

La promocionada industria automotriz y sus transformaciones recientes

# GANANCIAS SIN FRENO

**LUCÍA ORTEGA**

Economista y docente UBA.

**GUADALUPE BRAVO**

FCE, UBA.

**ESTEBAN MERCATANTE**

Comité de redacción.

En los últimos 25 años la industria automotriz argentina atravesó considerables transformaciones. Por primera vez en décadas se registró la instalación de nuevas plantas y modernización. El volumen de unidades producidas pasó de un promedio de 150 mil en los años '80 a alcanzar en 2011 un récord de 828 mil vehículos. Las exportaciones, que hasta comienzos de los '90 apenas alcanzaban valores cercanos a las 1.000 unidades, hoy promedian el 60 % de la producción. En un contexto donde la industria retrocedía en la Argentina, el sector automotriz aumentaba su participación en el PBI industrial. Pero al mismo tiempo la integración local de los vehículos pasó de alrededor del 70 % de su valor a promediar el 30 % en la actualidad. Las terminales automotrices, que en 1974 empleaban a 57 mil trabajadores, en 1981 habían caído a 28 mil, y en 1991 tocaron un piso de 18 mil. Hoy, hay 33 mil trabajadores ocupados en las terminales. Estos números grafican un cambio en la escala de producción más regional que nacional.

El sector automotriz se reconvirtió sostenido por políticas públicas de impulso al sector. El Mercosur creó ventajas para las empresas radicadas que se potenciaron por las políticas de incentivo definidas por los socios del bloque. Esta promoción se suele fundamentar en varios motivos: su aporte al empleo, su contribución al desarrollo tecnológico y, finalmente, el ahorro de divisas que supone tener una producción local, dado el supuesto de que un mayor nivel de ingreso per cápita conlleva a una mayor demanda vehículos por habitante, que si no se producen localmente serían importados<sup>1</sup>. Sin embargo, todos estos supuestos se ven negados o relativizados por la configuración que muestra hoy en la Argentina.

## Menos empleo, más rentabilidad

Un pilar central de la reconversión global de la industria automotriz fue la flexibilización de las relaciones laborales<sup>2</sup>, apuntando al aumento de la productividad, la adaptabilidad ante los cambios y la disminución de costos salariales. Entre 1992 y 1998 la producción de vehículos aumentó 227 %, mientras que el empleo en las terminales tuvo un crecimiento relativamente menor de 49 % (cerca de 8.500 puestos de trabajo alcanzando los 26.738 en el último trimestre de

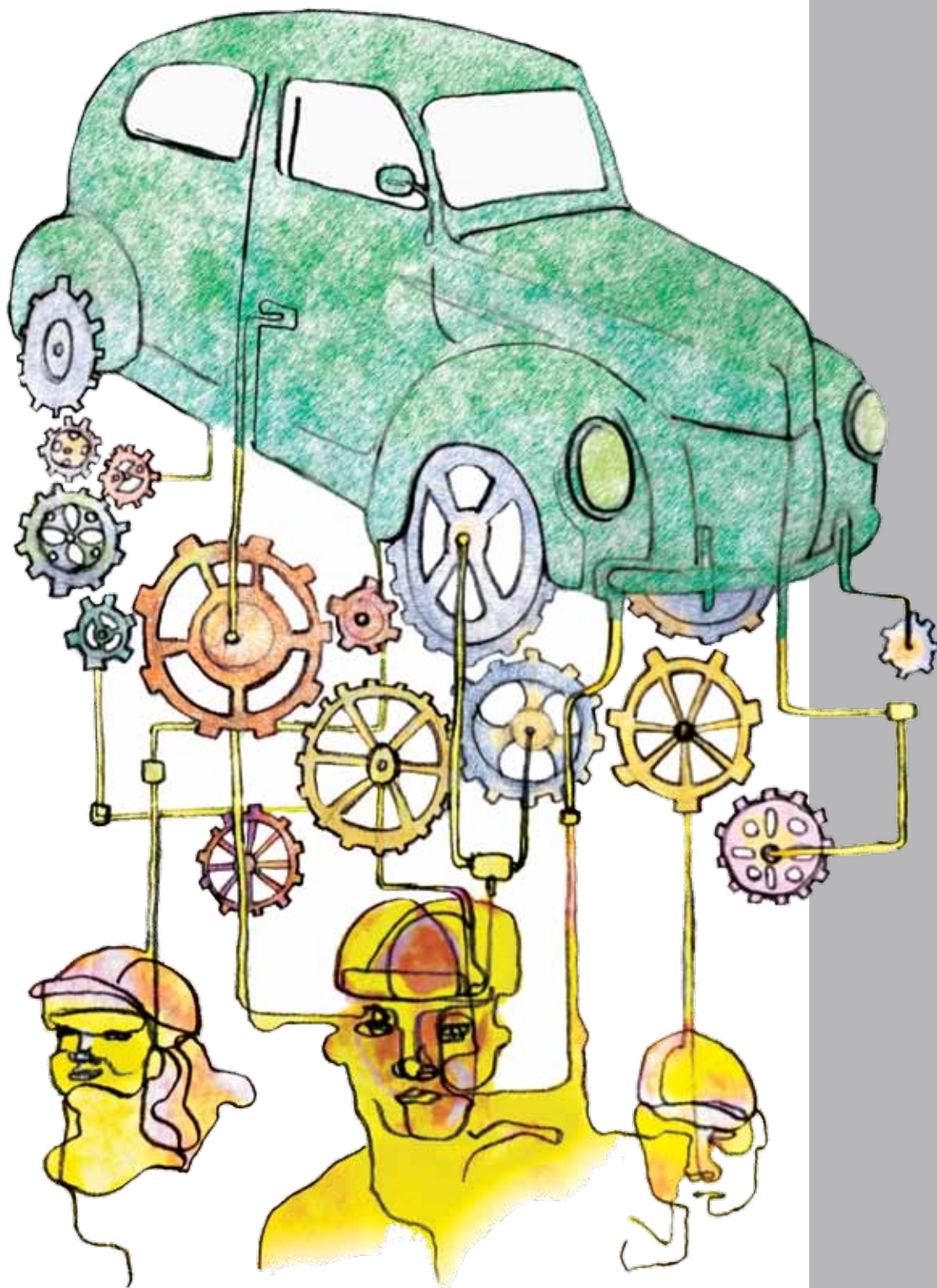


Ilustración: Anahí Rivera

1997). Durante el segundo período expansivo de 2003-2013, la producción de vehículos creció 368 % y el empleo se expandió 190 % entre puntas. La mayor productividad laboral de las terminales se logró mediante ajustes de la jornada laboral a lo largo del año, la reducción de tiempos muertos y la polivalencia.

Si el empleo creció proporcionalmente menos que la producción, a su vez en las crisis la reducción de personal acompañó la caída en ventas y producción. Entre 1998 y 2002 la producción cayó 65 % y el empleo en el sector terminal más de 50 % (quedando apenas 11.500 puestos en 2003). Como resultado, la productividad por obrero se incrementó 60 % entre 1993 y 2000, »

“*La rentabilidad sobre las ventas de la producción terminal fue en el 2007 un 85 % superior a la de 2001. Con un volumen de ventas nueve veces superior, la masa de ganancia se multiplicó.*”

y 90 % entre 2002 y 2007<sup>5</sup>. El salario real y los costos salariales mostraron durante la década del '90 una tendencia declinante que se aceleró con la devaluación del tipo de cambio en el 2002, que hizo subir los precios un 30 % sin que se movieran los salarios. En los años del kirchnerismo los salarios recuperaron solo gradualmente el nivel pre-crisis; aún así, gracias a la mayor productividad, los costos salariales permanecieron por debajo de los niveles de los '90.

Gracias a esto, crecieron fuerte las ganancias durante la última década. La rentabilidad sobre las ventas de la producción terminal fue en el 2007 un 85 % superior a la de 2001<sup>4</sup>. Con un volumen de ventas nueve veces superior, la masa de ganancia se multiplicó.

Mención aparte merece el sector autopartista. Éste exhibe aún mayor incidencia de la flexibilidad y rotación laboral y los ritmos intensivos, y se caracteriza por mostrar salarios marcadamente inferiores a los pagados por las terminales<sup>5</sup>. La reconfiguración del circuito productivo hizo que muchas actividades que antes se realizaban dentro del proceso de las terminales estén a cargo de proveedores, facilitándose de esta manera el establecimiento de condiciones laborales muy heterogéneas en la rama. Así, la integración creciente entre terminales y autopartistas va acompañada de una fragmentación en el colectivo laboral que crea barreras para la pelea por condiciones de trabajo y salario, y contribuye así al abatimiento de los costos laborales, permitiendo una tasa de plusvalía más elevada para la cadena de valor de conjunto. La intensificación del trabajo se tradujo en crecientes niveles de enfermedades laborales e incapacidades permanentes, que en palabras de los propios trabajadores, los dejan “rotos”. La flexibilización en las condiciones

de contratación hizo más fácil desprenderse de estos trabajadores afrontando costos indemnizatorios limitados.

### Nuevas formas para una misma configuración dependiente

La emergencia de una industria automotriz “exportadora” (al Mercosur) se dio de la mano de un sistema de aranceles que favorecía la importación de autopartes. Numerosos productores de autopartes fueron desplazados y se desarticuló el entramado industrial. Esto se reforzó por las estrategias de las multinacionales automotrices desde finales de los '80 de producir y vender los mismos modelos en el mayor número de mercados para amortizar costos y la reconcentración del diseño y desarrollo en las casas matrices. Muchas actividades de ingeniería de diseño de partes y componentes realizadas por las empresas locales dejaron de ser necesarias<sup>6</sup>.

Las consecuencias en la rama autopartista<sup>7</sup> se expresan en la profundización de los procesos de concentración y centralización del capital. Si a comienzos de los '90 existían cerca de 1.000 empresas autopartistas, en la actualidad rondan las 400. De estas, algunos estudios distinguen alrededor de 170 firmas que son proveedoras de equipo original, mientras el resto se concentran en la reposición<sup>8</sup>.

El mayor entrelazamiento entre algunos grandes proveedores y las terminales conllevó la creciente implementación del método toyotista de *just in time* para que los proveedores de autopartes puedan responder en el acto a los vaivenes de la producción, garantizando el funcionamiento continuado de las terminales. De esta forma se impone una relación donde las autopartistas deben tener una gran flexibilidad frente a la demanda de la terminal. Como sostiene Kosacoff<sup>9</sup>,

solo algunas firmas se encontraron en condiciones de responder a las exigencias de las terminales. Se aprecia una marcada reducción en el número de proveedores directos y cada vez menos autopartistas, verdaderamente “globales”, pasaron a liderar el sector. Muchas de estas se instalaron en el país desde los años '90 como política de las propias terminales para asegurarse la presencia de sus proveedores asociados en el resto del mundo<sup>10</sup>, lo que se conoce como estrategia de *abastecimiento global*. Esto es central ya que los componentes autopartistas dentro del sector en su conjunto, representan el 75 % del costo de fabricación de los automóviles. En los '90 hubo un buen número de inversiones de firmas extranjeras en el sector, tanto con nuevas instalaciones como, principalmente, vía adquisición de empresas de capital local. Por lo tanto, la significativa concentración y centralización autopartista está directamente vinculada con el mayor entrelazamiento entre algunos proveedores “estratégicos”<sup>11</sup> y las terminales como política específica de las mismas. Dos grandes grupos de empresas se encuentran particularmente entrelazadas con las terminales.

-**Proveedores mega globales:** abastecen a las terminales los conjuntos de piezas y se expanden en estrecha relación con éstas por todo el mundo, siguiendo órdenes detalladas pero usando tecnología propia. Algunas de las firmas radicadas en la Argentina que integran este grupo son Lear, Bertrand Faure, Bosch, GKN, Magneti Marelli, Tenneco, Visteon, Yazaki y ZF.

-**Los proveedores del primer anillo:** proveen de manera directa a las terminales pero con capacidades de diseño e innovación y alcance global más limitado. Pilkington, Gestamp, Fate, son algunos de los nombres que podemos asociar a este sector.

Pero la otra cara del “*global sourcing*” es el reemplazo de componentes locales por autopartes (o sistemas de partes) importados. La baja integración de la producción local afectó especialmente a los componentes de mayor complejidad tecnológica, contrariando así los supuestos efectos que la expansión de la rama podría tener en términos de desarrollo de innovaciones<sup>12</sup>. Mientras la rama automotriz participó en la última década en promedio con un 12,6 % de las exportaciones, lo hizo con un 17,6 % en el caso de las importaciones. Como sostienen Belloni y Vainer<sup>13</sup>, mientras que a la exportación de vehículos es más adecuado categorizarla por las condiciones de producción como de “mediana-baja tecnología” y no como de “mediana-alta tecnología” como sugiere la OCDE, en el caso de las importaciones sectoriales ocurre lo contrario. Comparativamente, en el año 1974, la mayoría de los componentes de un automóvil era

abastecida por producción local. Hoy es interesante observar cómo por ejemplo la firma Volkswagen solo demanda el 4 % de sus insumos a autopartistas locales, en tanto que más del 50 % son productos importados, y el resto es demandado a sectores no autopartistas (*commodities* industriales)<sup>14</sup>. Por eso, numerosos autores sostienen que las terminales automotrices se convirtieron prácticamente en “armadurias”.

Esto produce un resultado paradójico: a medida que se acrecienta la producción de automóviles locales y la producción alcanza nuevos récords, se incrementa el déficit comercial sectorial, que pasó de 4.112 millones de dólares en 2007 a 8.135 millones en 2013. Que esto no es una “herencia” sino algo que se siguió profundizando durante la última década, lo ilustra el hecho de que en 2002, los productos importados explicaban el 35 % del consumo interno de autopartes, mientras que para el año 2010 el peso de la producción extranjera en el total se situaba en torno al 58 %, y provenía en más de un 50 % del Brasil<sup>15</sup>. En tiempos donde los dólares ya no abundan –en buena medida porque la desarticulación que exhibe el sector automotriz se replica en el resto de la industria– batir nuevos récords de producción se transforma en un motivo de preocupación más que de festejo.

### El Mercosur, incubadora para una industria de baja productividad

A pesar del salto productivo registrado en las últimas décadas en relación a los guarismos locales previos, la industria automotriz argentina marcha rezagada en términos internacionales. Su productividad es entre un 15 y un 20 % de la de Japón o EE. UU. Aunque Brasil le saca ventaja a la Argentina, también se encuentra muy por detrás de los niveles internacionales. El régimen del Mercosur creó entonces una “incubadora” para sostener la industria de ambos países, creando un mercado unificado regional que mejoró la escala para las terminales, y estaba a la vez protegido del resto del mundo. A diferencia del resto de los rubros, el comercio de automóviles dentro del bloque no ha sido liberalizado. De esta forma las automotrices pudieron aprovechar los regímenes automotrices en ambos países y a la vez considerar de origen nacional a las partes elaboradas en el otro país socio. Actualmente se mantiene un régimen de comercio administrado a través del sistema “flex”, provisorio hasta el 30 de junio de 2015. Por este acuerdo, cada país puede exportar hasta 1,5 dólar como máximo ante cada dólar que importe del otro. Además se aseguró para los automóviles argentinos un 11 % del mercado brasileño y para Brasil un 44 % del mercado argentino.

Junto al régimen automotor, en la Argentina el sector se encuentra beneficiado por la Ley de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional (Ley N° 26.393), que prevé reintegros para las terminales de entre 6 % y 10 % del valor de las autopartes antes de impuestos para los sectores promovidos. La industria también se beneficia con los reintegros a la exportación. Ambos regímenes representan miles de millones de pesos transferidos anualmente a las grandes terminales (y a algunas grandes autopartistas).

Por si esto fuera poco, la desproporción entre los precios de exportación de los vehículos y los valores que alcanzan los mismos en el mercado local pone de relieve cómo los compradores locales subsidian las exportaciones<sup>16</sup>. Los autos que los obreros mismos producen los deben adquirir en largos planes de pago que multiplican varias veces el valor generado por el trabajo de cada uno.

Todo esto no alcanzó para frenar la avalancha de importación de vehículos, que solo con las fuertes restricciones del último año en el comercio exterior y el desplome de la venta de autos detuvo el ritmo de crecimiento. Desde fines de 2013, el impacto de los desequilibrios acumulados por la economía argentina sobre el consumo, y el panorama de la economía de Brasil, empezaron golpear a la industria local. Ventas y producción se hundieron de forma estrepitosa. La industria “mimada” se queda sin combustible, y se prepara para ajustar sobre los trabajadores.

### Ni moderna, ni eficiente, ni empleadora

Todos los fundamentos con los cuales se defiende el sostenimiento de la producción automotriz, con importantes estímulos, se ven refutados por los rasgos que esta adquiere en el país y el Mercosur. Los grandes beneficios para una decena de terminales y algunas decenas más de autopartistas transnacionales, con socios locales, van acompañadas de fuertes costos que conlleva el sostenimiento de esta industria. Una industria que va asociada a un esquema de transporte socialmente muy costoso, que multiplica los gastos en pavimentación de calles en vez de dirigir recursos a un entramado de transporte urbano mejor adaptado a los requerimientos metropolitanos<sup>17</sup>. Al mismo tiempo, nada deja en términos de innovación productiva, ni en diseño, ni en desarrollo de componentes, enteramente importados en el caso de las piezas más complejas. Mientras tanto, lejos de “dar trabajo”, el entramado automotriz fue pionero en la Argentina en imponer condiciones de explotación de la fuerza de trabajo favorables al abatimiento de los costos salariales. Así, vende autos caros pero con márgenes de ganancia elevados en términos históricos. Se impone, para esta industria y para el problema del transporte, una respuesta de otra clase. ●

1. Valeria Arza y Andrés López, “El caso argentino”, en Andrés López *et. al.*, *La industria automotriz en el Mercosur*, Bs. As., Red Mercosur, 2008.

2. Ver en este *dossier* “Sirviendo al capital”.

3. Juan Santarcángelo y Guido Perrone, “Transformaciones, rentabilidad y empleo en la cúpula industrial. Análisis de la cúpula automotriz en la post-Convertibilidad”, en *H-industri@* 10, año 6, primer semestre de 2012.

4. Ídem.

5. Según datos del SIPA y ADEFA los trabajadores autopartistas recibieron ingresos que promediaron un 40 % del salario de los trabajadores de terminales.

6. María Inés Barbero y Jorge Motta, “Trayectoria de la industria automotriz en la Argentina”, Delfini *et. al.*, *Innovación y empleo en las tramas productivas de Argentina*, Bs. As., Prometeo, 2007.

7. En ella se incluye a diversas industrias relacionadas, entre las que se encuentran la metalmecánica, electrónica, textil, la producción de vidrios, plásticos y caucho.

8. Victoria Castillo *et. al.*, “La trama automotriz, dinámica del empleo y trayectorias laborales desde mediados de los ‘90”, Dirección de Estudios y Estadísticas Laborales de la Subsecretaría de Programación Técnica y Estudios Laborales, 2006.

9. Bernardo Kosacoff, “Hacia un mejor entorno competitivo de la producción automotriz en Argentina”, *Documento de Trabajo*, Bs. As., CEPAL, 1999.

10. Fernando Porta, *O Investimento Direto Estrangeiro Na Argentina Nos Anos 90: Fatores De Atração E Estratégias Empresariais*, San Pablo, UNICAMP, Papirus, 1999.

11. Para el año 2005 había 32 autopartistas globales que se encuentran entre las 100 autopartistas más grandes del mundo y emplean 8.300 trabajadores (el 89,7 % de los cuales se encontraba en 17 de estas autopartistas). Otras 51 autopartistas empleaban 17.761 trabajadores. Lo cual significa que 68 firmas empleaban en 2005 el 50 % de los trabajadores que había de conjunto en el sector autopartista. Ver Victoria Castillo, *op. cit.*

12. Varela, Liliana, “El sector automotriz argentino. Estudio sobre la evolución de la cadena productiva local”, *Realidad Económica* 196, Bs. As., 2003.

13. Paula Belloni y Andrés Wainer, “La Argentina en la posconvertibilidad ¿un nuevo modelo de desarrollo?”, Flacso, *Documento de Trabajo* 23, mayo de 2012.

14. Santarcángelo y Pinazo, “La reindustrialización en la post-convertibilidad: una mirada desde el sector automotor”, *Realidad Económica* 247, Bs. As., 2009.

15. Santarcángelo Juan y Perrone Guido, *op. cit.*

16. Según estimaciones para el primer semestre de 2011, se importaron 15.800 dólares por cada auto fabricado, los cuales coincidían casi con exactitud con el valor promedio de cada vehículo argentino que se exportaba. Esto significaba, al mismo tiempo, que el valor agregado neto de las exportaciones era igual a cero, mientras que mostraba una fuerte disparidad entre el valor promedio del auto exportado respecto del precio de venta local de los autos fabricados en el país.

17. Para un análisis del sistema de transporte en la Argentina, ver *dossier* de *Ideas de Izquierda* 4.