en el año 2003 y que se mantiene con fuerza durante el 2008, se transmitió al sector autopartista, el que no sólo debió incrementar su nivel de producción, sino que también se vio obligado a modernizarse, introducir nuevos modelos y mejorar gradualmente los procesos y la forma de organización de las actividades productivas al interior de las empresas” (Motta y Moreno, 2008). Así también, es necesario revisar algunos hechos que marcaron una inflexión en la economía nacional e impactaron en la actividad del sector.

Las resoluciones adoptadas durante el mes de marzo de 2011 por el gobierno nacional para limitar las importaciones han supuesto una serie de implicancias para las empresas autopartistas localizadas en el AMC. Estas medidas apuntan a aumentar la integración local y reducir el déficit comercial sectorial. Esta iniciativa afectó la configuración y el funcionamiento de la trama productiva automotriz a escala local, siendo las empresas autopartistas las más perjudicadas, sobre todo en relación a la provisión de algunos insumos (Fratini y Omar, 2011).

A partir del trabajo de campo realizado, el testimonio de un operario da cuenta de lo

expresado precedentemente: “Renault trabaja junto a las autopartistas para agilizar la aprobación de piezas y licencias no automáticas. Renault absorbe la balanza negativa de proveedores”.

En función de las entrevistas realizadas en los últimos tres años se pudo constatar que los proveedores manifiestan poca confianza en las medidas del gobierno y que no están dispuestos a realizar inversiones. Perciben falta de previsión y estabilidad. En relación al empleo, se reduce la mano de obra directa y se recurre a la contratación de trabajadores para desarrollar proyectos concretos. Se promueven retiros voluntarios de aquellos trabajadores de mayor antigüedad.

Un documento del Centro de Estudios para la Producción, organismo dependiente del Ministerio de Industria, señala que en abril de 2013 la producción automotriz alcanzó las 75.500 unidades, lo que implicó un incremento interanual de 37,8 por ciento. Además, las exportaciones registraron en ese mes un crecimiento interanual de 34,2 por ciento, acumulando en el primer cuatrimestre de 2013 una suba del 14,2 por ciento interanual. El informe sostiene que el aumento de las exportaciones está vinculado al repunte de la demanda de Brasil (Página 12, 19 de mayo de 2013).

En una perspectiva macro, podemos afirmar que el período iniciado luego de la devaluación se caracterizó por un aumento significativo de la relación tipo de cambio/salario y tasas de interés real muy reducidas. Las nuevas inversiones y estrategias competitivas de las terminales y de las empresas del primer y segundo anillo generaron un contexto favorable para este sector industrial. No obstante, a principios de 2014 las condiciones de la economía nacional y de las empresas mostraron un proceso de ralentización en la producción, y con el transcurrir de los meses una marcada disminución. Según datos de ADEFA, entidad que integran las terminales de nuestro país, la producción bajó casi 20% en septiembre con relación a igual mes del año pasado y las ventas al mercado interno descendieron un 29,3% respecto a igual mes de 2013.

En 2014 se observa una disminución en las ventas, que ha repercutido en toda la trama productiva, tanto en las terminales como en las empresas autopartistas, provocando numerosas suspensiones de personal en los primeros meses de este año. Esta disminución en las ventas y en la producción de automóviles se ha visto afectada por el contexto macroeconómico inflacionario y de escasez de divisas que aqueja a Argentina en los últimos meses.

Aún así, se confía en que a mediano plazo se va a producir una recuperación del sector. En base a la información periodística consultada y a los informantes claves entrevistados, se infiere que los actores involucrados (Estado, empresas, trabajadores, sindicatos) están trabajando en alternativas de acción, entre las cuales podemos mencionar: acuerdos con el mercado brasilero, medidas de ajuste al interior de las empresas y estrategias de promoción de la actividad automotriz por parte del Estado, a través de la implementación de programas específicos (Pro.Cre.Auto y Banco Provincia de Córdoba).

En este marco, el gobierno nacional se reunió con los representantes de las distintas

terminales para reactivar la actividad automotriz en el país. De este modo, acordó con las empresas liberar un 50% más de los dólares que tienen asignados mensualmente, para la compra de insumos en el extranjero, a fin de incrementar la producción nacional en el marco del plan del gobierno para fomentar la producción de automóviles (Pro.Cre.Auto).

Según las estadísticas del INDEC, en los primeros ocho meses de 2014 el sector automotriz acumuló una caída del 2,8%, aunque las estimaciones privadas consideran que esa cifra es superior. Cerrado el tercer trimestre del año, se registra una mejora del 9% en los patentamientos respecto del trimestre anterior, resultado que se atribuye a la puesta en marcha del plan Pro.Cre.Auto. Según consigna el periódico *Ámbito Financiero*, de fecha 29 de Septiembre de 2014, el ministerio de industria y ADEFA se reunieron para analizar el cierre de la primera fase del Pro.Cre.Auto y acordar acciones para implementar la puesta en marcha de la segunda parte de este plan.

Producto de este acuerdo, las empresas se comprometieron a respetar las condiciones que fueron pactadas para las unidades que aún no fueron entregadas. “La fecha acordada para que los Okm lleguen a los clientes es el 24 de noviembre de este año. Hay muchas operaciones pendientes debido a que en algunos casos puntuales la demanda de modelos del plan superó la producción prevista” (*Ámbito Financiero*, 3 de octubre de 2014).

Según el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA), el plan Pro.Cre.Auto redujo en un 70 por ciento las suspensiones en la industria automotriz y su continuidad “aleja el fantasma de la desocupación” en el sector. A través de un comunicado el sindicato dijo que “valora la continuidad del Plan Pro.Cre.Auto II que puso en marcha el gobierno nacional y aceptado por la Cámara que reúne a las concesionarias y las terminales automotrices” (*Ámbito Financiero*, 29 de Septiembre de 2014).

En septiembre de 2013 el Banco Central giró la primera partida de 25 millones de dólares para que las automotrices puedan comenzar a cancelar deudas con sus proveedores de autopartes del exterior. Este hecho es importante porque marca un cambio de tendencia por parte del gobierno que en los últimos meses había restringido al máximo la entrega de divisas al sector. Las terminales habían acumulado un pasivo con proveedores de piezas extranjeros y casas matrices superior a los 2.500 millones de dólares. El reclamo de las empresas y la posibilidad de que se detuviera la producción por falta de insumos hicieron que el gobierno nacional acordara liberar 100 millones de dólares mensuales en cuotas de 25 millones de dólares semanales; si bien las terminales reclamaban 200 millones de dólares al mes. Los funcionarios dejaron bien claro que este dinero era para cancelar deudas por importación de autopartes y no para importar autos (*Ámbito Financiero*, 23 de septiembre de 2014).

En esta coyuntura, parecen lejanas las expresiones de la ministra de Industria cuando hace un año atrás afirmó que el objetivo de su repartición era alcanzar “una producción anual de un millón de autos”. En esa oportunidad expresó que resultaba imperioso “impulsar el desarrollo del autopartismo para aumentar el grado de integración local en

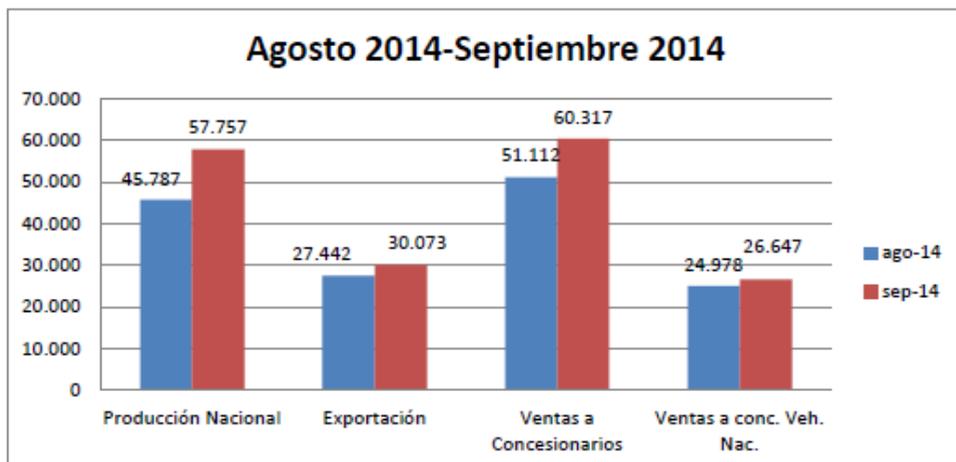
la industria automotriz y, así, bajar el déficit en partes y piezas que existe con Brasil y con el mundo” (Página 12, 19 de mayo de 2013).

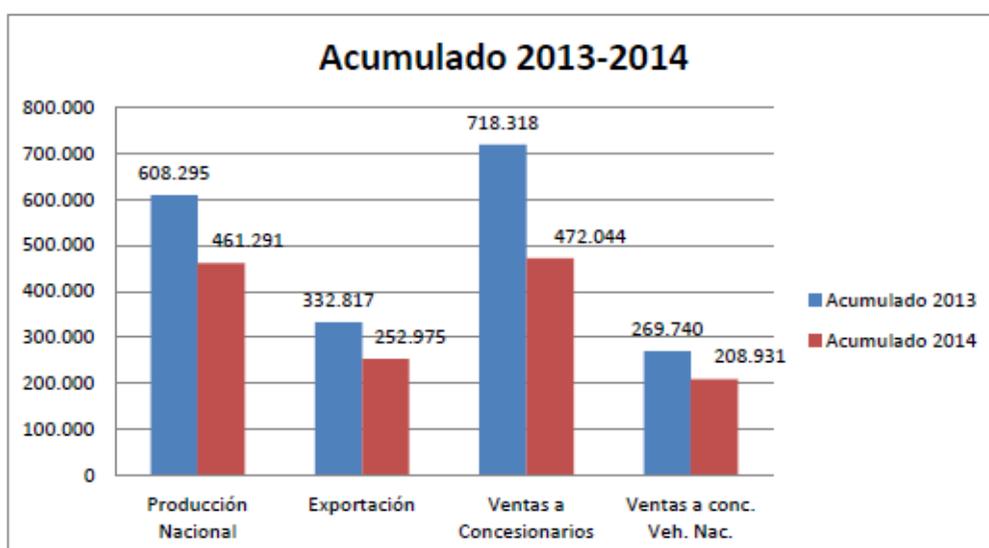
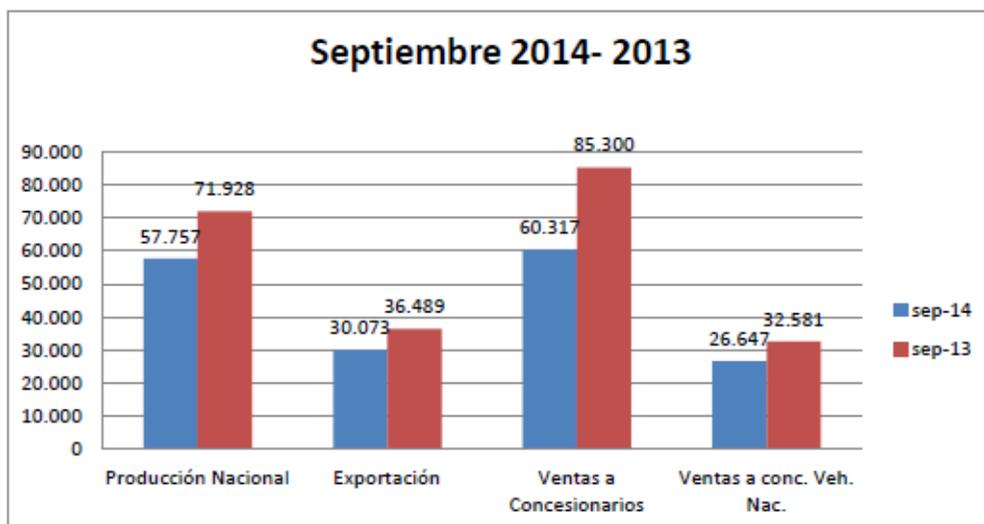
Un análisis exhaustivo de la coyuntura de la trama productiva automotriz en Córdoba requiere tener en cuenta diversas dimensiones de análisis vinculadas a las políticas adoptadas por el gobierno, a la situación de las empresas y sus problemas de competitividad respecto de los mercados internacionales, y al contexto regional y global, entre otras.

El siguiente gráfico muestra la relación porcentual entre agosto y septiembre de 2014 respecto de los siguientes indicadores: producción nacional, exportación, ventas a Concesionarios y Ventas a Concesionarios de vehículos nacionales; la producción y venta acumulada en número de unidades hasta septiembre de 2013 y de 2014, y la variación porcentual respecto del año pasado.

	Agosto 2014	Septiembre 2014	%	= mes año ant. Septiembre 2013	%	=meses año ant. acumul. 2013	=meses año ant. acumul. 2014	%
<b>Producción Nacional</b>	45.787	57.757	26,1	71.928	-19,7	608.295	461.291	-24,2
<b>Exportación</b>	27.442	30.073	9,6	36.489	-17,6	332.817	252.975	-24,0
<b>Ventas a Concesionarios</b>	51.112	60.317	18,0	85.300	-29,3	718.318	472.044	-34,3
<b>Ventas a conc. Veh. Nac.</b>	24.978	26.647	6,7	32.581	-18,2	269.740	208.931	-22,5

Fuente: ADEFA  
2014





Una profesional de una de las terminales hace hincapié en el momento de incertidumbre que vive la empresa, a pesar de haber sumado al mercado un nuevo modelo recientemente.

Acerca de las estrategias de una de las terminales para hacer frente a la caída de las ventas, la encargada del área de compras de insumos, admite que: “si una empresa no vende autos pierde, ese es su objetivo: vender autos; además se le debe mucho dinero a la casa matriz de Francia, y la inflación ha afectado mucho a la producción y venta. Este gobierno no tiene políticas claras... “.

Acerca de la estabilidad laboral, traducida en despidos, suspensiones o disminución de turnos de trabajo, recogimos diversos testimonios: “por el momento no hubo despidos... sí llamados a retiros voluntarios y jubilaciones anticipadas”; “el miedo se focaliza en el año próximo, se habla hasta de cerrar un turno, sobre los dos que tenemos”.

Otro dato que nos interesaba relevar era el destino de la producción: mercado interno o externo. En el caso de una de las dos terminales más importantes a nivel local, se reconoció que se está fabricando principalmente para el mercado brasileiro, y en un porcentaje mucho menor para cumplir con los compromisos asumidos en el marco del Pro.Cre.Auto. El objetivo está centrado en disminuir la deuda que posee la empresa, entre otras razones, por el desequilibrio operado entre la compra y venta al país vecino, que le vende en dólares sus insumos y vehículos automotores.

Otra empresa terminal tiene como principal cliente y destino de exportación a Brasil, en segundo lugar el mercado interno argentino a través de los programas Pro.Cre.Auto y Banco Provincia de Córdoba. También se exporta a Uruguay y Colombia.

## **CONSIDERACIONES FINALES**

El proceso de reestructuración productiva tiene múltiples dimensiones de análisis y manifiesta implicancias territoriales significativas. A nosotros nos interesa en particular analizar y tratar de comprender estas manifestaciones en la trama productiva automotriz posconvertibilidad en el Área Metropolitana Córdoba.

Una de las primeras conclusiones que podemos derivar del trabajo de investigación sobre esta temática, que venimos desarrollando desde 2011, refieren a las rupturas, inercias y continuidades que pueden advertirse como consecuencia del proceso de reestructuración productiva posconvertibilidad en un sector como el automotriz a escala local.

En este sentido, nos interesa destacar las relaciones contradictorias, pero a la vez complementarias, entre flexibilidad (en los procesos productivos e implementación de innovaciones tecnológicas, así como en la relación salarial) y rigidez (en la contratación de mano de obra).

Cabe también preguntarnos qué alcance e implicancias territoriales tienen en realidad el fordismo y el posfordismo. Aún pueden observarse resabios del régimen de acumulación fordista en la trama productiva automotriz del Área Metropolitana Córdoba, que tiene una trayectoria productiva muy vinculada a este sector de la industria, que ha incidido notablemente en su configuración territorial.

Por otra parte, podemos advertir algunos rasgos preponderantes del posfordismo tales como la flexibilidad en la organización de los procesos productivos, posibilitada por la incorporación de nuevas tecnologías, así como en la contratación de los trabajadores y el involucramiento individual que se les exige para poder alcanzar los objetivos de las empresas.

En este marco de análisis, queremos dejar planteada la relevancia de las formas y mecanismos de regulación, que no sólo competen al Estado, sino también a los demás agentes sociales que integran la trama productiva local, tales como empresas

(terminales automotrices, multinacionales y pymes autopartistas), trabajadores, sindicatos, cámaras empresariales.

Nos interesa destacar las iniciativas que se han tomado tanto desde las diferentes instancias de gobierno como desde el sector empresarial para encontrar una salida a la disminución en las ventas y en la producción que se ha registrado en la actividad automotriz (tanto a escala nacional como local) durante 2014. En este sentido, lograron concretarse algunos acuerdos y se implementaron programas específicos, entre los que sobresale Pro.Cre.Auto.

El interés por abordar la importancia de la regulación en la industria automotriz en el marco del proceso de reestructuración productiva posconvertibilidad a escala local representa para nosotros una inquietud sobre la que venimos reflexionando hace tiempo y que hemos podido formalizar en publicaciones, presentaciones a Congresos e intervenciones en workshops.

Valoramos el trabajo que venimos desplegando en el Grupo de Investigación en Industria, Territorio y Trabajo (GIITT), del Departamento de Geografía, Universidad Nacional de Córdoba, donde se promueven espacios de reflexión teórica y metodológica que nos han permitido ir avanzando en el abordaje de esta problemática.

Queremos expresar que este proceso de construcción colectiva se ha ido dando no sin contradicciones, discusiones internas, incluso algunos retrocesos, y generándonos a veces más preguntas que respuestas, más dudas que certezas.

Aún así, investigar las implicancias territoriales asociadas al proceso de reestructuración productiva posconvertibilidad en Córdoba nos apasiona y representa para nosotros un desafío estimulante sobre el que nos interesa seguir indagando.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- ARCINIEGA ARCE, R. (2003): "Globalización, industria y reestructuración productiva". En: *Convergencia. Revista de Ciencias Sociales*. Año 10, N° 31, pp. 205-223. Universidad Autónoma del Estado de México. Toluca.
- DELFINI, M. y ROITTER, S. (2007): "Las relaciones laborales en una trama automotriz Argentina". En: *Cuadernos de Relaciones Laborales*. Vol. 25, N° 1, pp. 195-221. Universidad Complutense de Madrid.
- FRATINI, N. y OMAR, D (2013): "Articulaciones en la trama productiva automotriz en el Área Metropolitana Córdoba (AMC)". En: *IV Congreso Nacional de Geografía de Universidades Públicas*. Departamento e Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo. Mendoza.
- FRATINI, N. y OMAR, D. (2011): "La industria autopartista en Córdoba: La restricción de importaciones y su incidencia en la trama productiva. Una mirada desde la Geografía". En: *IV Jornadas de Economía Crítica. Dilemas de la acción y del pensamiento crítico latinoamericano: desarrollo, Estado, movimientos sociales*. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Córdoba.
- LIPIETZ, A. (1994): "El posfordismo y sus espacios. Las relaciones capital-trabajo en el mundo". En: *Serie Seminarios Intensivos de Investigación*. Documento de

Trabajo N° 4. Editorial PIETTE- CONICET. Buenos Aires.

- LIPIETZ, A. y LEBORGNE, D. (1990): "Nuevas tecnologías, nuevas formas de regulación. Algunas consecuencias especiales". En: Alburquerque Llorens, F. et al. (1990): Revolución Tecnológica y Reestructuración Productiva: Impactos y desafíos territoriales. Pp. 102-137. Grupo Editor Latinoamericano. Buenos Aires
- MACEIRA, D. (2003): "Costos de Transacción y Competitividad en el Sector Autopartista Argentino". Tesis de doctorado. Inédita.
- MOTTA, J. y MORENO, H. (2008): The productive knowledge applied in the auto parts sector in Cordoba: its various dimensions. Córdoba. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad Nacional de Córdoba, Centro de Estudios Avanzados (CONICET).