

UNIVERSIDAD TORCUATO DI TELLA

Departamento de Ciencia Política y Estudios Internacionales

**La Economía Política del Sector Automotriz Post-Convertibilidad: Un Estudio de
Caso desde Variedades de Capitalismo**

Alumno: Carrizo, Agustín

Tutor: Lodola, Germán

Junio, 2015

Firma del Tutor

Resumen

En el marco de la literatura de Variedades de Capitalismo y considerando los trabajos que caracterizan a América Latina como una Economía de tipo Jerárquica, la participación del Estado dentro de las “esferas de interacción” propuesta por la teoría ha sido relegada a un rol secundario y estático. Partiendo de esta crítica, el trabajo se propone “Traer de nuevo al Estado” a la discusión a través de un estudio de caso de tipo descriptivo-explicativo del sector automotriz en Argentina en el período post-convertibilidad. ¿En qué medida el Estado ha permitido superar las *complementariedades negativas* presentes en la región? Para responder esta pregunta el trabajo se concentra en tres de las dimensiones del marco teórico: Relaciones Inter-Firma, Capacitación Laboral y Mercado de Trabajo. En primer lugar, se estudia el rol que poseen las políticas industriales para determinar el tipo de relación entre las empresas terminales y autopartistas ante el nuevo escenario de economía abierta y crecimiento del sector. En segundo lugar, el trabajo analiza el rol de la política laboral y la existencia de coordinación estatal para superar en el sector “la trampa del trabajador no calificado” y las relaciones laborales atomizadas asociadas a la región. Por último, el trabajo propone una hipótesis explicativa sobre el rol del Estado de path-dependence y de tipo coalicional. Aquí se sostiene que el marco institucional heredado del tipo de reforma de mercado implementada - Régimen Especial del Automotor de 1991 y mantenimiento de instituciones del mercado de trabajo - y el rol de las empresas multinacionales y sindicatos del sector favorecidos por tal marco dentro de la reconfigurada coalición socioeconómica a partir del año 2003, son los factores de largo y corto plazo que explican los distintos patrones de intervención estatal en las dimensiones analizadas.

Palabras Clave: Economía Política, Variedades de Capitalismo, Sector Automotriz, Política Industrial, Política Laboral.

Índice

Introducción	1
Capítulo I: Análisis teórico y Marco Metodológico	
Análisis Teórico y Estado del Arte.....	5
Marco Metodológico.....	13
Capítulo II : Políticas Industriales: ¿Coordinación estatal entre Terminales y Autopartistas?	
Política Industrial y Relación Inter-firma.....	19
Antecedentes: El Régimen Automotor de 1991.....	21
Estructura de la Cadena de Valor Automotriz-Autopartista.....	25
Crecimiento y Déficit Post-Convertibilidad.....	28
Política Industrial “Modelo 2003-2014”.....	32
Política Comercial (Market Share).....	33
Política Crediticia e Impositiva.....	38
Capítulo III: “Sorteando la trampa”: Políticas Laborales Coordinadas en Escenarios Jerárquicos.	
Política Laboral y Coordinación entre Actores.....	42
Evolución del Empleo en el Sector Automotriz-Autopartista.....	45
Política Laboral “Modelo 2003-2014”	47
Políticas de Capacitación Laboral.....	47
Políticas de Sostenimiento del Empleo.....	51
Política de Ingresos (Negociaciones Colectivas).....	55
Conclusión: “¿ Un Capitalismo de Decisión Nacional?”	
Path-Dependence y Estrategias Políticas.....	60

Índice de gráficos y Tablas

Tabla 1. Tipos de Economías según dimensiones de Variedades de Capitalismo (VdC).....	15
Tabla 2. Políticas Públicas Estatales	18
Gráfico 1: Relación entre Producción de Vehículos e Importación de Autopartes (2003- 2013)	31
Gráfico 2: Gráfico 2: Relación Producción - Exportación de Vehículos (2003-2013).....	34
Gráfico 3: Evolución del Empleo en la Trama Automotriz-Autopartista (1996-2014).....	46

Anexo

Gráfico 4: Evolución Producción Anual de Automóviles, Utilitarios y Automotores de Carga y Pasajeros.	
Gráfico 5: Evolución Balanza Comercial Global de Autopartes (2002-2014)	
Tabla 3: Evolución de Renta de la IED Industria Automotriz	
Gráfico 6: Evolución del Crédito del Sistema Bancario en el sector y en la Industria (1995-2014)	
Tabla 4 : Relación Producción de Vehículos e Importación de Autopartes	
Gráfico7: Evolución del Crédito del Sistema Bancario en el sector Automotriz (1995-2014)	
Gráfico 8: Evolución del total de Acuerdos y Convenios Homologados	
Tabla 5: Reglamentaciones del Comercio Exterior para el complejo Automotor 2000-2014	
Gráfico 9: Evolución del total de Acuerdos y Convenios Homologados por el MTEySs entre 2005-2013	
Gráfico 10: Acuerdos y Convenios firmados por el SMATA (2007-2013)	
Tabla 6: Resultados Programa Crédito Fiscal del MTEySS	
Gráfico 11: Evolución del Salario Básico Nominal por Convenio (2001-2014)	
Gráfico 12: Evolución Porcentual del Salario conformado de convenio	
Tabla 7: Lista de Acuerdos y Convenios Homologados más relevantes de SMATA	

La Economía Política del Sector Automotriz Post-convertibilidad : Un Estudio de Caso desde Variedades de Capitalismo¹

“...Un capitalismo de decisión nacional...”²

Nestor Kirchner, 26 de Junio de 2002

Introducción

“Queremos un modelo industrial de crecimiento con inclusión social”³ fue la frase utilizada por el Ministro de Economía Axel Kicillof en la 20° Conferencia de la Unión Industrial Argentina (UIA). “Apostar a la industria es apostar al trabajo y calidad de vida de todos los argentinos”⁴ fue el eje principal del discurso de Cristina Fernández de Kirchner en la presentación de un nuevo modelo en la planta de la automotriz Ford en el año 2008. Ambas afirmaciones llevan implícita no sólo la referencia al período de crecimiento en la producción industrial tras la salida del plan de convertibilidad a inicios del 2000 sino también la premisa subjetiva de un Estado con iniciativa en dicha reactivación. Ahora bien, ¿Qué explica las variaciones en los patrones de intervención estatal detrás de dicho crecimiento? ¿En qué medida la política industrial favoreció la coordinación entre las empresas dentro de las cadenas de producción? ¿Cuál fue el alcance de la coordinación estatal en el ámbito de la política laboral? Estas serán las preguntas específicas que guiarán el presente trabajo, el cuál, mediante un estudio de caso del sector automotriz y siguiendo el marco de la literatura de Variedades de Capitalismo, se propone contribuir a la pregunta general sobre el rol y tipo de Estado presente en América Latina, su relación con grupos empresarios y sector del trabajo, y el tipo de capitalismo que resulta de dicha interacción luego de las reformas de mercado.

Comenzando por los antecedentes. En respuesta a un contexto hiperinflacionario, crisis de la deuda externa e inserto dentro del marco de políticas públicas alineadas detrás del “Consenso de Washington”, el gobierno de Carlos Menem emprendería a comienzos de la década del noventa un programa de estabilización macroeconómica y reformas de mercado encaminados detrás de una solución

¹ Agradezco las sugerencias y comentarios de Andrés Schipani, Bernardo Kosacoff y Germán Lodola para la realización de esta tesis.

² (2002, 29 de Junio) *Diario Clarín*. Discurso de Nestor Kirchner en un Acto de Campaña en Obras Sanitarias el 26 de Junio de 2002.

³ Disponible en Línea en: <http://www.mecon.gob.ar/kicillof-queremos-un-modelo-industrial-de-crecimiento-con-inclusion-social/>

⁴(2008, 11 de Agosto) *Página 12*, "Apostar a la industria es apostar al trabajo y calidad de vida de todos los argentinos.

radical a los problemas de la coyuntura económica. En este marco, las Leyes de Reforma del Estado y Emergencia Económica derivarían en las privatizaciones de empresas públicas, liberalización comercial y reforma del sistema tributario. A las cuales se sumarían a lo largo del período la des-regulación de los precios, la liberalización de los mercados financieros contenidos en el Decreto 2.476. y los programas de flexibilización de las leyes laborales (Murillo, 2005; Gerchunoff y Torre, 1998; Etchemendy y Palermo, 1998). Sin embargo, para encontrar la pieza más representativa del esquema de desarrollo adoptado durante esta década habría que esperar hasta el Plan de Convertibilidad de Domingo Cavallo y el establecimiento de una caja de conversión fija 1 a 1 respecto al dólar estadounidense en 1991. Durante la vigencia de dicho programa los números hablarían por si solos para identificar los resultados para la industria en esta reformada matriz productiva: el PBI total a precios constantes se incrementó en un número cercano al 29%, mientras que el PBI industrial creció sólo un 10% y expulsó a 2,2% de su fuerza laboral. En línea con un contexto en el cual al tiempo que producto de la apreciación cambiaria y los marcos regulatorios se potenciaba el crecimiento de otros sectores como el sector de servicios y el de intermediarios financieros, se inducía a la desindustrialización, la precarización laboral de la economía y el aumento del desempleo (Azpiazú y Shorr, 2010).

Paréntesis aparte tendría el sector automotriz durante estos años. En línea con las afirmaciones de que la industria automotriz recibe siempre apoyo gubernamental y capta el interés de los gobiernos de los países en desarrollo dada sus externalidades sobre la economía (Arza y Lopez, 2008), el gobierno de Menem establecería en 1991 y actualizaría en 1994 un Régimen Automotor Especial⁵ con el objetivo de facilitar la reconversión del sector y elevar la escala de producción a niveles compatibles con estándares internacionales. Esto mediante el fomento a la internacionalización y la radicación de empresas terminales multinacionales⁶ a través de reservas de mercado, aranceles preferenciales y un mercado doméstico ampliado producto de la integración con Brasil vía MERCOSUR (Villalón 1999, Kosacoff, 1999). Sin embargo, si bien el sector aumentó su producción a partir de 1991 alcanzado un récord de producción de 450.000 automóviles en 1998, en materia de empleo, el sector expulsó personal dada las políticas pro-productividad laboral y reconversión tecnológica, perdiendo peso relativo dentro del empleo nacional (Arza y Lopez, 2010).

⁵ Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos (1991, Dic) Decreto 2.677/91. Disponible en Línea en <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/32394/texact.htm>

⁶ En este período de instalan las automotrices y se venden Autolatina, Sevel y CIADEL de propietarios nacionales a capitales extranjeros (Arza y Lopez, 2010)

Distinto a este escenario es el panorama que se presenta a la industria y al sector automotriz en particular tras la crisis económica e institucional del año 2001 durante el gobierno de Fernando De la Rúa⁷. Tras tres esporádicas presidencias, el fin de la Convertibilidad y una devaluación de por medio a fines de 2001⁸, Nestor Kirchner asume el gobierno en el año 2003 en un contexto económico de suma positiva para casi todos los sectores productivos (industria incluidas). Salarios reales bajos, inflación casi nula y tipo de cambio competitivo permitió a dichos sectores ser espectadores activos de un escenario de cambio radical en los precios relativos y con los términos de intercambio más favorables para los productos nacionales.

Es en este escenario donde se inicia el período de mayor crecimiento sostenido de la trama automotriz en términos de empleo, producción y volúmenes exportados. Mientras que en el año 2001 el sector representaba el 0,7% del PBI total de la economía y el 2,7% en el valor de la producción industrial, para el año 2013 los valores cambian alcanzando una participación cerca del 9% del PBI Industrial⁹. A su vez mientras el complejo automotor emplean 63.200 personas en el año 2001, para el año 2014 esta cifra asciende a 120.200 representando un 6,8% del total de empleo de la industria.

Ahora bien, ¿Cómo aproximarse al estudio del crecimiento de la trama automotriz desde un análisis de Ciencia Política y centrado en las instituciones? Como sostiene D. North (1993) es innegable que las instituciones afectan el desempeño de la economía debido a su efecto sobre los costos de producción. Siguiendo esta premisa, North (1993) define a las instituciones como “...*el conjunto de reglas, formales e informales, que los actor generalmente siguen, ya sea por razones normativas, cognitivas o materiales, constituyendo por lo tanto uno de los objetos de estudio de la economía política...*”¹⁰ Por lo que la pregunta posible de inferir de dicha definición refiere a ¿Qué tipo de instituciones y organizaciones sostienen las estrategias de los distintos actores en cada tipo de economía y para el caso del sector automotriz en particular?

En respuesta a esta pregunta, P. Hall y D. Soskice (2001) habilitan en su libro “Variedades de Capitalismo” (VdC) un nuevo marco teórico en el estudio de las instituciones y su interacción con los distintos actores dentro las democracias avanzadas. Desde una perspectiva microeconómica y centrada en las empresas, los autores proponen un enfoque de *complementariedades institucionales*. La idea

⁷Para un análisis detallado del caso ver Mustapic, Ana María (2005)

⁸ Para análisis detallado de este período ver Levy Yeyati, y Valenzuela (2013)

⁹ En base a estadísticas del Centro de Estudios para la producción (CEP) del Ministerio de Industria.

¹⁰ D. North (1993), pág 1.

central es que el desempeño económico de los países depende de las ventajas institucionales derivadas de la interacción de distintos actores dentro del marco de instituciones en el que se encuentran, sistematizados por los autores en cinco dimensiones de análisis: Gobernanza Corporativa, Relaciones Inter-firma, Relaciones Industriales, Mercado de Trabajo y Capacitación Laboral. De este esquema se derivan relaciones de *suma positiva* entre estas dimensiones, las cuales con mayor o menos grado de coordinación, explican el desempeño económico favorable de los países centrales (Economías Coordinadas y Economías Liberales).

Distinto es el caso para América Latina. Siguiendo a Ben Ross Schneider (2013) la región posee un economía de tipo Jerárquico en la cual la interacción de empresas multinacionales y grupos económicos familiares, mercados laborales segmentados, relaciones laborales atomizadas y trabajadores poco calificados genera una interacción de complementariedad institucional negativa entre los actores e instituciones, explicativa en parte del desempeño económico inferior relativo al de los tipos de economías anteriores. Ahora bien, ¿Cuán explicativo es este modelo de análisis para el caso del sector automotriz en Argentina? ¿Cómo opera dicho esquema para analizar las instituciones que afectan el desempeño de dicho sector en su período de mayor crecimiento? ¿Tiene el Estado un rol coordinador y promotor durante dicho período?

A estas preguntas se intentará responder en los siguientes capítulos de esta tesis. En el primer capítulo, el Marco Teórico y Estado del Arte realizará una revisión de literatura asociada a Variedades de Capitalismo, analizando detalladamente tanto las premisas centrales de la teoría como las principales críticas realizadas en trabajos posteriores. Seguidamente se relevarán los principales trabajos sobre el sector automotriz a los fines de contextualizar la presente tesis y mencionar el aporte que el trabajo realiza a los estudios sobre el mismo. Por último en el marco metodológico se explicarán las variables de la literatura de VdC consideradas en la presente tesis y se fundamentará la consideración de una variable adicional a los fines de incluir el estudio de la política estatal y su rol como “institución coordinadora” (o no) dentro del marco analítico seguido.

El segundo capítulo se concentrará en la dimensión de “Relación entre firmas” de la teoría de VdC a los fines de analizar, mediante las políticas industriales dirigidas al sector, la relevancia o no de la variable estatal adicional propuesta en el análisis, es decir se estudiará la existencia o no de un “Estado coordinador” en la relación entre las empresas pertenecientes a dentro de la cadena de producción automotriz durante el período 2003-2014.

Siguiendo la misma idea, el tercer capítulo hará énfasis en la dimensión de “Capacitación

Laboral” y “Relaciones Industriales” propuesta por el marco teórico para verificar, a través del análisis de ciertas políticas laborales, la existencia de la participación Estatal para superar el escenario de relaciones laborales atomizadas y baja capacitación laboral características de las Economías Jerárquicas. Esta sección adquiere relevancia ya que permite ser el nexo entre la literatura del análisis de los tipos de capitalismo con el tipo de estado de bienestar que prevalece en cada uno de ellos (Mares, 2003; Iversen 2003, Estevez-Abe et al, 2001).

Por último, el marco de VdC es criticado por su “determinismo institucional” al no ponderar estructuras de poder detrás de la interacción entre los marcos institucionales y por su carácter “apolítico” al ignorar las asimetrías y conflictos entre los actores detrás de la coordinación y evolución de dichas instituciones (Howell, 2003; Pontusson, 2005). Siguiendo estas críticas, en el cuarto capítulo se propondrá una breve hipótesis de tipo coalicional y de *path-dependence* de los hallazgos encontrados en el estudio de caso del sector automotriz en Argentina. Sostendremos aquí que el tipo de reforma de mercado implementada en la década anterior y la participación de los actores beneficiados anteriormente dentro de la nueva coalición socioeconómica, determinan el alcance de la participación del Estado en el sector ante el nuevo escenario de economía abierta, variable adicional propuesta al marco de Variedades de Capitalismo y eje central de la tesis.

Capítulo I: Análisis teórico y Marco Metodológico

Análisis Teórico y Estado del Arte

Distintos son las explicaciones y marcos analíticos que desde la economía política han sido desarrollados para estudiar el modo por el cual las relaciones entre los actores y el marco institucional en el que se encuentran constituye el factor de diferenciación/convergencia entre los distintos sistemas de producción y tipos de economías en los países centrales. En este marco, partiendo de las perspectivas económicas ortodoxas iniciales concentradas en analizar el modo por el cual los marcos institucionales facilitaban o entorpecían la trayectoria a un modelo único de capitalismo centrado en el mercado (Sheonfield, 1965), el estudio de la economía política de los sistemas económicos ha incluido, a través de análisis heterodoxos posteriores, la existencia de trayectorias divergentes entre los diferentes casos, habilitando así la posibilidad del estudio de los mismos desde una perspectiva comparada (Aguirre y Lo Vuolo, 2009).

Partiendo entonces de la existencia de dichos factores de divergencia y de trayectorias disímiles, distintas fueron las explicaciones atribuidas a las mismas en los estudios de los capitalismo comparados. En los años setenta y ochenta las teorías *Neo-corporativistas* y de *Recursos de Poder* se concentraban en estudiar el modo en el que la política económica y las distintas configuraciones de estado de bienestar eran resultado de la interacción y relaciones de poder entre clases sociales, con especial énfasis en el rol protagonizado por las organizaciones sindicales y la capacidad del estado de establecer acuerdos entre los distintos actores (Schmitter, 1980; Korpi, 1982; Esping Andersen, 1985). Posteriormente, la variable estatal adquiere relevancia explicativa para analizar los distintos senderos de desarrollo económico entre los países y el rol atribuido al Estado dentro de los distintos modelos de producción (Evans, 1993, Nelson 1993, Amsden 1989).

Por último a partir de los años noventa las instituciones se colocan en el centro del análisis en los estudios comparados. Así, la escuela de la *Nueva Economía Política* -NEP- (Saiegh y Tommasi, 1998) y las escuelas del *Nuevo Institucionalismo* en sus tres versiones - histórico, de elección racional y sociológico- (Hall & Taylor, 1996; Powell y Di Maggio, 1993, North 1991) en oposición al reduccionismo conductista y economista, entienden a las instituciones como las reglas de juego de una sociedad, explicativas no solo del entorno limitado en el que operan los actores o del tipo de interacciones regulares entre los mismos, sino que es también, a través de los distintos patrones de cambio y rediseño de dichas reglas, el elemento explicativo de la diferenciación entre las economías (Powell y Di Maggio, 1993).

Es a partir desde esta corriente de estudios y retomando conceptos de las perspectivas anteriores, donde se inserta el marco analítico de *Variedades de Capitalismo* (VdC) desarrollado por P. Hall y D. Soskice (2001), eje de la discusión en la presente tesis. Combinando dicho enfoque institucionalista con perspectivas centradas en actores y ubicando a las empresas (no al Estado) como objeto central de estudio, los autores conjugan elementos de la microeconomía y la elección racional junto con la teoría de la acción, para explicar cómo la interacción de los actores dentro de distintos marcos institucionales determina diversos resultados en términos del grado de coordinación presente en cada sistema de producción y los resultados macroeconómicos que de él se derivan. Para ello, y como sostuvimos en la introducción, los autores adoptan un enfoque de “*Complementariedades Institucionales*” bajo la perspectiva de que “...dos instituciones serán complementarias si la presencia o eficiencia de una

aumenta los retornos o eficiencia de las restantes...” (Aoki, 1994).¹¹ Por lo que ampliando esta proposición a las cinco esferas mencionadas en la introducción -Gobernanza Corporativa, Relaciones Inter-firma, Relaciones Industriales, Mercado de Trabajo y Capacitación Laboral - los autores explican el modo en que las empresas resuelven sus problemas de coordinaciones y por extensión las ventajas comparativas que suponen para el desempeño económico eficiente de los dos tipos ideales de capitalismo presentes en la teoría: las Economías de Mercado Coordinadas (CME) y las Economías de Mercado Liberales (LME).

Siguiendo a Hall y Soskice (2001) en las *Economías de Mercado Coordinadas (CME)* tanto las empresas, como también los sindicatos, proveedores y actores asociados participan de manera activa en el sistema de producción, el cual lejos de regirse por criterios de mercado, establece redes de intercambio de información y acuerdos estables de tipo multisectorial. Dentro de estas economías prevalecen grupos económicos financiados mediante participación activa de bancos, estableciendo un proceso de producción e innovación que acontece de manera incremental y estable. A su vez, el mercado de trabajo en el que operan las empresas se destaca por poseer contratos de larga duración, trabajadores calificados y con competencias específicas, a lo que se añade la existencia de sindicatos activos en los procesos de negociación y toma de decisiones con las empresas (Hall y Soskice, 2001). Dentro de este tipo de economía el caso más representativo y estudiado es el de Alemania, sobre el cual el trabajo inicial de W. Streek (1980) y los posteriores de K. Thelen (2011), D. Culpepper (1999) refieren como una economía en un equilibrio de altas calificaciones laborales, altos salarios y alta productividad derivado de la coordinación alcanzada entre los actores mencionados anteriormente, tanto en el ámbito de las políticas económicas, como principalmente en los sistemas de formación de competencias laborales y los procesos de negociaciones colectivas.

Distinto es el panorama para las *Economías de Mercado Liberales (LME)* las cuales según los autores se diferencian del tipo anterior en las cinco dimensiones analizadas por la teoría. En estos sistemas de producción, ilustrados principalmente por los casos de Estados Unidos y Gran Bretaña, los autores sostienen que la coordinación entre los actores se rige por las condiciones de oferta y demanda, se regula a través de la competencia en el mercado y se sostiene en un sistema de garantías de contratos de propiedad. En este escenario prevalecen empresas financiadas a través de mercados de capitales desarrollados y relacionadas de manera vertical y competitiva entre ellas. A su vez un mercado de trabajo

¹¹ P. Hall & D. Soskice (2001), pág 17

flexible, con baja densidad sindical, y mano de obra con capacitación general dan los incentivos institucionales para que el sistema de producción asociado a este tipo de economía se caracterice por su inestabilidad, innovación constante y prevalencia por el sector servicios y nichos de desarrollo específico - software, tecnología, entre otros- (Hall y Soskice, 2001).

Añadido a este marco teórico de VdC distintos autores han extendido el argumento para analizar, en términos de Esping Andersen (1990), los tipos de Estado de Bienestar asociado a cada una de las economías, asociando de este modo Estados de Bienestar Liberales a las LME y Estados de Bienestar Universales a las CME. El argumento detrás de dichas afirmaciones discute principalmente con la Teoría de Recursos de Poder (Korpi, 2005) y sitúa nuevamente a las empresas en el centro del análisis. Los trabajos de Estevez-Abe (2001), Mares (1999), Iversen (2003), Thelen (2012), Martin y Thelen (2006) entre otros, discuten la idea de una relación negativa entre política social y las preferencias de las empresas en el sentido estudiado por Korpi, en la cuál dichas políticas existen siempre y cuando prevalezcan incentivos del sector trabajo y no el de grupos empresarios, tarea sumamente difícil en un escenario de relaciones de poder asimétricas entre estos dos actores. Lo que desde VdC se sostiene, y será analizado en el tercer capítulo de esta tesis, es qué políticas sociales y laborales específicas, ya sea de capacitación laboral como programas de contención del empleo, son mecanismos que facilitan la coordinación institucional dentro de la trama productiva, respondiendo a las preferencias de primer orden tanto sectores empresarios como de sindicatos.

Ahora bien, trasladando la pregunta realizada en la introducción y siguiendo el modelo de VdC ¿Cuáles son las características del modelo explicativo de las economías centrales que se derivan para el caso de las economías latinoamericanas? Como sostuvimos anteriormente Schneider (2013) sostiene que en América Latina prevalecen Economías de Mercado Jerárquicas (HME) con características particulares en cada una de las cinco dimensiones destacadas por VdC. En primer lugar, y como se infiere de su nombre, las HME se destacan por el protagonismo de grupos económicos familiares concentrados y empresas multinacionales como eje central del sistema de producción, las cuales se instalan sobre escenarios con instituciones formales débiles y escasas¹² y establecen relaciones verticales y asimétricas con los distintos actores del sistema productivo. Respecto del financiamiento de las empresas, lejos de acceder a un sistema financiero desarrollado o con bancos de desarrollo activos, la fuente principal de divisas se encuentra en las casas matrices de las empresas multinacionales. A su vez respecto del vínculo

¹² En términos de Murillo y Levistky (2003)

con proveedores, insertos en cadenas de producción global el desarrollo de los mismos responde a preferencias de primer orden de los grupos de mayor tamaño y en la cual la transferencia de tecnología e inversión en desarrollo es limitada. Considerando las dimensiones del *Mercado de Trabajo y Relaciones Industriales*, dichas empresas operan sobre mercados de trabajo segmentados, en los cuales casi la mitad de los trabajadores se encuentra en el mercado informal, factor explicativo de la baja tasa de sindicalización, de la debilidad de los sindicatos y de las relaciones laborales atomizadas. Por su parte, respecto de la dimensión de *Capacitación Laboral*, dada la regulación laboral vigente y los incentivos generados en el mercado de trabajo, Schneider advierte sobre los altos índices de rotación laboral, representativos de un fenómeno de baja capacitación de la fuerza de trabajo identificado por el autor como “La Trampa del Trabajador No Calificado”.

¿Son estas conclusiones extensibles para el caso de un país como Argentina? ¿Existen sectores dentro de esta economía en los cuales las “*complementariedades negativas*” de las HME han sido superadas? Siguiendo nuevamente a Schneider (2013) el caso argentino es uno de difícil clasificación dentro de este marco analítico. A partir del año 2002 la salida de la convertibilidad, la implementación de políticas económicas heterodoxas y la formación de nuevos consensos entre el sector del trabajo lo llevó a diferenciarse del resto de los países de la región, convirtiéndolo en un “ caso híbrido”, tanto en términos de actores como instituciones. Respecto de los sectores de negocios se destaca por la consolidación de grupos empresarios especializados y favorecidos por el boom de las *commodities* como así también aquellos parte de un “Capitalismo Selectivo” que emergen favorecidos por políticas y decisiones estatales (Bonvecchi, 2011). Por la parte del sector y mercado de trabajo, se identifica el resurgimiento de los sectores sindicales de la mano de la reactivación de las negociaciones colectivas en el ámbito privado y la creación de concejos sectoriales tripartitos concentrados en la discusión de aspectos referidos a las condiciones de trabajo (Etchemendy, 2009, 2012; Senén González, 2013; Palomino, 2007). Sin dejar de mencionar, a pesar de estas particularidades, la existencia de un amplio mercado laboral informal y una cantidad elevada de mano de obra poco calificada dado los déficits incrementales en materia de educación (Schneider, 2013). Sin embargo, a pesar de los “equilibrios” generados en dicho escenario, Schneider advierte la existencia de sectores “*sui generis*”, es decir, sectores que si bien son más la excepción que la regla, representan casos donde dichas complementariedades negativas han sido en partes superadas generando, por ejemplo, sectores que

poseen una mano de obra con mayor calificación relativa y cierta integración entre las empresas.¹³

Es sobre este último punto donde se ubica el objetivo de la presente tesis y sobre el cuál se pretende realizar un aporte a la discusión tanto teórica como empírica dentro del marco de VdC y de los estudios asociados al sector automotriz en Argentina.

Respecto de los aportes teóricos, si bien no es objetivo del presente trabajo teorizar sobre el Estado si se propone, a partir de las críticas formuladas al marco de VdC “Traer de vuelta el Estado”, no desde una visión estática y acotada a la sanción de marcos regulatorios (Schmidt, 2006) sino, siguiendo a Sckocpol et al (1985) como una estructura institucional o actor socioeconómico relevante con capacidades para seguir modalidades de políticas concretas. En este caso a través de su contribución para superar las “complementariedades negativas” y favorecer la emergencia de los denominados “sectores sui generis” considerados por Schneider (2013)¹⁴. Para desarrollar este punto, el trabajo sigue la línea propuesta en los trabajos de Molina y Rhodes (2007), Schmidt (2003) y Levy (2006) quienes introducen la idea “Economías de Mercado Mixtas” (MME), “Economías de Mercado Estatal” (SME), o directamente Variedades de Capitalismo Estatal (Musacchio y Lazzarini, 2012) . Esta literatura conceptualiza tipos de capitalismo diferentes a los dos tipos ideales iniciales los cuáles, siguiendo los autores, no podrían ser explicados sin la consideración del rol del Estado.

En este sentido, la incorporación de dicha dimensión adicional permite según Doner (2001) analizar tanto las instituciones estatales que determinan las interacciones del mercado y las rentas de los distintos actores, como aquellas que coordinadas con los sectores privados resuelven problemas de acción colectiva y determinan los distintos patrones de desarrollo en términos de tecnologías, infraestructura y capital humano. A su vez, los trabajos sobre las economías avanzadas destacan un rol activo del Estado a través de la coordinación en la implementación de políticas económicas, fomentando el desarrollo de ciertos sectores a través de políticas industriales, subsidios y créditos -Alemania- como también siendo propietario activo de industrias - Francia- (Schmidt, 2006). A su vez y referido a cuestiones del mercado de trabajo, dicho rol estatal se identifica en la implementación de acuerdos “macrocorporativos” impulsando la coordinación entre sindicatos y empresas en políticas específicas referidas a capacitación laboral y educación, como a políticas de sostenimiento y protección del empleo (Martin y Thelen, 2006). Por último, introduciendo la dinámica económica dentro del modelo de las

¹³ Donde se destacan siguiendo a Schneider (2013) industrias como Techint (industria siderúrgica) y Arcor (alimentación) en Argentina, y particularmente el caso de EMBRAER en Brasil (industria de transporte aéreo).

complementariedades institucionales, distintos trabajos analizan el rol que la política económica estatal asume en cada una de las economías en escenarios de recesión económica, ya sea mediante políticas de ajuste como a través de medidas anticíclicas (Molina y Rhodes, 2007; Iversen, 2007)

A su vez el análisis de la dimensión estatal presenta un sustento adicional para el estudio en América Latina ya que permite ubicar al trabajo dentro de la discusión sobre la existencia o no de un nuevo “*Consenso Neo-desarrollista*” en la región representado en la existencia de un Estado más activo tras su retracción durante las reformas neoliberales.¹⁵ En este sentido, tomando como referencia principal el caso de Brasil y considerando un escenario económico globalizado, la literatura especializada se pregunta sobre las diferencias en el accionar del Estado respecto de los años noventa y en qué medida dicha reactivación estatal posterior se asocia a la implementación de “*Open Economy Industrial Policies*” y se diferencia de la política industrial asociado a la ISI. Es decir aproximándose al estudio del Estado no desde una visión estática como agente encargado de solucionar fallas de mercado y construir una industria asociada al mercados doméstico, sino desde una perspectiva dinámica, analizando su rol en la implementación de políticas de incentivo a la competitividad de sectores exportadores vía créditos y subsidios, políticas de promoción de innovación, incorporación y transferencias de tecnología en cadenas de producción y capacitación de trabajadores especializados. (Devlin y Moguillansky, 2012; Lazzarini y Musacchio, 2012; Shrank y Kurtz, 2005)

Respecto al objetivo empírico de la tesis, si bien se alinea junto a las críticas al marco de VdC respecto de su poca explicación a través análisis empíricos a nivel de los factores endógenos de cada economía (Hancké et al, 2007), este estudio pretende insertarse dentro de los trabajos que han contribuido al estudio del sector automotriz tomando el mismo como objeto central de estudio.

En primer lugar, el sector automotriz ha recibido múltiples tipos de políticas destinadas a promover su desarrollo, por lo que la mayoría de los estudios referidos al sector desde el campo de la economía se han concentrado en analizar las implicancias de los distintos regímenes especiales de promoción en la evolución del sector. En esta línea se encuentran los trabajos iniciales sobre el desarrollo del complejo automotor a partir de 1959 vía la promoción de radicación de las primeras empresas multinacionales y la consolidación posterior del sector con el régimen de 1971 (Sourrouille, 1972, 1980; Katz y Lengyel, 1996). Así también trabajos posteriores, dentro de un contexto más globalizado, analizan el rol de las políticas económicas y de protección mencionadas en el

Régimen Automotriz de 1991 y el impacto de la formación del MERCOSUR en lo que refiere al desempeño económico del sector luego de un período de atraso en su desarrollo, como a su impacto en la morfología de la cadena de producción con el ingreso nuevamente de terminales multinacionales dentro de la trama y sus implicancias sobre los actores económicos asociadas a ella (Arza y Lopez, 2008; Kosacoff et al, 2005; Kosacoff et al, 1999). A su vez trabajos específicos analizan fenómenos particulares recientes asociados a la trama automotriz. En este campo se encuentran los trabajos que estudian los determinantes del déficit de integración de autocomponentes nacionales dentro de la producción del sector (Cantarella et al, 2008) y los que analizan los déficit en la formación de redes productivas y desarrollos de competencias tecnológicas entre las empresas del sector (Yoguel y Erbes, 1997; Corredoira *et al*, 2013; Novick et al, 1997). Por último, trabajos recientes se concentran en el fenómeno de crecimiento del sector a partir del año 2003 en términos de empleo, productividad y volúmenes exportados (Santarcángelo, 2013; Barletta 2011).

Desde la perspectiva sociológica, en cambio, los trabajos sobre el sector refieren principalmente tanto al ámbito de las relaciones laborales como a aspectos asociados a la organización del trabajo y la formación de competencias endógenas dentro de la trama automotriz. En esta línea, considerando un contexto de cambio tecnológico e integración en redes globales de producción, distintos trabajos analizan el vínculo entre las empresas multinacionales y sus estrategias de empleo (Palomino et al, 2011) cómo así también la relación entre la competitividad y el desarrollo de competencias laborales y formación de recursos humanos por parte de las empresas del sector (Miralles y Senén Gonzales, 1997; Novick, 2000). A su vez otras corrientes de estudio dentro de esta perspectiva analizan los mecanismos de surgimiento y resolución de conflictos laborales entre empresa y sindicatos durante las reformas de los años 90 (Santella, 2013; Catalano et al, 1994; Catalano et al 1996; Guevara 2012) y los cambios en los procesos de negociación colectiva a partir del año 2003 (Santella, 2007; Senén González 2007).

Por último, desde la Ciencia Política y principalmente desde la economía política comparada, los trabajos que consideraron al sector automotriz como objeto de estudio se concentraron en el rol del sector en los procesos políticos asociados a los procesos de reformas estructurales de los años noventa. En este sentido los trabajos destacan la participación del sector en el proceso de “distribución de compensaciones” tanto mediante políticas de protección económica dirigidas a empresas terminales y autopartistas dentro de escenarios de liberalización comercial (Villalón, 1999; Etchemendy, 2009) como a las estrategias llevadas adelante por los sindicatos- SMATA y UOM- dentro de la coalición del gobierno de Carlos Menem, minimizando el rechazo a dichos programas perjudiciales para el mercado

laboral a cambio de ciertos programas de incentivo selectivo para el sindicato en particular (Murillo, 2005, Etchemendy, 2003).

Si bien utilizados como fuentes secundarias, los mencionados trabajos presentan limitaciones temporales y explicativas que serán complementados en la presente tesis. En primer lugar, los trabajos relevados, en su mayoría, no consideran dentro del alcance temporal de su estudio la evolución del sector en su período más reciente y de mayor crecimiento, sino que adquieren relevancia coyunturas puntuales como el período de reformas de mercado y los primeros años de transición al nuevo régimen macroeconómico, careciendo estos de un análisis comparativo de los dos períodos completos como de las particularidades que se presentan en el sector entre los años 2003 y 2014. En segundo lugar y de mayor relevancia, si bien los trabajos relevados abordan las temáticas consideradas en esta tesis - políticas estatales, relación inter-firmas, capacitación laboral y relaciones laborales-, el análisis del sector desde una perspectiva institucional y sistemática y analizando el rol que el Estado en interacción con otros actores posee detrás de estos marcos, se encuentra ausente en las explicaciones de los trabajos relevados. Por último, aunque si bien desde la economía política, área en la que se ubica esta tesis, dicha perspectiva ha sido considerada en los trabajos mencionados, no se presenta un análisis desde la misma en el período posterior a la convertibilidad, por lo que es en la continuación de esta secuencia temporal y eligiendo a VdC como marco teórico de análisis donde se ubica la presente tesis.

En resumen, el estudio del sector automotriz en Argentina desde las dimensiones propuestas por el marco de VdC, permitirá no sólo avanzar en el estudio de la relación entre las empresas, los determinantes de la capacitación laboral y las relaciones laborales en el sector desde la perspectiva sistemática de las *complementariedades institucionales*, sino que incorporando la dimensión estatal dentro del marco teórico propuesto, el trabajo realizará un avance al ejercicio de conceptualizar el tipo de economía presente en América Latina, contribuyendo a este mediante el estudio empírico del Estado dentro de un nuevo escenario económico post-reformas neoliberales como así también analizando sus implicancias en la existencia de casos “sui generis” dentro del escenario de las Economías Jerárquicas.

Marco Metodológico

Como anticipamos en la introducción, el trabajo consiste en un estudio de economía política de tipo descriptivo-explicativo que tendrá por objetivo la verificación y contrastación empírica del marco teórico de Variedades de Capitalismo y su aplicación a América Latina a través del estudio de caso del sector automotriz en Argentina en el período comprendido entre los años 2003 y 2014, abarcando así los

gobiernos de Nestor Kirchner (2003-2007) y Cristina Fernández de Kirchner (2007-2014). Al mismo tiempo, el trabajo tiene por objetivo específico realizar el ejercicio de conceptualizar el rol que asume el Estado en dicho marco teórico mediante la incorporación de una dimensión adicional a las propuestas inicialmente por Hall y Soskice (2001).

Siguiendo a Van Evera (1997) “La existencia de casos excepcionales o *outliers* es una señal de que el marco teórico necesita de condiciones específicas para operar y los estudios de caso pueden facilitar la comprensión de dichas condiciones”¹⁶. Si bien criticado por su incapacidad para construir generalizaciones causales, su inhabilidad para aislar características idiosincrásicas de los casos y minimizar efectos de varianzas extrañas (Lodola, 2009), el método de estudio de caso permitirá en este trabajo realizar una “contratación empírica fuerte” - ya sea a favor o en contra- del marco teórico a través de un análisis cualitativo de las dimensiones seleccionadas en un sector de la economía en particular, utilizando para ello, tanto fuentes primarias y secundarias como entrevistas en profundidad con actores asociados a dicho sector. A su vez, siguiendo las ventajas del estudio de caso, el trabajo permitirá realizar un “refinamiento operacional” e innovación al marco teórico incorporando el Estado como dimensión adicional a los fines de analizar en qué medida su participación refuerza o permite superar las características presentes en la región. Por último, el estudio longitudinal del período en las dimensiones consideradas permitirá un “rastreo de procesos” útil para describir fenómenos particulares presentes en el caso de estudio y no evaluados explícitamente en la teoría que servirán para ensayar una hipótesis explicativa de los hallazgos respecto de la participación estatal en el sector

Si bien como sostiene Van Evera (1997) “Una teoría es verificada o rechazada cuando se testean todas sus partes”¹⁷ la investigación referirá de modo general a las cinco dimensiones o esferas de VdC pero hará especial énfasis mediante el análisis de *rastreo de procesos* en sólo dos (tres) de ellas: Relación Inter-Firmas, Capacitación Laboral, Mercado de Trabajo. Las dimensiones restantes, Gobierno Corporativo y Relaciones Industriales serán consideradas en las descripciones de la estructura del sector referido a la cantidad de empresas y sindicatos y vínculos con las características principales del mercado de trabajo pero no se realizará un estudio explicativo de las mismas dentro del sector.

En la *Tabla 1* se presentan las dimensiones de análisis consideradas por Hall y Soskice (2001) y las categorías que presentan en cada uno de los tipos ideales de economías ilustrando de modo

¹⁶ Van Evera (1997) pág 54.

¹⁷ Van Evera (1997) pág 55

esquemático la descripción realizada de cada una de estas en el marco teórico. Explicando las dimensiones consideradas, el énfasis del estudio estará colocado en primer lugar, en la dimensión de **Relación Inter-Firmas**. Siguiendo a Hall y Soskice esta “esfera de interacción” refiere a las características que presenta la coordinación de las empresas con sus distintos proveedores, clientes, y empresas relacionadas en lo referido a provisión estable de insumos de producción, transferencia de tecnología y actividades de investigación y desarrollo. En este punto las LME presentan una coordinación sostenida por el criterio de asignación del mercado entre las empresas, las cuales poseen relaciones de compendia con el resto de los actores. En las CME las empresas establecen relaciones estables y coordinadas, las cuales mediadas por instituciones estatales y asociaciones empresarias fuertes fomentan la inversión desarrollo tecnológicos e integración entre sectores (Hall y Soskice, 2001). Por su parte en América Latina las empresas multinacionales establecen relaciones jerárquicas en las cuales principalmente las empresas exportadoras insertas dentro de cadenas de producción global determinan una relación entre las firmas mas vertical que horizontal, referido a las transferencia de tecnología y desarrollo de nuevos actores. (Schneider, 2013).

TABLA1 : Tipos de Economías según dimensiones de Variedades de Capitalismo (VdC)

DIMENSIONES	Sub-Dimensiones	LME	CME	HME
Gobierno Corporativo	Estructura de Propiedad	Dispersa	Blockholding	Blockholding familiar
	Tipo de empresa predominante	Corporaciones, Multinacionales	Grupos economicos, empresas controladas por bancos	Grupos de negocios jerárquicos y Multinacionales
Relaciones Inter-firmas	Relacion dentro del sector	Competitiva	Asociaciones Sectoriales	Oligopólicas
	Relacion con proveedores	Competitivas	Largo Termino, Negociadas	Integracion Vertical
Relaciones Industriales	Relación Industrial	Pocos Sindicatos	“Encompassing Unions”	Pocos Sindicatos
Mercado de Trabajo	Relación Laboral	Corta duración Mercado	Largo duración, Negociadas	Corta Duración, Mercado, Atomizadas
Capacitación Laboral	Competencias Laborales	General	Específicas de cada sector	Baja
	Comités trabajador-empresa	No	Si	No

Fuente: Elaboración en base a Schneider (2013)

Para el caso de la dimensiones de **Capacitación Laboral** estas refieren a los problemas que enfrentan las empresas para asegurarse de personal con las calificaciones adecuadas para cada procesos de producción, refiere tanto a las políticas de las empresas para invertir en capacitación cómo a las acciones por parte del sector trabajo y las características del mercado de trabajo. En este punto en las LME dada las relaciones laborales de corta duración las empresas tienen incentivos bajos a calificar a sus trabajadores, los cuales ante la ausencia de programas estatales y falta de coordinación entre empresas y sindicatos, se caracterizan por poseer una calificación de tipo general. Opuesto a este se encuentran las CME's en la cual las relaciones laborales estables y la existencia de coordinación entre empresas-sindicatos y políticas publicas estatales resulta en trabajadores con calificaciones laborales específicas y desarrolladas. Para el caso de América Latina, como describimos con el fenómeno de “la trampa de la baja calificación laboral”, en un escenario de relaciones laborales atomizadas, empleos de corta duración, falta de coordinación entre empresas-sindicatos y ausencia de políticas laborales estatales el resultante es sectores de trabajadores con niveles bajos de competencias laborales.

Por último, la dimensión de **Mercado de trabajo** refiere al tipo de relación laboral entre empleador-trabajador y el criterio por el cuál está se organiza, en especial el tipo de interacción entre empresas y sindicatos. En este punto, las LME posee relaciones laborales de corta duración coordinadas a través de criterios de asignación de mercados laborales competitivos. En las CME el tipo de relación coordinada y de suma positiva entre empresas y sindicatos determina relaciones laborales de larga duración, mientras que para el caso de las economías latinoamericanas, la ausencia de vínculos entre las empresa, la baja densidad sindical y alto grado de rotación laboral estable relaciones laborales de tipo atomizadas y de corta duración.¹⁸

Siguiendo las “esfera de interacción” mencionadas en el cuadro, el criterio que guía la selección del sector automotriz-autopartista en Argentina como caso de estudio radica tanto en su relevancia teórica como empírica. En primer lugar, la morfología de la cadena de valor del sector automotriz y la configuración de la relación entre empresas- sindicato y las variables del mercado de trabajo representan un campo ideal para el estudio propuesto. En este sentido la estructura de la cadena de valor organizada en torno a la producción de vehículos, motores y cajas de transmisión por parte de 11 filiales de empresas multinacionales e integrada hacia atrás por 400 empresas restantes en el sector autopartista (de primer, segundo y tercer anillo) permitirá analizar en qué medida dichas empresas se vinculan de modo

¹⁸ Schneider (2013) Pág. 11

jerárquico y vertical, cuáles son los determinantes de dicha relación y puntualmente a los fines de este trabajo, analizar qué rol poseen detrás de estas características la política económica e industrial estatal dirigida al sector. Respecto de la configuración de la relación de las empresas principalmente con el Sindicato de Mecánicos y Afines al Transporte Automotor - SMATA- a través de los acuerdos y negociaciones colectivas y principalmente la vinculación con el Estado a través de la implementación de políticas de capacitación laboral y sostenimiento del empleo permitirá analizar el modo en que el caso se aleja de lo sostenido por la teoría no sólo contradiciendo el punto de las relaciones laborales atomizadas, sino el modo el por el cuál políticas estatales fomentan la coordinación y se orientan a superar “la trampa de la baja calificación laboral”

Por último, para realizar el ejercicio de análisis del Estado en las dimensiones seleccionadas y la conceptualización de dicho rol dentro del marco VdC se estudiarán las políticas públicas listadas en la *Tabla 2*. En este sentido para el análisis del Estado en la *Relación Inter-firmas*, y siguiendo tangencialmente la operacionalización y análisis de Etchemendy (2009) y Schmidt (2003), se estudiará la Política Económica e Industrial del Ministerio de Industria desagregada en dos tipos de políticas: *Política Comercial (Market Share* a través de aranceles y regímenes tarifarios) y *Política Crediticia e Impositiva* concentrada principalmente en la promoción de la sustitución de importaciones vía incentivos o fomentos puntuales al sector vía créditos para inversión o exenciones impositivas.

Para el análisis del rol del Estado dentro la dimensión de *Capacitación Laboral y Mercado de Trabajo* se sigue el análisis que en la literatura asociada (Mares, 2003; Thelen, 2006; Iversen, 2006; Estevez Abe, 2003) se realiza para estudiar los determinantes e incentivos de la política social dentro de este marco. Para ello se analizan las políticas puntuales del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS) respecto a Capacitación Laboral (Certificación de Competencias Laborales, Red de Formación Continua y Crédito Fiscal para la Capacitación) cómo también aquellas políticas que según el marco de VdC determinan los criterios de inversión en capacitación por parte de los distintos actores, aquí se destacan las políticas de sostenimiento del empleo (Programa REPRO y Procedimientos Preventivos de Crisis) y las orientadas a la protección del salario vía mediación estatal en las negociaciones colectivas entre sindicatos y empresas.

Siguiendo entonces el marco teórico propuesto por Hall y Soskice (2001) y ante la ausencia de trabajos que analicen el sector automotriz en Argentina desde una perspectiva institucional y de economía política centrada en la participación del Estado en la trama, los siguientes capítulos presentarán el análisis empírico de la tesis siguiendo las dimensiones consideradas en el marco

metodológico. A partir del estudio de las políticas públicas mencionadas y listadas en la tabla a continuación, dicho estudio permitirá, siguiendo los principales antecedentes históricos en cada uno de ellas, avanzar en el análisis que el Estado, tanto a través de la política industrial como laboral, posee para profundizar o superar las características jerárquicas de las economías latinoamericanas.

Tabla 2: Políticas Públicas Estatales

Tipo de Política Pública		Programas específicos
Política Industrial (Ministerio de Industria)	Comercial (Aranceles, Regímenes Tarifarios)	Régimen de Aduana Factoría (RAF)
		Acuerdo de Complementación Económica (México- Chile - Uruguay)
		Acuerdo de Complementación Económica N° 14 con Brasil
		Sistema de Admisión Temporal
		Licencias no Automáticas y Antidumping
	Crediticia e Impositiva (Créditos blandos para inversión o consumo, Exenciones y reintegros impositivos)	Régimen de Incentivo a la Competitividad de las Autopartes Locales
		Régimen a la Consolidación de la Producción Nacional de Motores y Cajas de Transmisión
		Fondo de Garantía de Sustentabilidad (ANSES)
		Programas de Financiamiento Productivo del Bicentenario
		Plan Pro.Cre.Auto I
		Financiamiento para la Ampliación y Renovación de Flota del Transporte Automotor de Cargas.
		Régimen de Saldo Técnico IVA
Política Laboral (Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social)	Capacitación Laboral	Certificación de Competencias Laborales
		Red de Institutos de Formación Continua
		Crédito Fiscal para la Capacitación
	Sostenimiento del Empleo	Programa de Recuperación Productiva (REPRO)
		Procedimientos Preventivos Anticrisis
	Negociaciones Colectivas	Convenios Colectivos - Actividad y Empresa -
		Acuerdos Homologados
		Conciliación Obligatoria (asociada a conflictividad social)

Capítulo II: Políticas Económicas e Industriales: ¿Coordinación estatal en la relación Terminal-Autopartistas?

Siguiendo a Humbert (1994) la política industrial estratégica en el sistema de producción globalizado se debate entre a) generar condiciones para atraer Inversión Extranjera Directa b) Promover el desarrollo de las empresas dentro de la cadena de producción local. ¿Pueden estas dos últimas combinarse?¹⁹. En esta discusión el presente capítulo considera la cadena de producción automotriz argentina en su período de mayor crecimiento (2003-2014) a los fines de conceptualizar el modo en que el Estado, a través las políticas industriales estatales, influye en la relación entre las empresa del sector. ¿Favorecen éstas a las Empresas Multinacionales de la trama y establecen un modelo de producción jerárquico como sostiene Schneider (2013)? ¿Posee el Estado un “rol coordinador” en la trama automotriz? Para responder estas preguntas, se presentan los principales argumentos detrás de la discusión sobre política industrial y se describen brevemente los antecedentes de políticas industriales dentro del sector. Posteriormente se analiza la estructura de la cadena de valor automotriz-autopartista identificando las principales problemáticas asociadas a esta. Por último se estudiará la política industrial - Comercial e Impositiva y Crediticia- implementada en el sector a partir del año 2003 analizando en qué medida se aproxima esta a los puntos mencionados anteriormente.

Política industrial y Relación Inter-Firma

Las visiones económicas clásicas entienden a la política industrial como la herramienta destinada a superar los obstáculos específicos en dirección al desarrollo en circunstancias que el mercado puede fallar (Pagés, 2010). Siguiendo a Ha Joon Chang (1996), la política industrial puede a su vez ser definida como las medidas destinada a industrias particulares, ya sean empresas líderes o sus componentes, destinadas a obtener resultados que son percibidos por el Estado como eficientes para la economía en su conjunto”.²⁰

Desde dichos enfoques clásicos los fundamentos detrás de las políticas industriales se asocian directamente a fomentar un cambio estructural en la economía y son analizados principalmente en torno a dos dimensiones: Horizontal (Funcional) y Vertical (Selectivo). Respecto a la dimensión horizontal la política industrial se enfoca en resolver las fallas de mercado y generar “externalidades marshallianas”

¹⁹ Preguntas formuladas por Humbert (1994) en “Strategic Industrial Policies in a Global Industrial System” Review of International Political Economy Vol. 1, No. 3 (Autumn, 1994), pp. 445-463

²⁰ Ha Joon Chang (1994) pág 66. Traducción realizada por el autor.

en la cuál el crecimiento de un sector incrementa el tamaño del mercado local expandiendo el crecimiento y el desarrollo al resto de la economía. Mientras que la dimensión vertical, refiere en cambio, a los incentivos de la política industrial e instituciones estatales orientadas al desarrollo y vinculación entre actores -ensambladores, proveedores, compradores - dentro de un sector específico. Asociada a las políticas de sustitución de importaciones (ISI), esta última dimensión refiere a la idea de “seleccionar los ganadores” e impulsar políticas de protección específica (tarifas, barreras arancelarias, políticas de compra nacional, etc) a los fines de librarlos de la presión externa y lograr el desarrollo de las empresas nacionales (Pagés, 2011; Shrank y Kurtz, 2005; Chang 1996).

Ahora bien, ¿Cómo afecta a esta perspectiva de política industrial el escenario de integración comercial internacional y la globalización de los sistemas de producción? Lejos de significar la disminución del rol del Estado, los marcos analíticos más modernos incorporan una *dimensión internacional* al estudio de la política industrial representada entre ellos por la literatura de las “Open Economy Industrial Policies”²¹ y de “Global Value Chains (GVC)”²².

En este nuevo escenario, la política industrial se aleja en dos aspectos de la noción tradicional. En primer lugar, a diferencia de ser una política mercado internista, las nuevas políticas industriales se concentran en fomentar la localización de empresas transnacionales e Inversión Extranjera Directa (IED) a los fines de incorporar la economía en las cadenas globales/regionales de producción. Sumado a esto, dichas políticas promueven la diversificación de la matriz exportadora, ya sea mediante el estímulo al desarrollo de nuevos sectores no tradicionales vía instrumentos no convencionales (subsidios, créditos blandos) cómo al fomento al desarrollo de competencia endógenas de las empresas locales e incorporación a dichas cadenas globales de producción vía promoción estatal (Finchestein, 2012). Esto introduce al segundo punto de diferenciación. La política industrial y el rol del Estado en este escenario, deja de estar asociado necesariamente a la noción de cambio estructural y se vincula a fomentar la coordinación entre las operaciones de exportación con las empresas y desarrollo de empresas domésticas fomentando la transferencia de tecnologías, inversión en I&D y creación de empleo calificado dentro de

²¹ Para una referencia sobre la literatura sobre “Open Economy Industrial Policies” ver Schrank y Kurtz (2005), Rodrik (2004)

²² Para una referencia sobre la literatura de Cadenas Globales de Producción (GVC) ver Sturgeon (2001), Gereffi *et al* (2005)

estas cadenas de producción (Doner, 2001; Sturgeon, 2008, Rodrik, 2004)²³.

El punto gira entonces en torno del estudio del rol de coordinación del Estado dentro de estas relaciones entre empresas multinacionales y firmas locales respecto a la integración de empresas multinacionales en las tramas locales, la formación de *clusters o redes de producción*, la relación productor-proveedor y la promoción o restricción de estrategias de tipo *rent-seeking* por parte de los distintos actores (Krueger, 1972; Doner, 2001). Es decir siguiendo a Schneider (2003) es preciso analizar cuál es el grado de autonomía del Estado para determinar qué tipo de empresas fomentar y cómo esta se vincula con su estrategia de desarrollo económico. Es en función de estas últimas preguntas que se considerará el sector automotriz en Argentina, analizando los antecedentes de políticas públicas asociadas a la trama y posteriormente sus implicancias en la relación entre las empresas en el período más reciente.

Antecedentes: El Régimen Automotor de 1991.

Como sostuvimos anteriormente, por sus implicancias para el desarrollo económico en términos de empleo, sofisticación tecnológica y equilibrios de balanza comercial, la industria automotriz ha sido objetivo de diversas políticas destinadas a fomentar su crecimiento en los países en vías de desarrollo. Argentina no es la excepción en este caso (Arza y Lopez, 2008). Desde 1959, pasando por 1991 y hasta el presente, el sector ha sido objetivo de distintos regímenes especiales de promoción y desarrollo, que respondiendo primero a una lógica mercado-internista y de sustitución de importaciones y luego a las presiones de la internacionalización, fueron determinando distintos grados de participación estatal y patrones de desarrollo dentro de las empresas de la trama.

Tras un período de crecimiento del mercado doméstico y con la localización de las primeras Empresas Multinacionales en el sector a partir de 1920²⁴, en 1959 y bajo el gobierno de Frondizi se formaliza el primer “Régimen de Promoción de la Industria Automotriz “(Decreto 3.963) y fomento de

²³ “Upgrading refiere según Doner (2001) a la habilidad de las firmas de continuamente mejorar sus capacidades de producción en el sentido de permitiré competir en los mercados globales y pasar de actividades con bajo valor agregado a aquellos con alto valor agregado. Se destaca la literatura que analiza de manera sistemática los tipos de relaciones que emergen entre las Multinacionales y las empresas domesticas en el marco de los mercados emergentes y su impacto sobre el “upgrading” (Meyer, 2004, Ramamurti, 2004)

²⁴ Las empresas norteamericanas General Motors, Ford y Chrysler instalan las primeras ensambladoras en el país y luego fábricas para el mercado de reposición (Sourrouille, 1980).

la localización de empresas transnacionales mediante la “Ley de Inversiones Externas” (14.780)²⁵ a los fines de desarrollar el mercado doméstico vía participación extranjera y coordinación estatal. Así mediante la igualdad jurídica entre capital nacional y extranjero, las nulas restricciones para el giro de utilidades y laxas restricciones arancelarias y exigencias de contenido local (60% del vehículo final podía ser importado) se impulsaría la radicación de 23 empresas multinacionales en el sector y la expansión de la producción de 28 mil unidades por año en 1946 a 128.000 unidades en 1961 (Sourrouille, 1980). Explícitamente el modelo se proponía favorecer la industria terminal postergando de este esquema el desarrollo de empresas locales.²⁶

Ante este escenario de desarrollo asimétrico, en 1965 el gobierno de Illia sanciona un Nuevo Régimen Especial para el sector orientado a potencial el sector autopartista. La nueva medida contemplaba el incremento del requerimiento de contenido local a un 96%, aumentaba la exigencia en los criterios de medición e impedía la localización de empresas extranjeras. En 1971 se avanza aún más en esta dirección, se sanciona el “Régimen de Reconversión de la Industria Automotriz” donde se protegía a la industria y se buscaba el abaratamiento de precios domésticos mediante la prohibición de importaciones de vehículos hasta 1980 y la aplicación de “listas positivas” para el control selectivo de importación de autopartes. Además, se introducía por primera vez un incentivo a las exportaciones del 50% sobre las ventas externas, resultando en una exportación de 59.000 unidades entre 1971 y 1976. Por último ya en el gobierno peronista de 1973, se elimina la igualdad jurídica entre capital nacional y extranjero sancionada anteriormente, consolidando el cambio en la relación con las multinacionales del sector y avanzado en el modelo de la ISI (Sourrouille, 1980).

El giro duraría poco. En 1977 el gobierno militar realiza un cambio rotundo en la política de desarrollo industrial hacia un modelo aperturista y con menor participación del Estado. En esta línea se sanciona una nueva “Ley de Inversiones Extranjeras” (21.382) donde se retoma la igualdad entre capital nacional-extranjero y se sanciona una nueva “Ley de Promoción Industrial”. El sector automotriz no estaría ajena a la tendencia. En 1979 se modifica el Régimen Automotriz y se promueve la liberalización de las protecciones arancelarias, la eliminación de restricciones a las importaciones y “listas positivas”,

²⁵ En 1961 se introducirían modificaciones al régimen automotor inicial en las que se incorporaban consideraciones respecto del contenido local. Se exigía ahora mayor contenido local y consideraciones de inversiones superiores a 2 millones de dólares para aprobar cupos de importación. (Sourrouille, 1980)

²⁶ En este escenario aumentaba la presión de las multinacionales por liberalizar el comercio. En respuesta a esta se crea la primer Comisión Nacional de la Industria Automotriz destinada a proteger los intereses del sector autopartista (Sourrouille, 1980)

se anulan los impedimentos a la localización de empresas extranjeras e integración vertical y se fomenta al intercambio de autopartes en el cuál las piezas importadas se validarían como de fabricación nacional.²⁷Claramente la presión por liberalizar de las terminales se sobreponía del interés por proteger y promover la industria nacional de las empresas autopartistas (Sourrouille, 1980). Ante este quiebre con el modelo de sustitución de importaciones heredado de políticas anteriores y en un escenario de crisis económica y caída en la producción, se genera una salida de empresas terminales del país y la reconversión de la estructura de propiedad del sector donde emergen grupos empresarios con participación local (Kosacoff et al, 1991)²⁸.

Los años ochenta serían en este continuo la peor década en términos de desempeño del sector. La crisis de la deuda y la recesión prolongada con alta inflación repercutirían en el la trampa automotriz limitando la producción a menos de 200.000 unidades, expulsando personal, y contrayendo el sector autopartista de 856 establecimientos en 1981 a 580 en 1990. Factores que repercutirían de manera directa o indirecta en el atraso en materia tecnología y pérdida de competitividad del sector dadas las restricciones del mercado doméstico (Arza y Lopez, 2007).

En este contexto y dentro del escenario de reformas de mercado se establece el Régimen Automotriz en 1991, principal antecedente a considerar en esta tesis. Diagramado de manera tripartita entre Empresas, Sindicatos y Estado en la Comisión de Concertación para la Reconversión de la Industria Automotriz creada en 1990, el “Régimen Automotriz” se proponía la reestructuración del sector, el incremento de los niveles de productividad y competitividad asociada a exportaciones a los fines de aligerar en primera instancia las presiones sobre la balanza de pagos. Para ello establecía : a) acuerdo de no incremento ni salarial ni precio final de los autos; b) una barrera tarifaria del 30% cuando el resto de la economía era del 10%; c) contenido de autopartes importadas máximo del 40% para vehículos; d) un arancel del 2% para autopartes de extra-zona; e) una tarifa del 2% para la importación de vehículos en un esquema compensado (Arza y Lopez, 2008; Etchemendy, 2001). De este marco se derivaba que mientras las terminales se favorecían con una protección nominal del 20% y una efectiva del 64% en la importación de vehículos, la protección al sector autopartista era significativamente menor

²⁷ Aumentan a su vez los porcentajes de importación permitidos, tanto en vehículos finales como de piezas y autopartes (Sourrouille, 1980)

²⁸ Las empresas que se habían instalada bajo los distintos esquemas de incentivos anteriores se retiran del país. General Motors (1979), Citroen (1979), Chrysler (1980 abandonan el país. Otras quedan asociadas a empresas locales. Fiat y Peugeot quedan asociadas con Sevel - Fiat como socio minoritario y Peugeot como licencian. Ford y VW forman una empresa conjunta denominada Autolatina. (Kosacoff, et al ,1991)

e iba desde un 2% en protección efectiva para el caso de la producción de conjuntos y sistemas hasta un -23% y -17% en la producción de juntas y campanas de freno como casos extremos. Las consecuencias de este marco regulatorio llegaban al hecho de que un vehículo podía considerarse “nacional” con solo el 28,6% de componentes nacionales (Cantarella y Katz, 2008).

A este paquete de incentivos se añadieron los derivados de la conformación del MERCOSUR. La firma del Protocolo de Ouro Preto en 1994 y del Acuerdo de Complementación N°14 con Brasil representaron un aporte adicional al nuevo escenario de cadenas de producción globales e implementación de políticas corporativas de complementación regional. En este marco regulatorio se establecía el libre intercambio de vehículos y autopartes sujeto a requisitos de desempeño y puntualmente se sostenía que las autopartes importadas desde el MERCOSUR serían consideradas nacionales a los efectos del cumplimiento de normas de contenido máximo importado, además del establecimiento de cupos por empresas sin necesidad de compensación exportaciones-importaciones (Arza y Lopez, 2008). Aunque en 1996 se extenderían dichos incentivos al sector autopartista con el objetivo de “compensar” también los actores de esta parte de la cadena, los resultados de la década en términos de estructura del sector y rol del Estado en la coordinación de la trama según la perspectiva descripta en la sección anterior, serían limitados y los beneficios asimétricos.²⁹

Respecto de la estructura de la cadena de producción, se logró la instalación de autopartistas globales y la re-localización de empresas terminales multinacionales que anteriormente habían abandonando la producción en el país,³⁰ logrando al mismo tiempo un incremento en las exportaciones y aumento de la productividad dada una modernización realizada por las empresas (Kosacoff, 1999). Sin embargo, este proceso de reestructuración en Argentina se dio en un esquema de precios relativos favorables a la importación de autopartes (dada la apreciación del tipo de cambio) y un marcado sesgo pro-importador de los marcos normativos locales que restringieron los “efectos derrame” sobre el sector autopartista y permitieron un mercado asegurado para el crecimiento de las multinacionales. A su vez la eliminación de las restricciones al comercio en el MERCOSUR generó la migración de empresas autopartistas hacia Brasil y la pérdida de autonomía de las terminales locales respecto a sus pares brasileñas (Castillo et al, 2007).

Es decir, en un escenario de liberalización general de la economía, la tasa de protección mayor

²⁹ Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos (1991, Ene) Decreto 33/96 Disponible en Línea <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/32394/texact.htm>

³⁰Renault, Ford, Iveco Scania, Mercedes GM, Toyota, Chrysler, Dina, Fiat y Peugeot vuelven a producir en el país.

relativa del sector automotriz y la liberalización en aspectos puntuales, junto a la no inclusión de las autopartistas en el acuerdo inicial generaba una situación en la cuál el Estado financiaba la reconversión productiva de las terminales y proveedores globales, al costo de sustituir proveedores locales y dismantelar los eslabonamientos de la cadena de producción local (Cantarella y Katz, 2008). El escenario resultante de esta década sería un mercado de rentas aseguradas por parte de las terminales derivado de las ventajas competitivas estáticas de los marcos regulatorios y casi nulas políticas públicas estatales destinadas al desarrollo local (Motta, 2007).

Estructura de la Cadena de Valor Automotriz-Autopartista

De los distintos regímenes de promoción del sector analizados y principalmente del Régimen Automotriz de 1991 y la creación del Mercosur durante el período de reformas de mercado se derivan los incentivos que determinarían la estructura de la cadena de valor y la relación entre las empresas del sector en su período de mayor crecimiento tras el cambio de régimen macroeconómico en 2002.³¹ En este marco y dentro de una estructura internacional de cadenas de producción globalizadas, la trama automotriz en Argentina se estructura en torno a empresas terminales encargadas del ensamblaje final de vehículos y en “tres anillos de proveedores” clasificados por la literatura especializada según su proximidad en la relación con las terminales.³²

Las empresas terminales, representadas sectorialmente en la Asociación de Fabricantes de Automotores (ADEFSA), se componen de 11 filiales de multinacionales, concentradas en la producción de vehículos, utilitarios, transportes de carga y cajas de cambios.³³ Beneficiadas por los marcos regulatorios y restringidas por los requerimientos de insumos de alta sofisticación tecnológica, estas empresas mantienen una estrategia de producción *regional-global de tipo flexible*, en la cuál abastecen su producción de un reducido número de autopartistas regionales, y en menor medida locales, y comercializan su producción a nivel regional y local.³⁴ Este esquema de abandono del modelo de

³¹ Gerrefi (2005): “Claramente, historia, instituciones, geografía, el contexto social, la evolución de las reglas de juego y *path-dependence* influirán en cómo las firmas y grupos de firmas se vinculan en la economía global”

³² Mediante sistemas de producción modular, de tipo “*kanban*”, “*kaizen*” la producción se organiza en torno a una estructura de anillos, por la cual las terminales transfieren tareas centrales de desarrollo a proveedores y se concentran en el ensamblado. Las autopartistas adquieren importancia en el valor agregado de la industria.

³³ Fiat-Chrysler Argentina S.A., Ford Argentina S.A., General Motors de Argentina S.R.L, Honda de Argentina S.A, Iveco Argentina SA - Mercedes-Benz Argentina - Renault Argentina S.A. - Scania Argentina S.A.- Peugeot Citroen Argentina S.A. - Toyota Argentina S.A. - Volkswagen Argentina S.A

³⁴Se destacan casos como General Motors y Peugeot donde la estrategia comercial y las decisiones de inversiones gira en torno a aprovechar la expansión del mercado doméstico (Arza y Lopez, 2008)

producción local y la adopción del modelo de producción flexible se ubica dentro de las estrategias de las terminales de adaptación a elevados estándares tecnológicos y políticas de reducción de costos a través del cambio en la relación con sus proveedores. Las terminales se abastecen ya no de partes separadas, si no que adquieren sub-componentes y sistemas a un número reducido de proveedores (generalmente globales) seleccionados en base a estrictos criterios de precio-calidad, escalas de producción y plazos de entrega (Cantarella y Katz, 2008).

Si bien estos requerimientos se ubican dentro del escenario de *global sourcing* de la producción, determinan el tipo de “integración vertical hacia atrás” de la cadena local al establecer una diferenciación en torno a las empresas que pueden adaptarse o no a los nuevos requisitos. A su vez dicha relación jerárquica de las terminales “aguas abajo” es identificada - aunque en distinta modalidad- en la relación de las terminales con sus filiales y casas matrices. Producto de los incentivos del Mercosur y la diferencia de escala de mercado entre Argentina y Brasil, las terminales locales perdieron grados de libertad y autonomía respecto a las filiales en Brasil y las casas matrices respecto a decisiones de producción e inversión, manteniendo así el rasgo jerárquico protagonizado por las empresas multinacionales identificado por Schneider (2013) tanto al interior de la cadena como en su relación con las casa matrices (Castillo et al, 2007).³⁵

Como resultado de estas tendencias de la industria terminal, las 400 empresas que componen el sector autopartista, representadas la mayoría de ellas en la Asociación de Fabricas Argentinas de Componentes (AFAC) y en la Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina (ADIMRA), se hallan estructuradas jerárquicamente en un esquema de varios niveles. Las empresas del Primer Anillo concentra autopartistas globales (30 de las 100 con mayor volumen de producción global) y locales, principalmente sistemistas³⁶ y fabricantes de componentes, que poseen las capacidades tecnológicas para cumplir con los estrictos estándares de calidad y abastecimiento establecidos por las decisiones de descentralización y reducción de costos de producción de las empresas terminales. A su vez poseen capacidades de inversión para desarrollar nuevos productos, llegando incluso a alcanzar niveles desarrollos en condiciones de producir vehículos (Caso de la empresa autopartista Magna) o desarrollar una producción conjunta con las terminales (Cantarella y Katz, 2008). El Segundo y Tercer

³⁵ Los compromisos asumidos globalmente restringen y condicionan decisiones locales (Cantarella y Katz, 2008) La concentración en Brasil de la cúpula regional de gran parte de las áreas de compras, también genera sobre-costos explícitos e implícitos a los proveedores locales que no tienen filial en ese país.

³⁶ Dada su proximidad con las terminales las empresas sistemistas son frecuentemente identificadas en la literatura asociada como del 0,5 anillo.

Anillo de Proveedores, refiere a empresas de capitales locales con un vínculo débil con las terminales, dirigiendo su producción al mercado de reposición y en menor parte al abastecimiento de las empresas primer anillo. Las empresas del segundo anillo se especializan en la producción de componentes (tales como tapas de cilindro, pistones, escapes, etc.) mientras que las pertenecientes al tercer anillo refiere a empresa proveedoras de materias primas y no concentradas solamente en el sector automotriz.³⁷

Por lo que siguiendo estas características de la estructura de la cadena de valor, el sector autopartista podría dividirse a los fines del estudio en función de su participación activa o no con las terminales dentro de este escenario de producción flexible y de complementación regional. Siguiendo este punto, los participante activos son aquellos proveedores globales filiales de multinacionales que comercializan a un número reducidos o único de terminales y que además de requerimientos técnicos posee una disponibilidad de capitales para competir eficientemente en precios y sostener proyectos en el largo plazo.³⁸ Del mismo modo que las terminales, estas empresas, sostiene su producción en abastecimiento con partes importadas y producen para exportación³⁹. Los actores no participantes directamente de este modelo de producción centrado en exportaciones, son los proveedores locales. A diferencia de los anteriores, refieren a empresas de menor tamaño, de capitales nacionales y que abastecen y comercializan su comercialización dentro de una red local. Su limitado desarrollo, menores capacidades financieras y tamaño dentro del mercado los posiciona sin poder de formar precios y en dificultades para soportar la estructura de contratos y reducción de costos sostenida por las terminales (Sica, 2009; Yoguel y Erbes, 2007). Importante esta diferencia para analizar en las dos secciones siguientes cómo evolucionaron ambos grupos a partir de 2002, quiénes fueron los sectores más favorecidos en este caso y en qué medidas las políticas publicas contribuyeron a profundizara las tendencias.

³⁷ Mas atrás en la cadena se encuentran las empresas asociadas al sector desde el área de servicios. Aquí se destacan tanto las concesionarias (oficiales o privadas) nucleadas en la Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA), como los talleres Mantenimiento y Reparación representados en en la Federación Argentina de Asociaciones de Talleres y Reparación de Automotores (FAATRA)

³⁸ Yoguel y Erbes (2007) identifican en 2007 que mientras el 90% de las firmas clasificadas como del primer anillo venden más de la mitad de la producción a las terminales, alrededor de tres cuartos de las firmas del segundo anillo y del mercado de reposición venden menos del 10% a las terminales automotrices.

³⁹ En un trabajo en base a encuestas en el sector autopartista, Yoguel y Erbes (2007) sostienen que el suministro de partes importadas totales, es significativamente superior entre las firmas del primer y segundo anillo (en el 47% y 43%) mientras en el segundo anillo es levemente más significativo el grupo de abastecimiento nacional (57% Vs. 43%) y en reposición prevalece el abastecimiento nacional (71% Vs. 14%).

Crecimiento y Déficit Post-Convertibilidad

Acompañando la reactivación de la industria tras el cambio de régimen macroeconómico con la devaluación del año 2002, el desempeño del sector automotriz en el período específico bajo estudio (2003-2014) puede ser analizado en tres sub-períodos: crecimiento sostenido durante 2003-2008, recesión por crisis económica internacional entre 2008-2009, y recuperación del crecimiento con una breve recesión al final durante 2010-2014. A pesar de estas oscilaciones es preciso destacar que en términos de desempeño en el marco de economías abiertas, el sector no solo aumentó su producción respecto a décadas anteriores, sino que se sostuvo en un modelo exportador de vehículos cada vez más diversificado aunque con escasa integración hacia atrás y desarrollo de la industria local, factor identificado en el creciente déficit de balanza comercial del durante el período.

Tras la crisis económica interna del año 2001 que afectó a la industria y en forma proporcionalmente mayor al sector automotriz reduciendo la producción de las terminales a aproximadamente 160.000 unidades (35% del pico de producción de la década anterior en 1998), los cambios en política económica hacia un tipo de cambio competitivo en un marco de salarios reales y tasas de interés bajas y casi nula inflación darían el marco de incentivos para la reactivación de los sectores perjudicados con el abandono del sesgo pro importador de las políticas económicas de la década anterior. Espectador de una demanda doméstica en expansión, el sector automotriz crecería principalmente, en este primer período aprovechando el uso de capacidad ociosa tras la crisis (20,2% de utilización en 2002) duplicando la misma en 2004 y alcanzando un 58.8% en 2008⁴⁰. En este marco la producción en 2008 sería 3,5 veces mayor a la de 2002 alcanzando las 544.647 unidades. Asociado a este crecimiento en la producción de vehículos, el sector autopartista mantendría el número de empresas de la trama, triplicaría sus niveles de facturación y duplicaría los niveles de empleo (de 36.000 en plena crisis a 64.000 en 2008), aunque no logrando alcanzar el máximo de 64.000 trabajadores de 1994.⁴¹

El crecimiento superlativo del sector respecto a otros sectores de la economía (textiles, metalmecánica) también afectados por la crisis de 2001, encontraría un freno con la crisis financiera internacional de 2008. Los problemas generados en el mercado hipotecario norteamericano y trasladados a la economía real internacional a través de las restricciones al crédito en los mercados financieros y los

⁴⁰Obtenido de las Estadísticas Industriales del Centro de Estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Industria. Disponible en Línea en: <http://www.industria.gob.ar/cep/informes-y-estadisticas/industriales/>

⁴¹En 2002 la facturación del sector es de 1949 millones de dólares mientras que en 2008 alcanza el máximo de 6171 millones. Obtenido de Informe de Comercio Exterior 2014 de AFAC.

frenos el comercio exterior tendrían sus repercusiones principalmente en la industria automotriz norteamericana y europeas y alcanzaría posteriormente y en menor medida a las industrias de los países menos desarrollados (Sturgeon, 2010). En este escenario, si bien anticipados en las expectativas a partir de 2008⁴², la crisis tendrán su efecto en el primer trimestre de 2009, período donde el uso de la capacidad instalada se reduce un 6% y se detiene las inversiones para la ampliación de la misma. Aunque en términos anuales significaría una caída del 5% de la producción, la recesión significaría un freno al patrón creciente de la industria, ya que en el primer trimestre alcanzaría caídas cercanas al 30% de la producción. Como sostuvimos, el efecto a través del freno en el comercio internacional se vería en la caída de exportaciones e importaciones de terminales y autopartistas. Las terminales tendrían una caída del 38% en las exportaciones y las importaciones se reducirían en un 51% respecto al periodo anterior mientras sector autopartistas reducirían sus exportaciones y facturación en un 25%. De este modo la creciente presión sobre la balanza comercial tendría un breve alivio en medio de la crisis.

Con la recuperación de los flujos de comercio internacional y la implementación de ciertas política anti-cíclicas, el sector logra a partir del año 2010 una recuperación en sus principales indicadores alcanzando el máximo histórico de 828.771 unidades en 2011 y el máximo de participación del 6,7% en el PBI industrial al tiempo que el sector autopartista recupera el sendero de crecimiento en facturación y empleo. Sin embargo a partir de 2012, junto al enfriamiento de la economía en Brasil y devaluación del Real, se abre un nuevo contexto macroeconómico interno con consecuencias para la competitividad de la industria donde la inflación, suba de costos laborales y la caída en la demanda doméstica debilitan el modelo que había facilitado el crecimiento a partir de 2003. A su vez el agotamiento del modelo macroeconómico en torno a superávit gemelos y ante un escenario donde la restricción externa adquiere protagonismo en el aumento de requerimientos de divisas, el sector automotriz-autopartista aumenta sus importaciones generando una mayor presión sobre la balanza comercial. En este marco, la devaluación de principios de 2014 no reactivaría el sector, dado que no es el tipo de cambio el principal determinante del desempeño del sector, sino el nivel de actividad de sus socios comerciales (en particular Brasil)⁴³.

El resultado del modelo de crecimiento de la trama automotriz-autopartista, ⁴⁴ tras la década

⁴² (2008, 3 de Octubre) *La Nación*, “Recortan la Producción la mitad de las automotrices”; “El derrumbe financiero ya afecta a la industria y al empleo”

⁴³ Comentario de Bernardo Kosacoff, en la entrevista personal realizada por el autor.

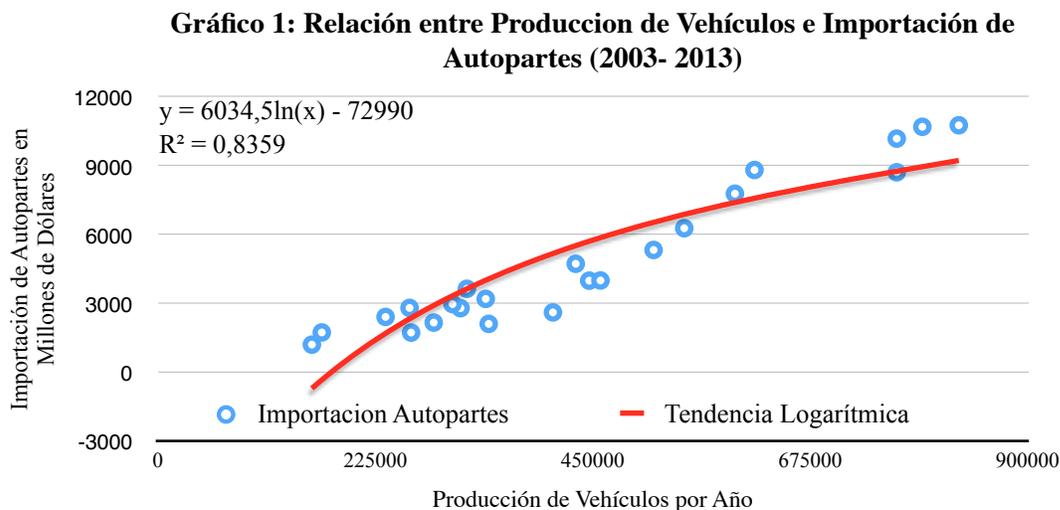
⁴⁴ Estadísticas de la International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA). Disponible en Línea : <http://www.oica.net>

posterior a la convertibilidad permite realizar ciertas conclusiones siguiendo la perspectiva de los resultados de las políticas industriales en escenarios de economías abiertas. En primer lugar, sin considerar los dos primeros trimestres de 2009, el sector que representaba el 3,9% del PBI Industrial en 1993 y el 3,1% en 2002, representa el 5,5% en 2014. Lo más destacado en términos de la perspectiva propuesta es que si bien en 1991 las exportaciones del sector representaban el 1% del total de la economía y un 4% antes de la devaluación, a fines de 2013 la exportación de vehículos representa el 14% de las exportaciones de la economía y el 15% de la industria - alcanzando el máximo de 17,7% en el último trimestre de 2014 y superando el máximo alcanzado en solo un trimestre de 1998 del 11%. Sin considerar las distintas fluctuaciones en el medio, el crecimiento del 800% en las exportaciones comparando los valores de 2003 y los del último trimestre de 2014 es significativo a lo que se añade que dichas exportaciones se dirigieron a un mayor número de mercados. Si bien se dirigen en su mayoría al mercado regional y en especial a Brasil (aprox. 80%), alcanzan también Sudeste Asiático, Europa y África.

Dicho desempeño no sería equivalente para el sector autopartista, replicando en parte la estructura de mercado segmentada descripta en la sección anterior. Entre el primer trimestre de 2003 y el último de 2014 las exportaciones del sector crecieron un 150% (95%) permaneciendo estas diversificadas en 149 países, mientras que las importaciones presentaron un incremento porcentual promedio anual del 21% multiplicando 8 veces los valores iniciales de 2003 en 2013. Esto permite retomar la discusión de la sección anterior a los fines de analizar los sectores beneficiados tras la devaluación y en qué medida estos se repartieron de manera asimétrica en los dos escenarios que componen el sector autopartista - proveedores globales Vs. locales, descontando el gran crecimiento de las empresas terminales.

Para ello el *Gráfico 1* provee un aporte a la discusión en torno si el crecimiento en volúmenes y destinos de las exportaciones de las empresas multinacionales se traslada en el desarrollo e integración de empresas locales en las cadenas de producción, sostenido como una de las premisa a seguir por las políticas industriales en las economías abiertas e indicador de un desarrollo coordinado de la trama. En este sentido la consolidación de la industria tanto localmente como en la complementación dentro del MERCOSUR (representado en la producción de 16 modelos locales exclusivos y los restantes de modo regional) no se traduciría en un aumento del contenido local de los vehículos y crecimiento igual de las exportaciones autopartistas. En primer lugar, sumado a la correlación significativa presentada entre el aumento de producción de vehículos y aumento de la importación de autopartes, dicho crecimiento como

puede anticiparse no se tradujo en mayor contenido local en los vehículos finales, sino que de modo opuesto, el contenido importando alcanzó un aumento alcanzando los 14.304 dólares por vehículo, aumentando un 39,4% respecto a 2003 y un 116% respecto a 1992. Sumando a este último las importaciones de vehículos finales, se explica en parte el aumento del déficit en la balanza comercial que posee el sector - principalmente con Brasil - y concentrado principalmente en la compra al exterior de transmisiones, componentes de motor, componentes eléctricos y motores.⁴⁵



Fuente: Elaboración Propia en base a datos estadísticos de Informe de Comercio Exterior 2014 de AFAC (2015)

Por último, un paréntesis requiere el análisis de la evolución de la Inversión Extranjera Directa en el sector durante el periodo analizado. En línea con el proceso de extranjerización y concentración en los principales sectores de la economías post-convertibilidad (Azpiazu et al, 2011), las multinacionales del sector - terminales y autopartista globales- serían el tercer sector en importancia en contribuir al stock de IED entre 2004 y 2009, con una variación inter-anual negativa en 2008-2009 pero con una rápida recuperación del 672% en 2010. En términos monetarios, la renta de las multinacionales tendría un promedio de 350 millones de dólares anuales, con un mínimo de 44 en 2008 y un máximo de 694 en 2007, manteniendo un stock del 6% del total de la IED de la economía y flujos de renta trimestrales crecientes positivos. Si bien estos valores tendrían una abrupta caída durante 2009 (-155% anual respecto

⁴⁵ Datos obtenidos del Informe de Comercio Exterior Autopartista 2014 de AFAC (2015)

a 2008), siendo la industria más afectada en la crisis, se recuperaría logrando un récord de 875 millones de dólares a fines de 2011⁴⁶.

Por lo tanto, tanto al análisis de los principales indicadores económicos del sector a partir de 2003 como la descripción de la estructura de la trama y los factores que determinan el tipo relaciones entre las firmas aportan evidencia empírica a lo sostenido por Schneider (2013) en el marco de las economías Jerárquicas referido a la integración vertical entre empresas multinacionales y locales. En el sector, la producción en modulo y flexible determina una gobernanza de la industria de tipo jerárquica en la cual las ET mantienen el control de la trama y concentran el mayor crecimiento ante el nuevo escenario de economía abierta y donde, salvo proveedores globales, el sector autopartista local no logró la misma incorporación al nuevo contexto⁴⁷. Ante este escenario la siguiente sección analizará en qué medida dicha descripción fue “reforzada” por las políticas industriales a partir del año 2003 y puntualmente cuáles fueron las políticas estatales dirigidas a potenciar el crecimiento centrado en exportaciones cómo a contribuir la separación entre esta lógica comercial y la lógica productiva en la cuál se posterga la inserción de las autopartistas locales.

Política Industrial “Modelo 2003-2014”

No sólo cambios macroeconómicos, siguiendo a Gerrefi et al (2005), el modo en que las cadenas de valor están administradas es esencial para entender como las firmas de los países en desarrollo tienen acceso a los mercados globales y como se determinan las rentas o beneficios a los que acceden los distintos actores como los riesgos que se derivan de estar excluidos. Siguiendo este punto se analizará la política industrial en dos secciones. En la sección de *Política Comercial* se estudian los incentivos derivados de los marcos regulatorios del comercio exterior que delimitan el tamaño de mercado asegurado para los distintos actores de la trama durante el período. En la sección de *Política Crediticia e Impositiva* se analiza las políticas específicas al sector orientadas principalmente al desarrollo de empresas locales, como la implementación de medidas anti-cíclicas en escenarios de recesión económica (2009-2013).

⁴⁶ En base a la Serie Estadística de Inversión Extranjera Directa del Banco Central de la República Argentina (BCRA)

⁴⁷ Excepto casos de Toyota donde el modo de organización del proceso productivo está acompañado del estrategias de desarrollo de proveedores locales (Novick et al, 2002).

Política Comercial (Market Share)

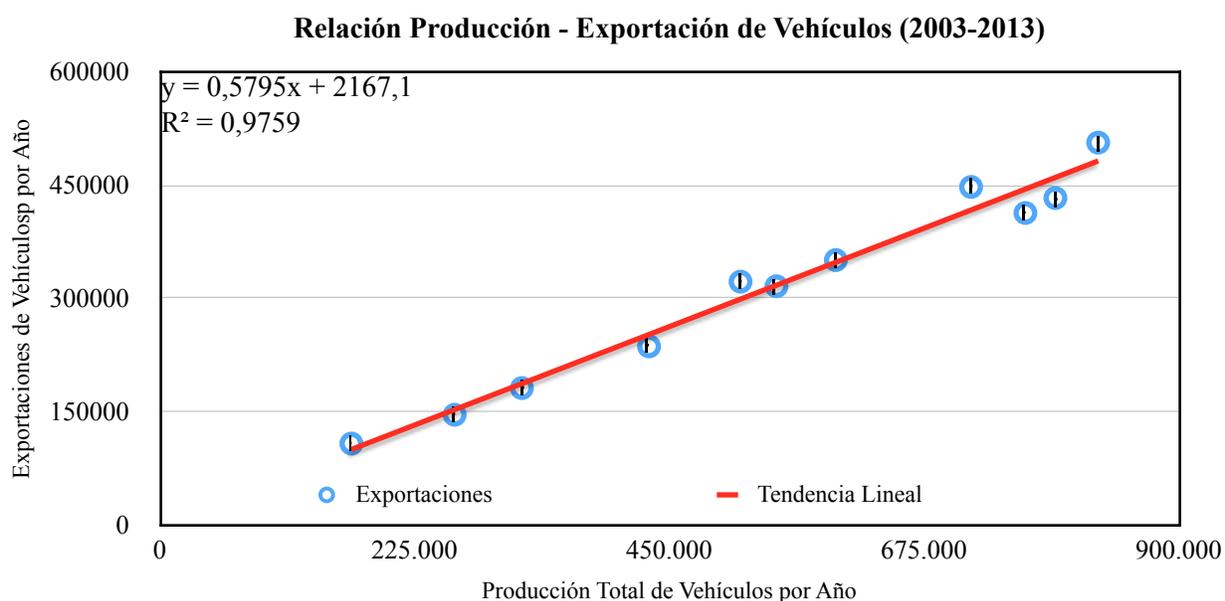
Tras la salida del marco regulatorio específico del Régimen Especial de 1991 en el año 2000, la no existencia de un marco regulatorio específico durante el período 2003-2014 no implicaría la liberalización comercial del sector ni la pérdida de relevancia en términos de políticas proteccionistas y fomento a las exportaciones. La política comercial resumida en el Programa Automotriz del Mercosur (PAM) y el mantenimiento de regímenes arancelarios flexibles específicos para el sector determinarían, como dijimos anteriormente el tamaño del mercado del sector como los incentivos detrás de su crecimiento.

En el año 2001 se reglamenta la Política Automotriz del Mercosur (PAM) que determina junto a los distintos Acuerdos de Complementación Económica entre los países miembros, en especial entre Argentina y Brasil (ACE N° 14), los criterios que regulan el comercio y la producción, en especial porcentaje de los aranceles, requisitos de contenido local y coeficientes de exportación, tanto entre los países firmantes (intra-zona) como con otros mercados (extra-zona) durante el período. En términos de barreras arancelarias extra-zona, para la importación de automóviles, vehículos comerciales, ómnibus, camiones, remolques y carrocerías se establecía un arancel del 35%, mientras que para las autopartes se sostenía un arancel con progresivo crecimiento para las autopartes clasificadas en tres clases que partiendo de un 7, 8 y 9% en 2000 debían alcanzar el 14, 16 y 18% en 2005, contemplando un 2% para el caso de autopartes importadas no producidas en el país. Se aumentaba en efecto tanto el grado de protección nominal de los años noventa para el caso de vehículos, ómnibus, y demás vehículos de transporte como para a el caso de las autopartes al salir de un esquema de liberalización completa.

Respecto a la política comercial intra-zona, los acuerdos establecían una preferencia arancelaria del 100% tanto para el vehículos, ómnibus, camiones como para autopartes reduciendo así todo tipo de restricciones arancelarias al comercio entre Argentina y Brasil. Sin embargo, ante la preocupación del sector autopartista y del gobierno Argentino en particular respecto a las consecuencias que tendían sobre el comercio las asimetrías de tamaño entre los dos mercados y las políticas sectoriales en Brasil se introducirán cláusulas para contemplar tal situación. En primer lugar, se estableció para Argentina el requisito máximo de contenido importado de un 50% inicial (40% para modelos nuevos) y 65% final a los fines de promover la sustitución de importaciones. En segundo lugar, para contemplar la diferencias

de escala de producción de ambos países se establecía un coeficiente de comercio intra-bloque *-flex*⁴⁸ entre exportaciones e importaciones, para equilibrar los déficit comerciales y estabilizar el escenario a los fines de alcanzar la liberalización comercial entre ambos países en 2006. Se establecía para su cumplimiento un “Comité Automotor” encargado de una supervisión trimestral y de la aplicación de sanciones de reducción de aranceles nacionales en caso de excesos en los márgenes estipulados.

Como sostuvimos, si bien el sector no contó con un régimen nacional específico, desde 2003 en adelante el gobierno argentino optó por mantener dicha protección elevada del sector, visible en las renegociaciones de los Acuerdos de Complementación Económica (ACE) N°14 con Brasil y en la comparación respecto a los aranceles resultantes con el resto de los sectores de la economía. El Protocolo del ACE firmado en 2003 establecía la liberalización del comercio en 2006, sin embargo las distintas coyunturas como presiones internas por parte de actores beneficiados - terminales - llevarían a que el gobierno argentino negociara su postergación en 2006, 2008 y 2014 (en contra de las preferencias de Brasil), manteniendo la estructura de aranceles e introduciendo ajustes en el coeficiente *flex*. Siguiendo esta lógica, en 2006 se acuerda un re-actualización del *flex* de 2,6 a 1,95 donde cada dólar exportado permite importar el equivalente en 1,95 dólares en importaciones y se eliminan en Argentina los requisitos de piezas locales. Es decir las terminales Brasileñas deberían ante este escenario o aumentar



Fuente: Elaboración Propia en base a datos estadísticos de ADEFA

⁴⁸ El Flex o Coeficiente de Desvío sobre las Exportaciones en el Comercio Bilateral es un parámetro que define el nivel máximo de importaciones de vehículos y autopartes que se puede realizar desde el país socio por cada dólar exportado de dichos ítems. Para que el Flex se cumpla, los niveles reales de comercio según el ratio citado no deben sobrepasar el parámetro definido. Obtenido de www.abeceb.com

importaciones o mantener sus niveles de exportación⁴⁹.

Posteriormente, en 2008 y considerando el régimen determinante para las inversiones en el sector, el gobierno argentino logra nuevamente postergar por 6 años hasta 2013 la liberalización comercial del sector manteniendo la relación de 1,95 para Brasil y 2,5 *flex* para Argentina⁵⁰. Por último llegado el año 2014, ante la presión derivada del récord en el déficit sectorial de autopartes,⁵¹ el escenario de restricciones externa de divisas y los efectos negativos para las inversiones argentinas derivadas del lanzamiento del plan AutoInnova en Brasil, se firma un nuevo acuerdo dentro del ACE N° 14 donde se ajusta el *flex* a los fines de incrementar la participación de automotores argentinos en el mercado brasileño (al 11%) y potenciar las exportaciones. El *flex* es llevado ahora a 1,5 dólares.

Por lo tanto, lejos de promover la liberalización del sector, las decisiones comerciales a partir de 2003 determinaron que el sector haya sido de los más protegidos durante la década. Tanto autopartes como vehículos finales poseen un promedio superior a la tasa de arancel efectivo aplicado a los productos manufactureros, la cual fluctuó entre 6,8 y 7,7% entre 2003 y 2013⁵². Sin embargo, mientras el sector autopartista presenta en términos nominales el doble de protección comparada con otros sectores (14,16 o 18% dependiendo el producto) y las terminales poseen el máximo arancel permitido por la OMC (35%), exponiendo los mayores beneficios recibidos por las empresas automotrices.

A su vez, la firma de nuevos Acuerdos de Complementación Económica (ACE) y el mantenimiento de otros firmados en la década anterior, generarían un incentivo adicional a la diversificación de las exportaciones, no derivados de créditos y subsidios como se propone en la literatura de las políticas industriales en económicas abiertas pero sí vía ampliación de mercados mediante acuerdos arancelarios. En este marco se destaca la firma del ACE N°55 con México en 2002, y la entrada en vigencia en 2006 del libre comercio para vehículos con determinadas características que cumplan con el 60% de contenido regional. Si bien dicho acuerdo fue suspendido con Argentina en 2012 por el creciente déficit comercial derivada de la importación de autos, sería retomado en 2013. Se destacan a su vez los ACE con Chile (ACE° 35) y Uruguay (ACE° 57) y de menor medida el ACE° 59

⁴⁹ (2006, 21 de Junio) *La Nación*. Demoras en el acuerdo del régimen automotor. Los intereses de las automotrices brasileñas concentradas asociadas en ANFAVEA pretendían mantener un flex por encima de 2 al permitir más márgenes de importación exportación.

⁵⁰. “Nuevo régimen de comercio automotor”, *La Nación*, 30 de Mayo de 2008

⁵¹ Ver Gráfico 5: Evolución Balanza Comercial Global de Autopartes (2002-2014) en Anexo

⁵²Tasa de protección arancelaria efectiva para productos manufacturados del Banco Mundial, elaborada a partir de la Base de Datos COMTRADE de las Organización de Naciones Unidas.

que contempla el comercio con Venezuela, Colombia y Ecuador.⁵³

Por último, relacionado con los incentivos a las exportaciones que se derivan de los marcos regulatorios, el crecimiento en los volúmenes no podrían ser explicados según Daniel Herrero, Presidente de Toyota Argentina, sin considerar el Régimen de Aduana en Factoría (RAF) y de Admisión Temporal aplicada de manera especial para el caso del sector automotriz.⁵⁴ Implementadas en 2002 y reguladas específicamente para el sector a través de distintos decretos y reglamentaciones, el mantenimiento de estas políticas estarán asociadas al modo en que la intervención estatal determina el tipo de asimetrías en las relaciones inter-firmas.

El Régimen de Admisión Temporal establecido en 1998⁵⁵ habilita la importación temporal de mercaderías destinadas al perfeccionamiento industrial eximiendo a estas del pago de aranceles con la contrapartida la exportación del producto final ya sea por el productor o vía terceros. Dentro de este marco el Régimen de Aduana en Factoría (RAF) establecido mediante el Decreto 688 del año 2002 específicamente para el sector automotriz, suscrito junto a ADEFA y AFAC y reformado a través de distintos reglamentaciones durante la década, consiste en una simplificación y una ampliación al sistema de Admisión Temporal. En este marco se habilita a las empresas beneficiarias la importación de determinados bienes y la incorporación a productos destinados a la exportación, los re-exporten sin transformación, o los importen para consumo, sin pagar tributos arancelarios asociados a estas operaciones a cambio de acordar metas de producción, empleo y utilización de componentes de fabricación local en el producto que elaboren.⁵⁶

Si bien dichas políticas están asociadas a los principales incentivos que determinaron el nuevos flujos de IED y localizaciones de empresas durante el período al potenciar el sesgo exportador del sector ya que permite a las terminales aprovechar no sólo el mercado doméstico en expansión sino también implementar con costos reducidos su esquema de producción flexible y regional,⁵⁷ sus consecuencias al

⁵³ Bolivia posee un acuerdo de preferencia arancelaria del 100% en el ACE 59, sin embargo los aranceles para el sector automotriz son del 5% en ese país por lo que su significancia es menor. (Arza y Lopez, 2008)

⁵⁴ (2007, 14 de Agosto de 2007) *La Nación*, La vía rápida de la industria. El Régimen de Aduana Factoría (RAF) le dio fluidez y competitividad al sector automotriz. Estudian extender su uso.

⁵⁵ Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos (1998, Sep.) Resolución 1113/1998 del Ministerio de Economía, Obras y Servicios Públicos. Disponible en línea en: <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=52884>

⁵⁶ Relación Insumo Producto del Régimen de Aduana en Factoría para el Sector Automotor (DRIPA)

⁵⁷ Durante la década 4 empresas multinacionales retoman o comienzan su producción. Fiat (2007), Honda (2010)

interior de la cadena y principalmente respecto a las empresas autopartistas locales no presentan el mismo signo en desempeño en parte dada la menor tasa de protección efectiva arancelaria que derivan de este marco. A modo de ejemplo, durante el año 2011 en el cual las automotrices alcanzaron el récord de 828.771 unidades producidas, la exportación alcanzada fue de 506.715 unidades, por lo que producto del RAF el 61% de los insumos utilizados tuvieron una protección arancelaria nominal del 0%.⁵⁸ Si consideraríamos el Arancel Externo Común estipulado en el Mercosur promedio de 16% para las autopartes, tendríamos un arancel nominal promedio del 6,24%, al cual si se le añade que el 37% proviene de Brasil el arancel promedio ponderado se reduce aún mas.⁵⁹ Es decir, claramente de una estructura arancelaria que desde el inicio posee menores porcentajes para las empresas autopartistas locales (la mitad que las terminales), existen mecanismos adicionales que perforan dicha estructura arancelaria agudizando las jerarquías asociadas a la cadena de producción distribuyendo incentivos asimétricos para su desarrollo, que se agudizan si se considera la existencia de derechos de exportación para el sector autopartista.

Por último, ante un escenario de escasez de divisas y ante la presión derivada del déficit comercial del sector autopartista, se implementarían restricciones a las importaciones mediante el uso de Licencias No Automáticas (LNA). Si bien la lista propuesta en la Resolución 45 del Ministerio de Industria contenía 43 posiciones de productos perteneciente al sector autopartista, la presión de las empresas terminales derivada del elevado contenido importado de sus productos y los esquemas de producción *Just in Time* llevaría al gobierno a realizar importantes excepciones dentro de las que se encontraba el sector. Sin embargo, el sector no estaría excepto de problemas derivados de su implementación. En primer lugar el fin de sustituir importaciones sería reducido por las excepciones añadidas. En segundo lugar, sumado a las LNA implementadas por Brasil, tanto por las restricciones de ingreso de autos de alta gama, como por insumos claves, generaría frenos en la producción, como el caso de Fiat en Córdoba que paralizó sus tareas ante la ausencia de insumos para producir.⁶⁰ Por último ante la obligatoriedad de equilibrar la balanza comercial por empresa, muchas multinacionales realizaron

⁵⁸ Relación que se mantiene durante todo el período ya que el promedio de exportaciones entre 2003-2013 fue del 58,53% del total producido, revelado de los datos de ADEFA.

⁵⁹ Informe de Comercio Exterior 2014, AFAC (2015)

⁶⁰ Dávila, S (2011, 05 de Octubre) *La Voz del Interior*, Fiat vuelve a operar, al destrabar ingreso de autos de Brasil y el suministro de autopartes.

operaciones de comercio poco convencionales, como BMW la cuál comercializaba arroz al exterior a los fines de importar vehículos.⁶¹

La participación estatal determinaría entonces el escenario en el cuál se generan las interacciones entre las empresas de la trama. En este caso, su política comercial determinaría no sólo la dimensión de los mercados de cada uno de los actores vía protección arancelaria y acuerdos de complementación económica sino que regímenes específicos de fomento al modelo exportador potencian el crecimiento del sector al tiempo que no promueven el desarrollo y participación en las cadenas regionales de producción a las empresas autopartista locales. Estos marcos colocan al sector en un equilibrio de difícil salida. Al tiempo que potencian al crecimiento y en cierta medida la difusión de externalidades en la trama, el aumento de las importaciones se traduce en desequilibrio de balanza comercial y dificultades para lograr una sustitución de importaciones por industria local, los interés consolidados de los distintos actores tornan difícil diagrama políticas públicas para salir de este marco, frente a ello se implementaron programas sectoriales específicos en la dirección de afrontar dichas externalidades negativas asociadas al crecimiento del sector sin modificar los “beneficios” de los marcos regulatorios.

Política Crediticia e Impositiva

La implementación de políticas selectivas al sector referidas a créditos financieros, subsidios directos o exenciones impositivas a partir de 2003 irían en la dirección mencionada anteriormente, es decir en primer lugar se concentraron en promover las empresas locales y reducir el déficit comercial derivado del marco anterior al tiempo que se destacaron ciertas medidas anti-cíclicas en los dos escenarios de recesión económicas (2009 y 2013), como también mecanismos impositivos destinados a promover exportaciones y localización de inversiones.

Dentro de las políticas destinadas a promover inversiones externas y la inserción de autopartista locales en los circuitos de producción de las terminales, el decreto 744/2005⁶² y la posterior Ley 26.393 de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional representarían la principal política sectorial del período. En el marco de esta Ley se establece el Régimen de Incentivo a la Competitividad de Autopartes Locales y el Régimen de Consolidación de Producción Nacional de Motores y Cajas de

⁶¹ De Santis JP (2011, 13 de Octubre) *La Nación* BMW exportará arroz para poder ingresar sus vehículos al país.

⁶² En 2005 el Gobierno Argentino emite el Decreto 774, estableciendo un reintegro en efectivo sobre el valor de las compras de las autopartes locales destinadas a la producción, entendiéndose por locales a aquellas que tengan un contenido máximo importado desde cualquier origen del 30%, además de las que ya se estaban produciendo en Tierra del Fuego (Cantarella y Katz, 2008). En este marco se aprobaron las resoluciones de 253/2007 Volkswagen S.A; Resolución 319/2008 2008 Ford Argentina S.A

Transmisión en el que se determina un reintegro en efectivo del 8%, 7% y 6% en el primero y del 10% al para el segundo, sobre las compras de autopartes locales destinadas a la fabricación de plataformas nuevas o a la compra de matrices y moldes para la fabricación de cajas de cambio y motores en el segundo régimen. Destinado principalmente a grandes empresas ensambladoras, acceder a dicho subsidio requería antes del año 2009, alcanzar una integración nacional de piezas nacionales del 60% e incrementar los volúmenes de producción demostrando a su vez el desarrollo de proveedores locales. Sin embargo ante la demora en la reglamentación del marco regulatorio (entraría en vigencia recién en 2009), y el elevado coeficiente de integración nacional postergarían la solicitud de participación en dicho programa por parte de las principales empresas del sector. Ante este escenario, en el año 2010 se flexibiliza dicho coeficiente generando de manera asociada la presentación y posterior aprobación de 5 proyectos de inversión dentro de los beneficios de este programa.⁶³ Sin embargo, las demoras asociadas en la efectivización del reintegro por parte del Ministerio de Industria llevaría a que las empresas operen en la práctica sin considerar activo dicho marco regulatorio,⁶⁴ punto en contra respecto al rol de coordinación estatal en la trama. A pesar de esto, dicho programa será incluido como uno de los ejes principales en la Mesa de Sustitución de Importaciones del Plan Estratégico 2020 anunciado en 2011 por el Ministerio de Industria con el objetivo de promover el desarrollo de proveedores en el sector.

Respecto a los programas de créditos implementados, se destaca que del total de créditos del sistema bancario (público y privado, el sector participaría en promedio durante el período 2003-2014 del 6,50% del total de la industria manufacturera (menor al 11,8% de 1998) y casi el 0,9% del total de la economía, aunque con un significativo crecimiento a partir del año 2009.⁶⁵ Dentro del marco de créditos del sector público el Programa de Financiamiento Productivo del Bicentenario y el Fondo de Garantía de Sustentabilidad (FGS) del Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA) serían los principales mecanismos de participación sectorial estatal, sumado a planes específicos y de menor alcance orientado a PYMES del sector.⁶⁶ El Programa de Financiamiento Productivo del Bicentenario creado en el año

⁶³Establecido a partir de las siguientes resoluciones del Ministerio de Industria: Resolución 965/2011 Fiat Auto Argentina; Resolución 966/2011 Volkswagen Argentina; Resolución 23/2012 Ford Argentina S.A; Resolución 99/2014 Ford Argentina S.A.; Resolución 498/2015 Ford Argentina S.A.

⁶⁴ Comentario realizado por Juan Cantarella (AFAC) durante entrevista realizada por el autor.

⁶⁵ En 2003 el sector recibía el 0,32% del total de créditos (públicos y privados) de la economía, mientras que en 2014 alcanza el 1,43% según las estadísticas del Centro de Estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Industria. En el Anexo Estadístico se añaden datos referidos a la evolución del crédito financiero al sector.

⁶⁶Se destacan Sistemas Productivos Locales, el Programa de Acceso al Crédito y la Competitividad para empresas (PACC), el Régimen de Bonificación de Tasas, el Fonapyme y Programa Mi Galpón.

2010 licitaría 8.000 millones de pesos a tasa anual fija a 5 años destinados a financiar el 70% de nuevos proyectos de inversión previamente evaluados⁶⁷. En este marco, el sector automotriz sería el segundo sector más beneficiado alcanzando a licitar al año 2013 1.015 millones del total disponible alcanzando tanto proyectos de terminales (PSA Argentina S.A, Fiat Auto S.A.) como de empresas autopartistas (Pirelli Neumáticos SAIC, Yamaha, Suzuki, Fric Rot S.A.). En el línea con el hecho de que el sector más beneficiado fue la industria manufacturera recibiendo el 67% de los fondos.

Tras la recesión internacional del 2009 y sus efectos sobre el sector donde los indicadores asociados a la producción, comercialización, inversión y exportaciones se contraerían, se implementa a través de los fondos obtenidos de la estatización del AFJP y de la formación del Fondo de Garantía Sustentabilidad (FGS) del ANSES, créditos destinados inicialmente al apoyo financiero a una terminal del sector y posteriormente a financiar un plan de reactivación del consumo y del sector autopartista. En línea con las políticas anti-cíclicas tomadas por las economías centrales, aunque significativamente menor en términos volumen de financiamiento y gravedad de la situación, el Estado financiaría en junio de 2009, a través de estos fondos, un proyecto de fabricación de la empresa General Motors (GM) por 259.000 millones de pesos, los cuales serían cancelados anticipadamente un año después.⁶⁸ En la misma línea el ANSES, sería el órgano de coordinación de la política anti-cíclica licitando fondos para el desarrollo autopartista y el programa “Mi Primer 0 Km”, este último con insignificante efecto para reactivar el sector en 2009 ya que de los 3100 millones de pesos disponibles, solo serían efectivamente asignados un 5,2% del total⁶⁹.

En el año 2012, a los efectos de una recesión del sector y de la industria asociados a factores domésticos de pérdida de competitividad, manejo de la política cambiaria, incremento de costos salariales, aumento impositivo del 50% para autos importados⁷⁰ y enfriamiento del consumo doméstico de rápido crecimiento años anteriores, se establecería a través del Ministerio de Industria el Programa de Financiamiento para la Ampliación y Renovación de Flota del Transporte Automotor de Cargas operando

⁶⁷ Al año 2013 se adjudicaron fondos por \$8.119 millones de pesos de los cuales el 14% fue dirigido al sector automotriz-autopartista, Fuente: Objetivos y planes respecto del desarrollo de la política monetaria, financiera, crediticia y cambiaria para el año 2015. Banco Central de la República Argentina (BCRA). Autopartes (\$498 millones y Neumáticos 387,8 millones

⁶⁸(2009, 19 de Noviembre) *La Nación* General Motors hipoteca la fábrica, 15.000 unidades y los contratos de exportación al tiempo que se compromete a establecer un programa de sustitución de importaciones.

⁶⁹ Galak, O. (2009, 31 de Mayo) *La Nación*, Plan autos: 10 anuncios para un fracaso En seis meses, se vendieron apenas 5220 unidades por la iniciativa del Gobierno; hubo varios cambios en las condiciones

⁷⁰ (2013, 29 de Noviembre) *La Nación*. Impuestos sobre los autos de Alta Gama.

a través de Créditos blandos del Banco de la Nación.⁷¹ Bajo la misma lógica en el año 2013, las presiones del contexto llevaría a las asociaciones del sector -concesionarias- y al SMATA a presentar una propuesta de un plan de reactivación de las ventas del sector nuevamente mediante compras financiadas por el Estado, que tendría lugar con la creación del Plan Pro.Cre.Auto, implementado también a través del Banco de la Nación. En esta línea el Estado actuaba a los fines de reducir la presión generada de la elevada elasticidad empleo-producción asociada al sector evitando una enfriamiento en las ventas.

A su vez, el Estado posee a su vez participación en programas que si bien no se dirigen específicamente al sector automotriz-autopartista determina su estructura de incentivos. En este marco el Régimen de Saldo IVA destinado a promover la producción de bienes de capital estableciendo para los fabricantes locales un recupero del saldo técnico de IVA acumulado originado por la reducción del 21% al 10,5% en la alícuota de IVA sobre las ventas internas, en relación a la alícuota aplicada sobre las compras de sus insumos y componentes para la fabricación (21 y 27%). Sin embargo críticas y reclamos por parte del sector derivadas de la inmovilización de capital generado por las demoras en la realización de los reintegros y el descuento de los saldos.⁷²

Siguiendo con estos programas no específicos al sector, se destacan aquellos destinados a promover las pequeñas y medianas empresas, entre los que se encuentra el FONAPyME donde el sector que recibe más del 80% del presupuesto asignado⁷³. En este marco se encuentran además, el Régimen de Bonificación de Tasas y el programa de Sociedad de Garantía Reciproca. Por último, se destacan programas provinciales específicos para la promoción del sector donde se destaca las excensiones a los Ingresos Brutos y el financiamiento a la capacitación laboral para impulsar la localización de Fiat (CNH Industrial) y la expansión de las operaciones de Volkswagen Argentina S.A implementado por el Gobierno de la Provincia de Córdoba.⁷⁴

⁷¹ Poder Ejecutivo Nacional (2012, Abr) Decreto N° 494/2012. Disponible en línea en:<http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=196064>

⁷² (2005, 14 de Octubre) *La Nación*. Ford evalúa nuevas inversiones. Enrique Alemañy, Presidente de la filial local de Ford sostenía, . "Como consecuencia de la crisis, el sector tiene un saldo de IVA muy importante que inmoviliza capital y sabemos que vamos a tardar muchos años en descontarlo, aún con crecimiento del mercado".

⁷³ \$199.388.500 del total de \$ 223.140.50 del Programa. Ministerio de Industria (2013, Dic) FONAPyME resultados 2009-2013. en 2013) Disponible en línea en <http://www.industria.gob.ar/wp-content/uploads/2012/09/ESTADISTICAS-FONAPYME.pdf>

⁷⁴ Los números de estas políticas para el sector sostienen que: Fonapyme, repartió 9 millones de pesos a 12 pymes, el Régimen de Bonificación de Tasas aportó 40,1 millones a 241 pymes. y el programa de Sociedad de Garantía Reciproca asistió, entre el 2009 y 2012, a 91 PYMES otorgando 6.508 garantías por montos cercanos a los 130 millones de pesos. Fuente: Ministerio de Industria

Para concluir el capítulo, del estudio de la política industrial y de los indicadores analizados a partir de 2003, podemos afirmar, retomando a Humbert (1994), que al igual que en la mayoría de los períodos anteriores, la participación estatal dentro de la trama no se orientó a fomentar el desarrollo estratégico de la misma, es decir combinando el fomento a la IED con el desarrollo de empresas locales, sino que prevalecieron medidas a generar incentivos para el crecimiento de las empresas multinacionales relegando medidas eficaces para lograr una inserción eficiente de las empresas locales dentro de la cadena de producción. Se destaca así, un rol Estatal débil en la coordinación inter-firma donde lejos de superarse, contribuye a mantener las relaciones jerárquicas entre las mismas advertidas por la teoría. Es preciso analizar entonces, cuál fue el patrón de coordinación estatal en el caso de la política laboral asociada al sector y en qué medida esta permitió superar o no las características típicas de las HME.

Capítulo III: “Sorteando la Trampa”: Políticas Laborales Coordinadas en Escenarios Jerárquicos.

En este marco de crecimiento del sector automotriz-autopartista bajo un esquema economía abierta y de tipo exportadora, el presente capítulo se enmarca dentro del reciente interés de la economía política por analizar los mecanismos que vinculan las instituciones que caracterizan al Estado de Bienestar con los sistemas de producción asociados (Estevez Abe, 2001; Iversen 2005). Siguiendo esta línea propuesta por el marco de VdC y considerando el desempeño del sector bajo estudio, en esta sección se analizan los mecanismos mediante los cuales a través de las distintas instituciones del mercado de trabajo el Estado posee un rol activo para superar las complementariedades negativas presentes en la región. Asimismo en el estudio de políticas laborales específicas se analizará en que medida éstas se aproximan o no a las preferencias de los sectores empresarios y cuál es el grado de participación de los sindicatos del sector en la implementación de dichos programas.

Política Laboral y Coordinación entre Actores

Como mencionamos en el capítulo inicial, dentro las dimensiones asociadas al mercado de trabajo del marco de Variedades de Capitalismo, las economías latinoamericanas poseen una estructura de complementariedades institucionales en la cual la debilidad de los sindicatos, el antagonismo entre empresas y sindicatos respecto a la política social, la alta rotación de personal y reducidas duraciones de los empleos producto de la segmentación del mercado de trabajo, derivan de modo interactivo en lo definido por Schneider (2013) como un equilibrio de “bajas competencias laborales y salarios

reducidos”. Sin embargo como sostuvimos en la introducción, el sector automotriz-autopartista se encuentra dentro del grupo de industrias capital-intensivo parte del tercio de la economía que se distancian de este modelo general. La existencia de acciones privadas de formación de competencias laborales “On the Job Training”, la organización del trabajo bajo esquemas específicos, el menor grado de rotación laboral asociado al sector y la existencia de mecanismos de negociación colectiva con mayor frecuencia y densidad que otros sectores precisan del análisis respecto a la contribución estatal para inducir dicho esquema, tanto mediante políticas públicas específicas como a través de la mediación y coordinación entre actores (Etchemendy, 2013)⁷⁵.

En esta dirección, como sostiene Wolfgang Streek (1997) la política social es el dominio central de intervención estatal en las relaciones laborales, ya sea de manera directa o indirecta. Siguiendo los modelos económicos clásicos de desarrollo de capital humano y formación de competencias laborales la participación estatal se asocia a casos en los cuáles la racionalidad económica de los actores limita la inversión en capacitación laboral, la formación de empleos de calidad y el aumento de la productividad (Becker, 1964; Acemoglu y Pischke, 1999)⁷⁶ En este enfoque la participación estatal se orienta a resolver imperfecciones del mercado de trabajo y problemas de acción colectiva de las empresas a los fines de reducir los riesgos y costos de invertir en competencias específicas o de modo más focalizado mediante acciones de certificación de competencias o acciones para reducir la rotación laboral y garantizar la permanencia en el contrato empresa-trabajador. Desde la Ciencia Política el enfoque se ubica en el modo en el cuál la mediación estatal en “acuerdos macrocorporativos” y mediante instituciones específicas reduce conflictos entre capital-trabajo respecto a políticas de capacitación y coordina la acción de los distintos actores en su implementación, promoviendo intencionadamente o no un desarrollo económico equilibrado en un escenario de crecimiento económico y mayor desarrollo tecnológico (Thelen, 2003; Schneider, 2013). Es decir toma relevancia desde última perspectiva, no el impacto económico de las medidas, sino el origen y desempeño institucional como también, la participación de los actores involucrados detrás de las mismas ante los requerimientos del nuevo escenario.

Esto dirige el análisis a un nuevo punto, respecto si dichas políticas sociales superan el antagonismo entre el sector capital-trabajo que advertido sobre las mismas. Siguiendo explicaciones

⁷⁵ Siguiendo a Castillo et al (2010) el sector automotriz posee de los menores niveles de rotación laboral de la economía, encontrando entonces en por encima del promedio de 5 años advertido por Schneider (2013 para la economía Argentina.

⁷⁶ “Empresas que crean solo aquellas competencias que necesitan pueden terminar con menos de las que precisaban” W. Streek (1991) en Thelen (2004). Traducción realizada por el autor.

clásicas la existencia de políticas laborales se asocia a procesos de “desmercantilización” en la cuál la participación estatal reduce la dependencia de los trabajadores hacia el mercado para el acceso a recursos básicos (empleos calificados), en este caso desarrollo humano y protección laboral (Esping Andersen, 1991). Dichas políticas existirían, siguiendo la Teoría de Recursos de Poder, solo en casos en que prevalezcan los intereses del trabajo por sobre el de los empresarios, opuestos naturalmente a la ampliación de la política social (Korpi, 2005). Sin embargo desde la perspectiva de VdC, aunque no considerándolo central en su marco analítico, la política laboral y la participación estatal en el sentido estudiado son centrales para el desarrollo de las ventajas institucionales comparativas de cada economía. En este marco, la política social determina la estrategias de las empresas al establecer la dotación de personal calificado de la economía y participar en la protección y estabilidad del empleo, importante sobre todo en sectores que precisan competencias específicas. Por lo que dichas medidas, lejos de distanciarse del mercado, actúan como instrumentos que compensan a sectores empresarios y contribuyen al crecimiento del Estado de Bienestar sin rechazo y con el respaldo de dichos actores (Estevez Abe *et al*, 2001; Mares, 2003; Iversen, 2005).

El último factor a destacar en el análisis de las políticas laborales es la participación sindical en el diseño e implementación de las mismas. En este sentido es preciso considerar las *estructuras de oportunidades* derivadas tanto del contexto macroeconómico y ubicación de los trabajadores en el proceso de producción (*económicas*), como también la existencia de canales institucionales de participación y coordinación con otros actores en políticas públicas (*políticas*) que generan cambios en las estrategias sindicales (Fernández Milmanda, 2013). Lejos de significar la atenuación del rol del trabajo y la prevaencia de estrategias defensivas en el nuevo escenario, en el marco de la literatura de reactivación sindical, se destaca el “resurgimiento” sindical en tareas realizadas anteriormente - negociaciones colectivas- como en la “revitalización sindical” a través de la realización de acciones innovadoras (por ejemplo, participación en programas de capacitación) dentro del nuevo contexto (Fernández Milmanda, 2013).⁷⁷ La pregunta entonces radica en analizar en que medida dichos cambios acontecen o no en la trama automotriz a partir de año 2003.

⁷⁷ Se destaca dentro de esta literatura de revitalización sindical, autores que remarcan el rol sindical ante el escenario de la globalización mediante estrategias defensivas (Frege y Kelly, 2003; Fairbrother, 2008) o rechazando la crisis terminal de los actores del trabajo (Silver, 2003). Para el caso local se destaca el paso del estudio del sector sindical ante las reformas neoliberales (Murillo, 2005) al estudio de la adaptación exitosa como actores decisivos en el nuevo escenario económico (Senén González, 2011).

Evolución del Empleo en el Sector Automotriz-Autopartista⁷⁸

Siguiendo la descripción de la estructura de la cadena de valor realizada en el capítulo anterior y considerando su evolución a través de los distintos regímenes, en especial el cambio generado tras la salida de la convertibilidad y la salida del Régimen Automotriz de los años noventa, en esta sección se analizará brevemente la evolución del empleo en la trama entre los años 1996 y 2014.

A comienzos de 1996 y dentro del marco de las políticas de reforma de las instituciones del mercado de trabajo en la dirección de una mayor flexibilización de las leyes laborales y menor participación estatal, el mercado de trabajo reflejaría al final del período las políticas que contribuían la desindustrialización y el desempleo (Murillo, 2005). En el escenario inicial, el sector automotriz empleaba aproximadamente 67.000 personas distribuidas un 56% en el sector autopartista (globales 7,47%, originales 33,50% y de reposición 16%) y un 32% en empresas terminales, estando el restante ubicado en el sub-sector de comercialización. Representando así en total un 6,6% del total del empleo de la industria cercano a los 900.000 trabajadores.

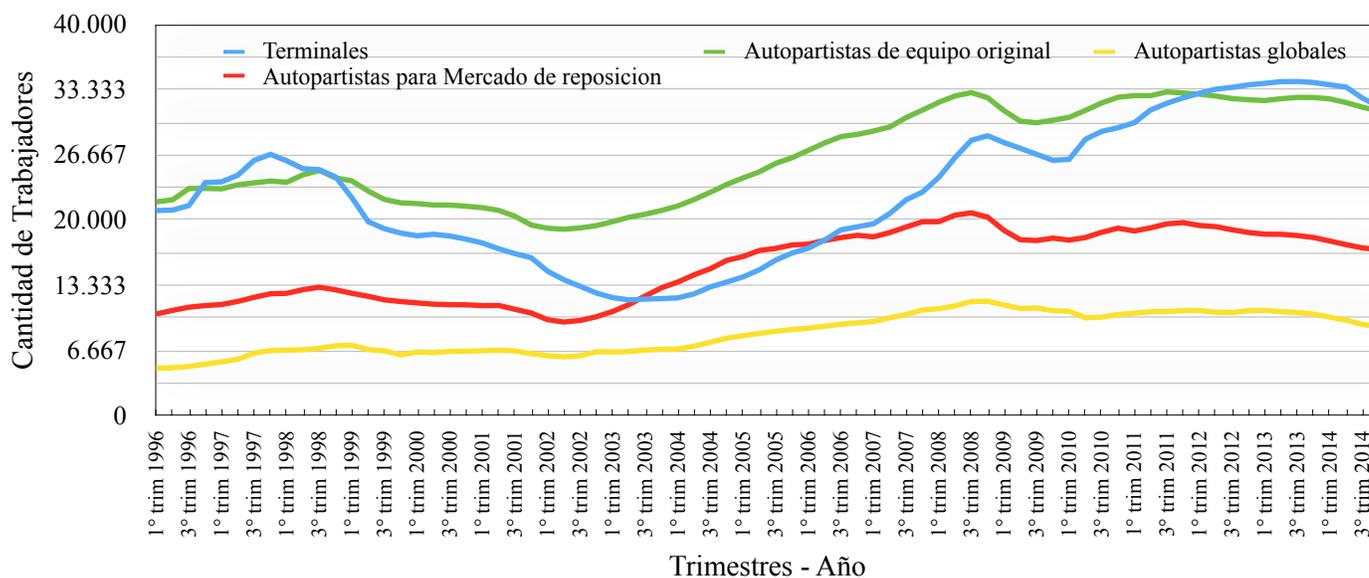
Tras una evolución decreciente pero dentro de los valores anteriores, el efecto de las políticas de la década y puntualmente las consecuencias del contexto macroeconómico asociado a la crisis de la salida de la convertibilidad, el sector alcanzaría entre el último trimestre de 2002 y el primero de 2003 sus peores indicadores vinculados no sólo a la caída de la industria, que empleaba 740.000 personas, sino perdiendo casi dos puntos de participación dentro de la misma alcanzando un 4,95% del empleo industrial. En este marco la distribución de las 57.700 personas empleadas ahora en la trama, se presentaba en un 61% dentro del sector autopartista (11% globales, 33,30% en originales y 17% de reposición) mientras que las terminales se reducía a un 23% y un 16% en el creciente sector de comercialización. Ilustrando así el decrecimiento del empleo en el sector industrial y el aumento en el ámbito de servicios de comercialización dentro del sector automotriz-autopartista, junto al aumento del empleo en las empresas autopartistas multinacionales.

Luego del cambio de régimen macroeconómico a partir del año 2003, las políticas dirigidas al sector analizadas en el capítulo anterior, y el cambio en la dirección y contenido de las políticas laborales la industria y el sector automotriz en particular, al ser uno de los de mejor desempeño, recuperarían el sendero de crecimiento en sus indicadores de empleo. Tras el piso de 737.616 trabajadores que poseía la industria en su periodo crítico, alcanzaría los 974.000 del año 1998 en 2005 y llegaría a su valor máximo

⁷⁸ En base a datos del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE) del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS)

de 1.291.161 personas en el año 2013. En este escenario el sector automotriz alcanzaría nuevamente la participación en el empleo de la industria del 6,73% de 1998 diez años después y lograría su máximo del 7,02% en el año 2012 empleando a 89.857 trabajadores.⁷⁹ La distribución de las 114.558 personas a finales de 2014 reflejarían un nuevo aumento de las participación de las terminales (27,20%), un 50% en el sector autopartista y un 22,8% en el sector de servicios de comercialización.

Gráfico 3: Evolución del Empleo Trama Automotriz-Autopartista (1996-2014) por Trimestre



Fuente: Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE) del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS)

Particular análisis requiere el impacto de la crisis económica internacional y recesión de los años 2008-2009 en el empleo del sector. Como analizamos en los indicadores asociados a la producción y exportaciones en el sector, la evolución en el sector detendría su crecimiento sostenido por 5 trimestre a partir de comienzos de 2009 en el cual las 83.000 personas empleadas en el sector se reducen a 75.800 con una caída del 9% aproximado en cada uno de los sub-sectores de la trama. Superada la coyuntura crítica con la implementación de determinadas políticas anticíclicas que serán estudiadas a continuación, el sector recuperaría el crecimiento del empleo hasta finales de 2013, donde a partir de 2014 producto de la recesión descrita anteriormente presenta una tendencia negativa pero menor que la anterior.

⁷⁹ Si se considera el total de empresas asociadas a la trama y no sólo las que producen de modo específico para esta el máximo se alcanzaría en el segundo trimestre de 2013 con 124.032 ocupadas. Fuente OEDE del MTEySS.

Políticas Laborales “Modelo 2003-2014”

El estudio de las políticas laborales en el sector automotriz-autopartista se inserta en un escenario general de cambio en las instituciones del mercado de trabajo respecto al periodo anterior a la salida de la convertibilidad en la dirección a una mayor participación estatal. El aumento en las negociaciones colectivas privadas, la sanción de Ley 25.877 de contratos de trabajo, la creación del Consejo del Salario Mínimo Vital y Móvil, la instalación de nuevas políticas de formación a través de Consejos sectoriales y la implementación programas laborales específicos⁸⁰ exponen la presencia de un Estado con protagonismo en el mercado de trabajo. Siguiendo este marco, se analizarán las políticas específicas del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social (MTEySS) dirigidas al sector siguiendo la perspectiva del marco de VdC, en primer lugar analizando las instituciones específicas que promuevan formación profesional y en segundo lugar instituciones necesarias, según el marco teórico para proteger la inversiones en competencias específicas: Sostenimiento del empleo y Protección del Salario vía negociaciones colectivas (Estevez Abe, 2001). A su vez, a través de estas políticas se analizará el tipo de relación laboral presente en el sector y cuál es el rol de los sindicatos en este escenario.

Políticas de Capacitación Laboral

Siguiendo la lógica del institucionalismo histórico propuesto por Thelen (2004) para el análisis de las instituciones del mercado de trabajo, brevemente, los antecedentes de políticas de capacitación - fuera del sistema educativo- se encuentran en la creación de la Comisión nacional de Aprendizaje y Orientación Profesional (CENAOP) establecida en 1946 y en los programas del Consejo Nacional de Enseñanza Técnica (CONET) creado en 1956.⁸¹ Sin embargo, el antecedente de relevancia para el sector y desde la perspectiva de la coordinación entre actores - Estado y Empresas - es el Sistema de Enseñanza Dual⁸² de 1980 donde dos terminales del sector automotriz -Renault Argentina S.A y Mercedes-Benz Argentina S.A.-⁸³ resultan dentro de las más favorecidas del programa de formación de personal calificado y créditos fiscales para la capacitación (De Luca et al, 2013). Por último en 1995, las

⁸⁰Se añaden a estos programas tales como Jefes y Jefas de Hogar Desocupado y el Plan integral Mas y Mejor Trabajo del MTEySS

⁸¹ Ley 12.291

⁸² Para el caso alemán, considerado el prototipo ideal en políticas de capacitación el sistema dual es considerado su parte principal (Culppepper, 2009)

⁸³ Mercedes- Benz sería la más favorecida durante la vigencia del programa hasta 1987 recibiendo créditos por 1.256.768 de pesos, en comparación con los 45.500 de Renault Argentina S.A (De Luca et al, 2013).

instituciones anteriores son unificadas en el Instituto de Educación Técnica (INET) vigente hasta el presente pero abocado al sistema educativo y no a programas de capacitación específicos.

Ante los aumentos de la demanda de calificaciones laborales específicas y la ausencia de programas estatales de formación profesional⁸⁴, en el año 2002 se implementa un programa de certificación de competencias laborales en 4 sectores -incluido automotriz- financiado conjuntamente por el BID y el FOMIN e implementado en el sector de manera coordinada entre el Ministerio de Trabajo, distintas empresas⁸⁵ y el SMATA.⁸⁶ Dicho programa de acreditación de competencias se orientaba a reducir los problemas de información en la inversión en capacitación ya que mediante el diagnóstico de la situación y una evaluación de los requerimientos se establecían 20 normas estandarizadas para distintos puestos de trabajo, que facilitaba la inversión en capacitación de las empresas y otorgaba un incentivo adicional al trabajador o desempleado al certificar su idoneidad, facilitar su ingreso al mercado de trabajo e incentivar su permanencia en el trabajo (CINTEFOR/OIT, 2006). La implementación de dicho programa duraría hasta el año 2006, comprendería un total de fondos gastados de 984.862 dólares⁸⁷ y certificaría competencia de 280 personas -principalmente del sector de mantenimiento y taller-. En este marco, el SMATA tuvo un rol trascendente no sólo siendo la representación gremial en el programa sino, puntualmente en el diseño de normas de certificación y la curricular de los cursos, la formación de un equipo de evaluación y el desarrollo de institutos especiales de capacitación (Centro de Formación Profesional N°8 creado en 1988) que se incluirían posteriormente dentro de la Red Nacional de Formación Profesional del INET.

Siguiendo este antecedente se establece en el año 2007 en el ámbito de la Secretaría de Empleo del MTEySS, el Sistema Nacional de Formación Continua con un Consejo Sectorial específico para el sector automotriz-autopartista en el que participan empresas y sindicatos tanto en su diseño e implementación, como beneficiarios de los programas. El Sistema establece para el caso del sector

⁸⁴ Se había creado el Fondo Tecnológico Argentino (FONTAR) para financiar capacitación en pymes pero no su desempeño no tuvo impacto en el sector automotriz-autopartista.

⁸⁵ Volkswagen Argentina S.A. y Toyota Argentina S.A son las empresas de mayor dimensión que participan del programa - participaron además un total de 70 empresas del conurbano bonaerense.

⁸⁶ Convenio aprobado por el Decreto 659/2000 durante el gobierno de Fernando De La Rúa y que sería ratificado en el año 2004 con la firma de un Convenio entre el Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, el SMATA y la Unión de Propietarios de Talleres Mecánicos de Automotores (UPTMA).

⁸⁷ La implementación del Programa en el sector automotriz efectivizó el 98,2% del total del gasto asignado (CINTEFOR/OIT, 2006)

automotriz tres líneas de acción: El Régimen de Crédito Fiscal, el Consejo Sectorial de Certificación de Competencias Laborales y la Red de Institutos de Formación Continua.

El Régimen de Crédito Fiscal del MTEySS establecido el mismo año⁸⁸, comprende un marco de incentivo para fomentar la formación de competencias tanto en personal ocupado como desocupados en el ámbito privado a través de certificados de Créditos Fiscal para cancelar impuestos de Valor Agregado, Ganancia Mínima Presunta, Ganancias e Impuestos Internos.⁸⁹ Desde su creación 73 empresas pertenecientes al sector accedieron al régimen y participando en promedio entre 2007-2014 del 3,9% del total de gastos efectuados, capacitando a través programas privados a 8483 ocupados y 702 ocupados. Sin embargo, si se analiza la participación del sector dentro del total se observa que su participación es limitada y de las empresas que participaron se encuentran sólo 4 empresas terminales (Toyota Argentina S.A. , Renault Argentina S.A. , Fiat Argentina S.A. , General Motors Argentina S.A.) y 10 pertenecientes al sector autopartista, estando el resto comprendida en el sector de comercialización y maquinaria agrícola y concentrando las capacitaciones en el sector servicio y no en la formación de técnicos profesionales. Fuera de este Programa y en el marco del Plan “Mas y Mejor Trabajo” se destaca la participación del MTEySS en la formación de un centro de capacitación de Volkswagen Argentina S.A aportando \$885.00 pesos para capacitar 1148 trabajadores junto al SMATA.⁹⁰

Los dos restantes programas, Certificación de Competencias Laborales y la Red de Instituciones de Formación Continua, mantienen la estructura similar al anterior del BID/FOMIN e incluyen como actores participantes en la formación del programa al SMATA, FAATRA y UPTMA y a Volkswagen Argentina S.A , Toyota Argentina S.A. y Mercedes-Benz S.A como principales empresas. Cómo se sostiene en la descripción teórica éstas favorecen tanto al sector empresario al estandarizar los requerimientos laborales de los procesos de producción incrementando al mismo tiempo la productividad en un escenario de sofisticación tecnológica de la producción y cambio en la organización del trabajo⁹¹,

⁸⁸ Establecido dentro del marco regulatorio de la Ley 22.317 de 1980 y resoluciones anuales del Ministerio de Trabajo.

⁸⁹Las empresas y cooperativas de trabajo podrán presentar proyectos de hasta el 8% u 8‰ según corresponda, ó \$400.000 (lo que sea menor), calculándolo sobre el monto total de la masa salarial ó adelanto de retornos del año inmediato anterior a la fecha de presentación. (www.trabajo.gov.ar)

⁹⁰ (2005, 20 de Septiembre) *La Nación*, “Volkswagen inauguró un centro de capacitación, el Estado aporta parte de los fondos”.

⁹¹ En el sector automotriz en particular se destaca un cambio hacia una mayor complejidad en el proceso de producción con la incorporación de tecnología de microeléctrica. Dicho cambio permite una estandarización de los conocimientos requeridos para su manejo, simplificando los procesos de formación de operadores en un sistema de producción de tipo polivalente (Novick, 1998)

como al sector de trabajadores formalizando habilidades o prácticas aprendidas de oficio que respaldan el desempeño en un puesto de trabajo como a una formación integral del trabajador independientemente de su inherencia en la producción⁹²(Novick, 1998). En este marco a través del programa de Certificación se crearon de manera conjunta entre empresas-sindicato y agente coordinador 45 normas de competencia laboral utilizados como herramienta metodológica para estandarizar los puestos técnicos referido a la mecánica del automotor⁹³, estableciendo a su vez 17 diseños curriculares para su implementación. Dentro de este programa se capacitaron 4100 trabajadores del sector en el período 2003-2014 y se certificaron 7447 competencias laborales - es decir hubo casos donde un trabajador certificó mas de una competencia⁹⁴. Similar al caso del régimen de crédito fiscal, la empresa Volkswagen Argentina S.A., activa en su relación con el MTEySS, capacitó 400 trabajadores bajo 10 normas de capacitación específicas.

Por su parte en los programas Formación Sectorial y Fortalecimiento Institucional incluidos en de Red de Instituciones de Formación Continua se destaca la participación estatal y sindical en la creación y desarrollo de nuevos institutos encargados de formar docentes, dictar las capacitaciones y realizar certificaciones. En este marco se conformaron 25 institutos de formación profesional distribuidos principalmente en la provincia de Buenos Aires, Mendoza y Santa Fé y se certificaron normas IRAM de capacitación en 3 de ellos. Dichos institutos se encuentran en su mayoría bajo la órbita del SMATA, el cuál a partir del programa expande sus actividades de capacitación, denotando una coordinación con el MTEySS en su realización. En total las líneas de acción incluidas dentro del Programa de Certificación de Competencias y Formación Continua del MTEySS se asignaron recursos durante el período 2003-2011 por 14.360.000 millones de pesos⁹⁵ que en parte implicaron participación del SMATA, siguiendo así la línea de la *estructura de oportunidades* propuesta por Fernandez Milmanda (2013) que se le presenta a los sindicatos. Es decir en el marco de políticas analizadas, el crecimiento del sector y la implementación de políticas públicas de capacitación laboral ubican al SMATA en un rol de

⁹² Entrevista a Daniel Lopez, Área de Formación Profesional de SMATA y Director del Sub-programa para el sector automotriz del Programa BID/FOMIN durante su implementación

⁹³ En el Anexo de datos se presentan las 45 normas de competencias laborales creadas en la mesa sectorial del sector automotriz.

⁹⁴ La cifra en total de evaluaciones realizadas considerando el programa de Crédito Fiscal asciende a 15890 certificaciones realizadas por el Consejo Sectorial de Formación Continua del Sector Automotriz.

⁹⁵ Formación Continua recibió \$4.940, Certificación de Competencias Laborales \$2.740.000 y Fortalecimiento Institucional \$1.190.000. Fuente Documento de Formación Continua de los Trabajadores del Sector Automotriz, Octubre 2011. Secretaría de Empleo del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social

implementación de políticas y coordinación con otros actores- empresarios, Ministerio y sindicatos.

A su vez en términos de desarrollo interno, desde la implementación de dichos programas el SMATA expande su red de institutos de formación profesional. En este marco, al inicial Centro de Formación Profesional N° 8 se añaden 12 centros propios y 8 en convenio con FAATRA - participante del programa del MTEySS- y 17 resultantes de otros acuerdos, constituyendo una red de 37 centros de formación. Por último, los cursos dictados por el Sindicato en línea con el programa del Ministerio se orientan al sector servicios y mecánica, con participación en el sector industrial de la cadena automotriz solo en los casos de Volkswagen Argentina S.A, Toyota Argentina S.A y Mercedes Benz Argentina S.A.

El resto de las empresas pertenecientes al sector industrial de la cadena automotriz-autopartista desarrollan acciones internas de capacitación ante los problemas de ausencia de personal calificado en el mercado de trabajo⁹⁶. Para el caso puntual de las terminales se destacan entes que dependen de manera directa o indirecta de las empresas o acuerdos con entidades encargadas de la formación, aquí se encuentran el Instituto Técnico Renault⁹⁷, la Escuela Técnica Henry Ford, la Escuela Técnica Fundación Fangio (Mercedes-Benz). Por su parte Fiat Argentina S.A, PSA Peugeot Citroën y Scania Argentina desarrollan programas de pasantías con Universidades afines a carreras técnicas, y Toyota Argentina S.A posee un Programa de Educación e Inserción Laboral para jóvenes que cursan estudios secundarios.⁹⁸

Políticas de Sostenimiento del Empleo

Como sostienen Estevez Abe *et al* (2001), industrias con requerimientos de competencias específicas requieren un grado elevado de protección del empleo a los fines de convencer a las empresas y trabajadores de invertir en capacitación. Enfocado en las empresas, éstas requieren de garantías de una duración prolongada del contrato de trabajo a los fines de efectivizar los retornos de las inversiones y evitar las pérdidas económicas asociadas a reinvertir en capacitación en casos de elevada movilidad laboral (Estevez Abe *et al*, 2011). En este sentido durante el período analizado, el MTEySS tendría una participación activa para evitar la caída del empleo en el sector automotriz en la recesión derivada de la

⁹⁶ (2008, 6 de Abril) *La Nación*. "Automotrices Buscan Personal ante la falta de mano de obra calificada".

⁹⁷ Creado en 1960 bajo la ley 16.450 a la Educación Técnica, en función de los beneficios de exención impositiva. El Instituto funcionó como escuela de capacitación de la empresa hasta 1991 cuando pasa a la Órbita de la Fundación Renault. Actualmente posee secundario, terciario y cursos de capacitación orientados a la industria automotriz. Obtenido de: www.itr.edu.ar.

⁹⁸ (2007, 28 de Enero) *La Nación*, "Toyota incorpora a estudiantes, se desarrollo un programa de capacitación con los contenidos del secundario"

crisis económica internacional de 2008-2009 y en la posterior recesión a partir de 2013, principalmente a través de dos instrumentos: el Programa de Recuperación Productiva (REPRO) y los Procedimientos Preventivos de Crisis (PPC).

Siguiendo el estudio de Castillo et al (2012) el sector automotriz se encuentra dentro de las industrias capital-intensivo con un régimen de movilidad laboral baja, considerado anteriormente como un indicador de presencia de competencias laborales específicas y complejidad tecnológica en la producción.⁹⁹ Ante escenarios de fluctuación del ciclo económico, las empresas asociadas a este tipo de régimen de movilidad laboral y puntualmente las pertenecientes a sectores con elasticidad empleo-producción elevada, presentan de modo casi contradictorio, mayores incentivos a expulsar personal dada la ausencia de mecanismos de desvinculaciones habituales y reducción de incorporaciones. Es decir ante la imposibilidad de reducir costos disminuyendo la incorporación de personal, las empresas con baja movilidad laboral evitan pérdidas significativas, en primera instancia aplicando medidas de reducción de horas, suspensiones y vacaciones adelantadas y posteriormente despidiendo personal, factor de alto costo si se considera la inversión necesaria para volver a instruir en los requerimientos específicos demandados al nuevo personal (Castillo et al, 2012).

En este marco, ante la transmisión de la crisis internacional de 2008-2009 vía el enfriamiento del comercio exterior, las empresas terminales, dado el mencionado efecto elasticidad empleo-producción, comenzarían con suspensiones, reducción de turnos de trabajo y adelanto de vacaciones y posteriormente aumentarían las presiones sobre los despidos.¹⁰⁰ Ante la presión adicional de los sindicatos, los cuales también poseen incentivos a sostener el empleo, el gobierno, a través del MTEySS utilizaría en el sector los dos instrumentos mencionados anteriormente.

El programa de Recuperación Productiva (REPRO), establecido en el año 2002 bajo la Ley de Emergencia Pública, establecía el pago de una suma mensual no remunerativa de \$600 pesos por un plazo de 12 meses destinada a completar el sueldo de la categoría laboral de los empleados de empresas

⁹⁹ Otros sectores que poseen un régimen de baja movilidad laboral tanto en Grande, Mediana, Pequeñas y Micro empresas son: Productos de petróleo; Productos de caucho y plástico; electricidad, gas y agua; captación, depuración y distribución de agua (Castillo et al, 2012)

¹⁰⁰ (2008, 11 de Noviembre) *La Nación* "Ruidosa protesta en las calles por el ajuste de personal en automotrices". .."Iveco aplica suspensiones a unos 900 operarios durante dos días por semana..."; "...Fiat resolvió adelantar las vacaciones de sus trabajadores..."; "...Mercedes-Benz tras un acuerdo con SMATA se comprometió a no despedir personal a cambio de que se realicen suspensiones rotativas en 2000 empleados...". "También habrá recortes de horas y turnos extras para buena parte de los trabajadores de Ford, Volkswagen y Peugeot Citroën"

que se presentaban en situación de crisis ante el MTEySS.¹⁰¹ A cambio, las empresas beneficiadas se comprometían a no despedir personal sin causa o por razones de fuerza mayor durante el plazo considerado y abonar la restante parte del salario. Siguiendo a Castillo et al (2012) la implementación de dicho programa tuvo mayor implementación en la industria donde llegó a cubrir el 7% del empleo total, superior a sectores donde la elevada movilidad laboral evita presiones al aumento de despidos asociada a regímenes de baja movilidad laboral.¹⁰² En este esquema la industria automotriz fue la de mayor participación dentro de la industria con un 18% del total del empleo del sector cubierto por este programa, es decir abarcando casi 20.000 trabajadores y superando a la textil (17%) y fabricación de maquinarias y equipos (8,7%). Ante la recesión iniciada a partir de fines de 2013, la naturaleza diferente en comparación a la crisis anterior se asociaría a cambios en la implementación del REPRO. Si bien en 2014 se aumenta a \$2000 el máximo la suma mensual no remunerativa que otorga el programa, este tendría menor receptividad por parte de las empresas del sector. El escenario de una recesión asociada a factores endógenos y estructurales de la economía y las menores perspectivas de crecimiento de la economía brasilera, llevaría a aumentar las expectativas de crisis prolongada lo que disminuiría el incentivo a solicitar el REPRO dado que el requisito de no despedir personal pesa más que el beneficio a recibir por las empresas.¹⁰³ De todos modos empresas del sector solicitaron la implementación del programa y participaron del mismo.

Por su parte, el Procedimiento Preventivo de Crisis (PPC) previsto por la Ley 20.744 de Contrato de Trabajo y regulado por la Ley 24.013 de 1991 establece un rol mediador del Estado, a través del MTEySS entre las empresas impactadas por la recesión económica y sus trabajadores, a los fines de evitar reducciones de personal (Aronskind, 2012). Los PPC constituyen entonces instancias de negociación abiertas previa presentación de la empresa afectada del anticipo de un futuro despido o suspensión que afecta a más del 15% de trabajadores en empresas de menos de 400 empleados, el 10% entre 400 y 1000, y el 5% en empresas con más de 1000 empleados. Siguiendo el marco regulatorio el MTEySS actúa coordinando el diálogo entre las partes y homologando un acuerdo resultante con la

¹⁰¹ El Programa de Recuperación Productiva (REPRO) depende de la Dirección Nacional de Relaciones Federales dependiente del MTEySS la cuál se encarga de recibir la solicitud de los proyectos, evaluar la situación de las empresas y habilitar el pago de la suma fija mensual a través de ANSES.

¹⁰² Se destaca la importante participación de las empresas grandes y medianas, tanto en términos de firmas como en las prestaciones: el 91% del total de las prestaciones del REPRO se destinó a este tipo de firmas (Castillo et al, 2012)

¹⁰³ Comentario realizado por Juan Cantarella (AFAC) durante una entrevista personal realizada por el autor.

misma eficacia que un convenio colectivo de trabajo.¹⁰⁴ En el marco de la crisis económica de 2008-2009 se solicitaron la apertura de 298 PPC¹⁰⁵, donde el 66% corresponde a empresas de la industria manufacturera - aunque si bien la industria automotriz se encontró dentro de las de mayor participación se cuenta con el dato desagregado para el sector automotriz- (Palomino et al, 2007).^{106 107} Posteriormente la recesión que afecta al sector a partir de 2014 se traslada igual que la anterior con el aumento de suspensiones, rotaciones de personal y presión sobre el nivel de empleo en el sector. En este período se presentan pedidos de PPC por parte de las empresas del sector automotriz, sin embargo se presentan casos en los cuales las suspensiones efectivas son mayores que las comprendidas dentro de los PPC - Iveco-Fiat- o donde se realizan suspensiones¹⁰⁸ y despidos sin mediación del Ministerio de Trabajo - Caso Lear-.¹⁰⁹

Por último, durante las recesiones económicas comprendidas durante el período de estudio se implementó las reducciones a las contribuciones patronales en el marco de la Ley 26.476¹¹⁰ como instrumento anti-cíclico para evitar la caída en el empleo. Sin embargo, aunque no se presentan estadísticas sobre su implementación el sector, es de esperar que su utilización haya sido reducida ya que se dirige principalmente a empresas con alta movilidad laboral a los fines de impulsar la incorporación de nuevo personal reduciendo costos laborales en sectores menos afectados por la crisis (Castillo et al, 2012). Tal no es el caso del sector automotriz, no sólo por ser de los más afectados, sino por las pérdidas en términos de personal calificado asociado al recambio de personal. A su vez, durante ambas recesiones se analizó desde sectores del trabajo (CGT) presentar un proyecto para reponer la doble indemnización

¹⁰⁴ Ley N° 24.013, 1991, Capítulo 6: “Procedimientos Preventivos de Crisis de Empresas”

¹⁰⁵ Stang, S. (2008, 8 de Noviembre) *Diario La Nación*: “Preocupa al Gobierno la Crisis del Mercado Laboral”. Renault Argentina S.A. presento PPC ante el Ministerio de Trabajo de la Provincia de Córdoba para o tener habilitación para suspender por 13 días a 1000 operarios y reducir el 70% del sueldo.

¹⁰⁶ (2009, 24 de Abril) *La Nación*. “Cierra una autopartista en Rosario y echa a 500 obreros”. La empresa clausuro sus dos fábricas previa presentación del PPC al Ministerio de Trabajo.

¹⁰⁷ (2008, 17 de Octubre) *Diario Clarín*: “Las autopartistas suspenden gente y eliminan horas extras”. “...Pedro Wasejko, del Sindicato de Trabajadores del Neumático, informó que la empresa FATE, que emplea a 1.700 trabajadores, le adelantó al gremio que pedirán al Ministerio de Trabajo la apertura del Procedimiento Preventivo de Crisis, ante la caída de las exportaciones a Europa”

¹⁰⁸ (2014, 11 de Agosto) *La Voz del Interior*, “...Las suspensiones totales o parciales que realizan la fábrica de camiones Iveco y Fiat (3.600 empleados en total), superan el número de los operarios inactivos del total de las empresas que presentaron procedimiento preventivo de crisis (1.900 trabajadores)...”.

¹⁰⁹ (2014, 17 de Diciembre) *La Nación*, La Justicia ordenó a Lear que reincorpore a 27 trabajadores, el falló crítico al Ministerio de Trabajo por no impulsar mecanismos preventivos”

¹¹⁰ Política Laboral con amplio uso durante el Régimen de Convertibilidad (Castillo et al, 2012)

por despidos- eliminada en 2007- como instrumento para sostener el empleo, sin embargo fueron rechazados por empresarios y desestimados finalmente por el gobierno¹¹¹

Políticas de Ingresos (Negociaciones Colectivas)

Además de los instrumentos anteriores, la participación estatal en el mercado de trabajo posee relevancia en el sector al establecer los distintos mecanismos que regulan el salario y las condiciones de trabajo entre las empresas y trabajadores. Siguiendo nuevamente el marco de VdC las instituciones que determinan los salarios adquieren relevancia tanto por su efecto sobre las competencias laborales como por la organización del proceso de producción, sostenido que sectores que requieren personal calificado en sus tareas presentarán niveles de coordinación superior a los de bajas competencias o competencias generales (Estevez Abe, 2001).

En este marco, el Estado a través de la Ley N° 23.551 de Asociaciones Sindicales y las Leyes N° 14.250 de Convenciones Colectivas de Trabajo y 23.546 de Negociaciones Colectivas, regula la actividad sindical y coordina los procesos que determinan los salarios y las condiciones de trabajo. En primer lugar, a través de estas regulaciones determina la extensión de la cobertura de la negociación, y posee una participación *ex-ante* en la negociación colectiva mediante el otorgamiento de la personería gremial a los sindicatos participantes y un rol *ex-post* mediante la homologación de acuerdos y convenios colectivos de trabajo (Palomino et al, 2013). Si bien la participación estatal y las características de la negociación colectiva en términos de cobertura, coordinación, densidad y centralización se ha incrementado a partir de 2003, sus características están determinadas en parte por el desempeño de los diseños institucionales anteriores (Palomino et al, 2013).

Brevemente, los antecedentes de la negociación colectiva se encuentran en los dos procesos de industrialización por sustitución de importaciones durante el período 1945-1975. Durante estos años se establece un “modelo paradigmático” de negociación colectiva que giraba en torno a la centralización en grandes sindicatos de actividad y cámaras empresarias, con fuerte injerencia estatal a través de los roles mencionados. Se destacaban a su vez la ultra-actividad de los convenios, y fuera del marco regulatorio, la identidad política que giraba en torno a los sindicatos y su afiliación al partido de gobierno (Palomino et al, 2013). Con la implementación de las reformas neoliberales, tanto durante el gobierno militar como durante la década del noventa, dicho marco sería debilitado primero con la suspensión de la negociación

¹¹¹ (2009, 2 de Febrero) La Nación, 2 de Febrero de 2009. “Afirmó la CGT que, si se agrava la crisis, evaluará pedir la doble indemnización”

colectiva y posteriormente con la descentralización a nivel de empresa y congelamiento de las negociaciones,¹¹² fragmentando los procesos de acuerdo salarial y debilitando al actor sindical.

Con los cambios mencionados a partir de la salida de la convertibilidad¹¹³, la negociación colectiva por rama de actividad en el ámbito del sector privado y la participación estatal a través del MTEySS y ejerciendo los roles anteriormente mencionados, serían puestos nuevamente en escena aumentando en volumen y cobertura año tras año (Etchemendy, 2013)¹¹⁴. En este marco se presenta las negociaciones colectivas en el sector automotriz-autopartista en el período bajo estudio, donde se destaca dentro de los sectores con mayor actividad en las negociaciones. Durante el período bajo estudio, las negociaciones del sector representan en 2007 el 4% de las negociaciones totales, y aumentando al 11% a fines de 2013.¹¹⁵ Los procesos de negociación colectiva, del sector automotriz-autopartista, siguiendo los criterios propuestos por Palomino et al (2013), presenta dos modos de organización/coordinación según los actores participantes -SMATA o UOM-. En el caso de la Unión Obrera Metalúrgica (UOM) presente en PSA Peugeot-Citroën y el 50% de las autopartistas - posee una negociación colectiva centralizada a través de un único convenio colectivo de trabajo. Mientras que el SMATA representa los trabajadores de las terminales automotrices -excepto PSA Peugeot-Citroën-, las mayoría de las autopartistas multinacionales, las empresas concesionarias y de reparación con quienes la negociación es de tipo descentralizada y por empresa, aunque coordinada por el sindicato en torno a 84 convenios colectivos.¹¹⁶ Cabe destacar de este escenario que heredando el mecanismo de negociación por empresa prototipo de la década anterior, el SMATA lograría una mejor adaptación dentro del nuevo escenario de reactivación de la negociación colectiva y cambios en los esquemas de producción hacia un modelo más flexible, a

¹¹² Las negociaciones colectivas serían re-institucionalizadas en 1988, pero durante la década del 90 se mantendrían congeladas dado que los sindicatos preferían mantener los convenios de ultra-actividad anteriores a las reformas de mercado, en lugar de negociar salarios más bajos. Esta medida concesión fue otorgada a cambio de minimizar la oposición a las reformas de mercado. (Etchemendy, 2013)

¹¹³ Poder Ejecutivo Nacional (2003, Jul) Decreto N° 392 Disponible en línea en: <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/85000-89999/86823/norma.htm>

¹¹⁴ Los Acuerdos y Convenios resultantes de las negociaciones colectivas y homologados por el MTEySS aumentan un 157,42% entre 2005 y 2013, pasando de 660 a 1699 y alcanzando el máximo en 2011 con 1864. Fuente, elaboración propia en base a datos de Dirección de Estudios de Relaciones de Trabajo.

¹¹⁵ Ver Anexo. En 2007 el el sector se firmaron 18 acuerdos y/o convenios por actividad y 60 por empresa (78 en total) mientras que en el año 2013 se firman un total de 190 siendo 8 por empresa y 182 por empresa. Fuente, elaboración propia en base a datos de Dirección de Estudios de Relaciones de Trabajo.

¹¹⁶ Se trata de una negociación en dos niveles: en el nivel macro, se establece un Acuerdo General del sector entre los principales actores (estado-sindicato-empresas y cámaras) y en el nivel micro, "módulos particulares" que son negociados entre el sindicato y la empresa (Novick y Catalano, 1996)

diferencia de la UOM que mantiene el modelo centralizado y de un único convenio desde la etapa de la ISI.

Evaluando entonces, la dinámica de la negociación del SMATA el cuál posee tanto acuerdos por actividad con asociaciones del sector (FAATRA, ACA, ACARA, CAVEA, MOTTOS) como por empresa, se presenta en cada trimestre del período dentro de las unidades de negociación con mayor frecuencia. El SMATA representaba en 2007¹¹⁷ el 4,09% de los 1027 total acuerdos y convenios firmados ese año con un total de 2 acuerdos por actividad y 38 por empresa, mientras que al año 2013 los acuerdos firmados crecieron un 375% llegando a un total de 207 por empresa y 21 por actividad, alcanzando el 13,4% de los 1699 acuerdos y convenios firmados por todos los sindicatos de la economía en 2014. Se destaca entonces no sólo el crecimiento en total sino, la mayor cantidad de acuerdos por empresa que por actividad firmados por el Sindicato.¹¹⁸ A su vez, si bien no se realiza en el presente trabajo un estudio detallado del contenido de cada uno de los acuerdos, estos mantienen la línea de los “nuevos convenios” implementados a partir de la década del 90 (Senén González et al, 2007). Los convenios y acuerdos poseen en su mayoría cláusulas salariales - actualización de componente fijo o variable del salario básico y conceptos remunerativos o no remunerativos- y en menor proporción cláusulas referidas a condiciones de trabajo y canales de vinculación entre sindicato y empresa. Se destaca en importancia para el sector, cláusulas referidas a organización del trabajo en polivalencia, la regulación de tiempo y turnos de trabajo, y en casos de escenarios de recesión la creación de bancos de horas o mecanismos de suspensiones y rotación de personal. Respecto del vínculo entre sindicato empresa mediante vías institucionalizadas, se destacan cláusulas que contienen la creación de comisiones de interpretación de convenios y de seguimiento de conflictos.

A su vez, respecto a las cláusulas salariales, el Estado asume un rol importante respecto al nivel de salarios que resulta de las negociaciones colectivas. En primer lugar siendo, según la normativa, mediador y coordinador entre las preferencias de la patronal y el sindicato, a los fines de equilibrar las condiciones de la negociación. Y en segundo lugar, ya no desde la normativa, sino manteniendo una coordinación y rol expectante entre la evolución de los salarios en comparación a la fluctuación del índice de precios. Este último adquiere relevancia a medida que el contexto inflacionario empeora, tanto para la política económica del estado como para las estrategias de empresarios y trabajadores. Tomando

¹¹⁷ Fecha a partir de la cuál se poseen datos de los informes trimestrales del Estado de la Negociación Colectiva de la Dirección de Estudios de Relaciones de Trabajo del MTEySS.

¹¹⁸ Ver Anexo *Gráfico 6* y *Gráfico 7*

de referencia el salario básico por convenio promedio de todas las categorías de la UOM - Autopartes-, su evolución se comporta en la tendencia del promedio general, aunque levemente por debajo a partir de 2011. El salario básico evolucionaría de \$522 en 2011 a \$9.736 en 2014 con un incremento promedio anual del 26%, levemente superior al promedio y a sectores épicos durante el período como la FEDCAM (Camioneros) con un incremento del básico promedio del 24%.¹¹⁹ Por su parte el SMATA en su modalidad de negociación por empresa y con algunas asociaciones por actividad, mantendría valores similares al de la UOM aunque levemente superiores (Senén González et al, 2007). Si bien las negociaciones del sector determinaron salarios por encima del promedio de la industria¹²⁰, la presión sobre el salario derivada del incremento del índice de precios de la economía al final de período, llevaría al SMATA a proponer un aumento en la frecuencia de las negociaciones colectivas - trimestrales- a los fines de evitar la pérdida del poder adquisitivo de los trabajadores del sector¹²¹.

Por último, asociado a los procesos de negociación colectiva se presentan los niveles de conflictividad social del sector, tanto cerca de la fecha de dichas negociaciones como principalmente en períodos de recesión económica. Sobre este punto, hasta el año 2005 el sector presentó valores altos de conflictividad social, alcanzando su máximo en las negociaciones de ese año, donde la falta de acuerdo por el salario mínimo cercano a \$2.000 recabaría en un plan de lucha del SMATA en las empresas terminales¹²²(Santella, 2013). En este punto, el Estado asume dos roles adicionales. En primer lugar, en los períodos de recesión económica y de modo similar a los PPC, el MTEySS homologaría acuerdos y convenios¹²³ entre empresa y sindicato en la cual se “intercambian” suspensiones y reducciones de turnos por estabilidad en el empleo mediante cláusulas de paz social en los acuerdos y convenios

¹¹⁹ Ver Anexo. Aclaración en la comparación se considera solo la evolución de salario básico por convenio. No se analizan cláusulas salariales tales como incrementos variacionales y/o aumentos no remunerativos. Significantes sobre todo en el caso de Camioneros.

¹²⁰ Kempa, L(2011, 14 de Marzo) *La Voz del Interior*. Automotrices, con los mejores salarios, Los trabajadores del Smata figuran en Córdoba entre los que tienen los sueldos más altos. El sector informático figura en segundo lugar.

¹²¹ (2014, 2 de Febrero). *La Voz del Interior*. Smata propone paritarias cada tres meses. Siguiendo a Etchmendy y Collier (2007) el incremento en la frecuencia de las negociaciones es un indicador del rol de los sindicatos en el mercado de trabajo. Hecho relevante ya que otras asociaciones sindicales como la UATRE negocian salarios una vez al año, significando esto en una pérdida del poder adquisitivo de los trabajadores entre la fecha de cierra de la pauta salarial y la re-actualización un año después.

¹²² (2005, 5 de Junio) *La Nación*, “Se agrava el conflicto entre SMATA y las automotrices” .Los trabajadores de Ford, Toyota y Volskwagen cortan la avenida panamericana.

¹²³ Ver Tabla 6 en el Anexo: Lista de Acuerdos y Convenios Homologados más relevantes de SMATA (2005-2013)

colectivos.¹²⁴ En segundo lugar, a través de la conciliación obligatoria - regulada por la Ley 24.635, el Estado intermediaría para evitar despidos y regular el nivel la conflictividad social en el sector.¹²⁵ Con este mecanismo, se habilita una instancia de diálogo en la cual, empresa y sindicato negocian un acuerdo común mediadas por el Estado y a cambio de que los trabajadores acepta abandonar la protesta por el tiempo dictado en la conciliación¹²⁶. Política que desde la perspectiva de VdC es un punto a favor de las empresas del sector, dado que la conciliación obligatoria actúa como instrumento que permite reducir la tensión y presión derivadas de la protesta.

Resumiendo el capítulo, mediante la implementación de determinadas políticas laborales, ya sea reactivando medidas anteriores como implementando nuevas, el Estado posee un rol activo en la trama estableciendo las instituciones que permiten la coordinación y el diálogo entre los actores asociados, permitiendo superar a través de estas, las características propias de las HME. A su vez, tanto las políticas de capacitación laboral, de sostenimiento del empleo en escenarios de recesión económicas como de fomento de la negociación colectiva, generaron medidas a favor tanto de las preferencias de primer orden de los sectores empresarios como del sector sindical y de los trabajadores del sector automotriz-autopartista.

Conclusión: “¿ Un Capitalismo de Decisión Nacional?”

Del estudio realizado en esta tesis puede sostenerse que el desempeño de las economías latinoamericanas luego de las reformas de mercado y siguiendo la literatura de Variedades de Capitalismo, precisa “Traer de nuevo al Estado” dentro del marco de análisis. La existencia en el sector automotriz en Argentina de características distintas respecto a las sostenidas por Schneider (2013) para las Economías Jerárquicas no pueden ser explicadas sin la consideración del rol que las políticas públicas y las instituciones estatales tuvieron tanto para superar las complementariedades negativas mencionadas

¹²⁴ (2008, 11 de Noviembre) *La Nación*, Aceptan suspensiones como el mal menor. “El gremio no va a aceptar despidos y agudizará los conflictos en caso de que los empleadores especulen con la crisis para pretender reducir su personal”, indicó ayer el secretario adjunto del Sindicato de Mecánicos (Smata), Mario Manrique”.

¹²⁵ (2008, 25 de Octubre) *Página 12*. Frenan despidos en General Motors. “En la mañana de ayer, 435 operarios recibieron el telegrama de despido "sin causa". La intervención del Ministerio obligó a la patronal a acatar la conciliación. "Como gobierno tenemos la obligación de defender cada puesto de trabajo", dijo el ministro”

¹²⁶ (2014, 1 de Junio) *La Nación* Gestamp: dictan la conciliación obligatoria. La medida fue tomada por el Ministerio de Trabajo bonaerense; se liberó el acceso a la planta, pero aún siguen las negociaciones por el despido de 69 empleados.

para la región como para contribuir a la intensificación de ciertos rasgos jerárquicos en la cadena de producción.

En este sentido, a partir del estudio realizado en el segundo capítulo, en el marco del mayor crecimiento sostenido del sector, la participación estatal a través de la Política Industrial generaría los incentivos para la consolidación de un modelo exportador centrado en las empresas terminales donde lejos de contribuir a superar las relaciones inter-firma de tipo vertical y jerárquicas asociadas a los nuevos esquemas de producción, refuerza dicha características a través de políticas con efectos contrapuestos, exponiendo una falta de coordinación en su implementación. No es así en el caso de la Política Laboral. Lejos de promover relaciones laborales atomizadas y la baja capacitación en el sector, la participación estatal a través de las políticas analizadas en el tercer capítulo, promueve un nuevo tipo de equilibrio centrado en la coordinación entre sindicato y empresas a través de políticas específicas que llevan al sector a diferenciarse de las principales características sostenidas para las HME's.

¿Cómo se explica este desempeño desigual del Estado en las dimensiones de análisis consideradas? ¿Cuáles son las posibilidades de que dichas políticas industriales se re-formulen en la dirección a un desarrollo equilibrado de la trama automotriz? ¿Cuál es el argumento detrás de la coordinación alcanzada en el mercado de trabajo? Para responder esta pregunta se propondrá a modo de conclusión una breve hipótesis explicativa de tipo *Path-Dependence* y centrado en las estrategias políticas implementada a partir del año 2003.

Path-Dependence y Estrategias Políticas

Extendiendo el argumento propuesto por Etchemendy y Collier (2007) y analizando cómo evolucionan las instituciones en el marco de Variedades de Capitalismo (Hall y Thelen, 2009) el desempeño del Estado en el nuevo escenario post-reformas de mercado será explicado en torno a dos factores, de largo y corto plazo: el legado institucional del período de reformas de mercado y las estrategias políticas seguidas a partir del año 2003, sostenidos ambos bajo el argumento de que las instituciones que las economías adaptan para afrontar el nuevo contexto de economía abierta son determinadas en parte por el rol de los actores favorecidos en coyunturas críticas anteriores.

Considerando el *Legado Institucional*-factor de largo plazo-, la implementación en Argentina de un modelo de reforma de mercado de tipo *corporativa* y diseñada sobre la marcha en función de la presión de los distintos actores (Etchemendy, 2011) tendría, cómo anticipamos en el segundo capítulo, al

sector automotriz como uno de los protagonistas principales de dichos acuerdos. Durante el proceso de reforma, tanto las empresas terminales como los trabajadores (SMATA) crecieron favorecidos por la distribución de compensaciones establecidas a través “instituciones específicas”. Para los empresarios, El Régimen Automotriz de 1991 representó el marco de incentivos para facilitar nuevamente la localización de empresas trasnacionales a través de medidas de protección específica garantizando un mercado asegurado para su crecimiento, relegando de esta batería de medidas las demandas del sector autopartista. Por su parte, el SMATA aceptaría la flexibilización de las leyes laborales a cambio de mantener ciertas instituciones del mercado de trabajo tales como, el monopolio de la representación gremial, el control de mutuales sociales -Futura-, el mantenimiento de contratos de ultra-actividad y la firma de convenios colectivos previo a la localización de las empresas multinacionales. (Etchemendy, 2011). Sobre este escenario de actores favorecidos por los nuevos marcos regulatorios, aunque manteniendo en reserva factores institucionales anteriores, asumiría Nestor Kirchner en el año 2002 con el fin de la convertibilidad de por medio.

Pasando de esta manera a los factores de corto plazo, la debilidad de un presidente electo con 22,24% de los votos precisaría de la implementación de políticas públicas específicas como *Estrategia Política* para sumar adeptos y construir consensos, no sólo electorales sino también socio-económicos. En esta línea pueden analizarse las políticas dirigidas al sector, las cuáles tendrán como pieza de intercambio inicial el mantenimiento del tipo de cambio depreciado heredado de la devaluación del gobierno de Duhalde en 2002. El resultado de sostener tal medida será el crecimiento y respaldo de los sectores industriales más desfavorecidos por la crisis y la inclusión de los sindicatos de dichas industrias a la doble alianza entre CGT-CTERA. En este tándem industriales-sindicatos se ubicarían los actores del sector automotriz. Sostendremos, entonces que las políticas dirigidas al sector estarán motivadas en parte por esta coalición inicial y condicionada por el poder de los actores derivadas del marco anterior.

Desde el inicio, para las terminales y autopartistas la relación con el nuevo gobierno será de suma positiva ya que ambas crecerían favorecidas por el tipo de cambio competitivo, la pesificación y las bajas tasas de interés, aunque más beneficiadas las terminales por las políticas de protección elevadas a través de la Política Automotriz del MERCOSUR y los régimen de promoción de exportaciones (RAF). Sin embargo a medida que se atenúa el efecto riqueza derivado de la actualización cambiaria aparecen tensiones dentro de las empresas en torno al modelo de desarrollo del sector y el desequilibrio entre exportaciones e importaciones. En este sentido las respuesta en políticas por parte del Estado será función tanto de sus requerimientos económicos como del poder estructural de los actores de la cadena.

Ante la presión derivada del déficit comercial y los requerimientos de divisas externas y de mayor IED, el Estado afrontará dichas tensiones a favor de un modelo exportador centrado en las terminales. Aunque en línea con lo sostenido por el marco de las políticas industriales en economías abiertas, el mantenimiento de dichas medidas minimizaría los beneficios para al sector autopartista. Si bien se implementan instrumentos sectoriales específicos - Régimen de Fortalecimiento del sector Autopartista -, los problemas en su aplicación y su flexibilización en condiciones ante la presión de las terminales le quitarían dinamismo y reforzarían el esquema de desarrollo a favor de estas últimas.¹²⁷ Por último, si bien al final del período se originan tensiones en la relación las automotrices-Estado derivado de la implementación de LNA e incremento de impuestos, sus efectos no contrarrestarían los beneficios otorgados a estas empresas en términos de tamaño de mercado asegurado derivado de las postergación de la liberalización comercial. Al igual que en antecedentes anteriores, se consolida un esquema de desarrollo en el cuál, el mayor poder de *Voz y Salida* de las terminales derivados de su poder de relocalizar inversiones en otros países con políticas mas favorables, refuerza el sesgo exportador relegando políticas contundentes para el sector autopartista¹²⁸.

Por su parte, tanto SMATA como la UOM se encuentran dentro de los sindicatos activos de la CGT que conforman, junto a camioneros y la construcción, la coalición económica iniciales del nuevo gobierno, sosteniendo su proximidad incluso luego de la ruptura de la CGT (Etchemendy, 2013). Cómo sostuvimos anteriormente esta relación, no se sostendría sólo en la proximidad ideológica con el nuevo gobierno, sino en torno a las oportunidades *económicas* y *políticas* derivadas de la reindustrialización y de la reactivación de las instituciones del mercado de trabajo. Ante este escenario, el mecanismo negociación descentralizada consolidado en la década anterior y el aumento en la participación en empresas terminales y de autopartistas globales permitió al SMATA una expansión no sólo en número de afiliados sino en la frecuencia de las negociaciones. Al mismo tiempo el rol del sindicato en la implementación de políticas de capacitación laboral conformó una oportunidad política adicional para reafirmar el vínculo inicial con el gobierno. Sin embargo, dicha relación combinaría por parte del sindicato una estrategia de *Lealtad* al tiempo que reserva cierto grado de autonomía, tal fue el caso que ante el aumento de la presión inflacionaria y pérdida del poder adquisitivo, el SMATA propone actualizar

¹²⁷ En el marco de la Ley 26.393, se flexibilizan las condiciones respecto a contenidos nacional mínimos. Las empresas terminales pueden participar del régimen aún no cumpliendo el requisito del 60% de contenido nacional.

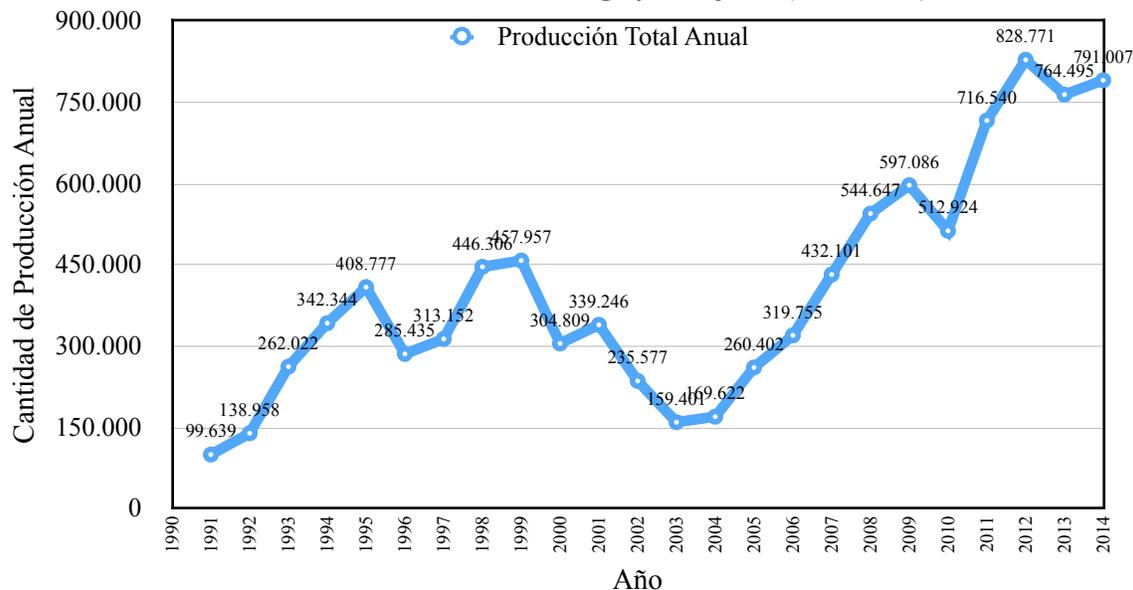
¹²⁸ Hirschman, A. O. (1970). *Exit, Voice and Loyalty. Responses to Decline in Firms, Organization and States*. Harvard University Press.

el salario trimestralmente advirtiendo ciertas consecuencias negativas de las políticas económicas del gobierno.

Para concluir, la relevancia verificada de incluir la participación estatal dentro del marco de Variedades de Capitalismo, requiere de nuevos trabajos dentro del campo de la economía política a los fines de analizar el rol del Estado en América Latina en el período posterior a las reformas de mercado. En el marco del sector automotriz, queda pendiente de realización un estudio comparado con el caso de Brasil a los fines de analizar en qué medida el modelo de reforma de mercado de tipo *Estatista* (Etchemendy, 2011) y las políticas del nuevo gobierno en Brasil explican, en término del rol de las instituciones, los desempeños distintos al de la industria en Argentina. Para el caso argentino, en el marco de la reactivación de la industria y el crecimiento de otros sectores tales como la construcción, el sector agropecuario y el petróleo, se propone la realización de nuevos estudios de casos para analizar en términos del marco teórico propuesto, el rol del Estado para promover un “desarrollo sustentable” y el tipo de relaciones que establece con las empresas multinacionales o grupos económicos de cada uno de estos y las interacciones con el sector del trabajo. Por último, se anima la realización de análisis comparados de los determinantes , en términos de economía política, detrás de la participación del Estado en cada uno de estos sectores.

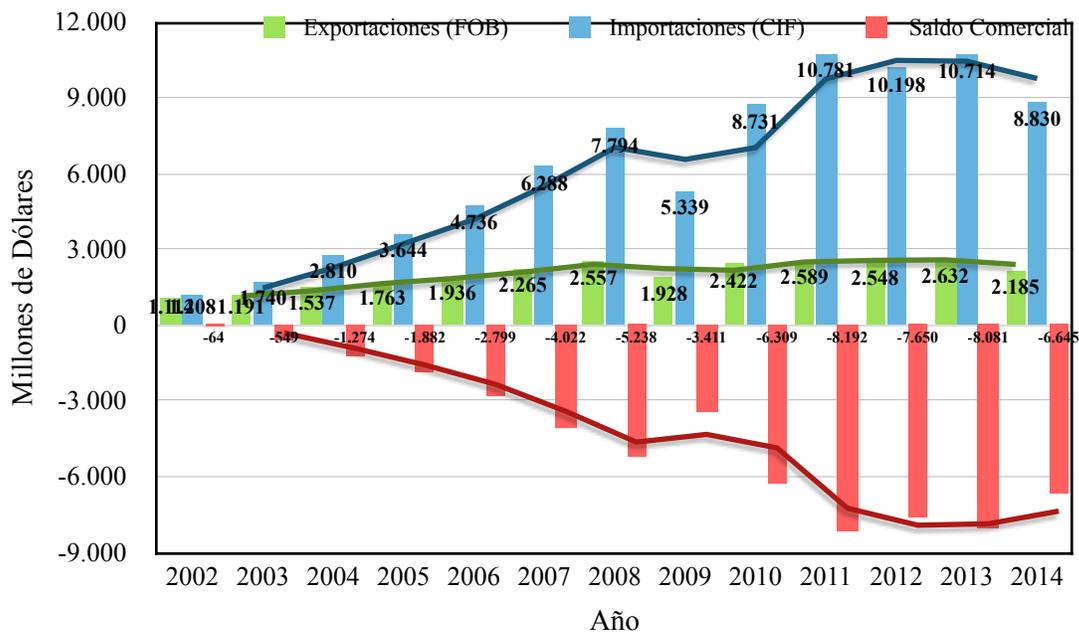
Anexo

Gráfico 4: Evolución Producción Anual de Automóviles, Utilitarios y Automotores de Carga y Pasajeros (1990-2014)



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Centro de Estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Industria

Gráfico 5: Evolución Balanza Comercial Global de Autopartes (2002-2014) - en Millones de Dólares

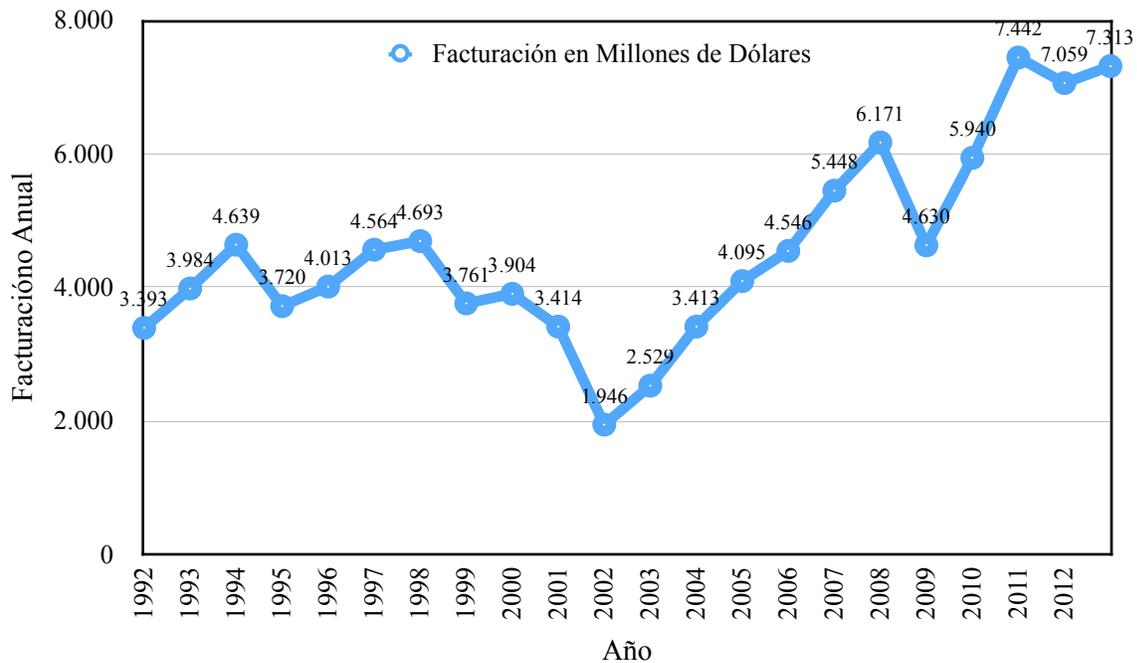


Fuente: Elaboración Propia en base a datos de Informe de Comercio Exterior 2014 de AFAC

Tabla 3: Evolución de Renta de la IED de acciones y otras participaciones de capital Industria Automotriz

Año	Renta en Millones Us\$	Variación Inter-Anual
2005	223	-----
2006	516	131,39%
2007	694	34,50%
2008	521	-24,93%
2009	44	-91,55%
2010	340	672,73%
2011	481	41,47%
2012	240	-50,10%
2013	153	-36,25%
Fuente: Serie Estadística Inversión Directa BCRA		

Gráfico 6: Evolución de Facturación del Sector Autopartista (1992-2012) en millones de dólares



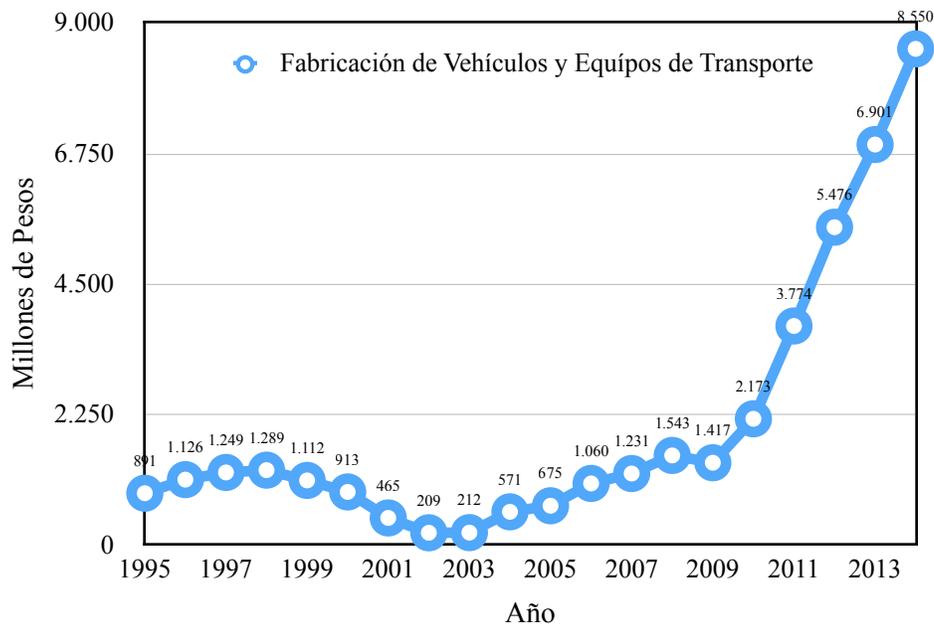
Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de AFAC (2015).

Tabla 4: Relación Producción de Vehículos e Importación de Autopartes			
Año	Producción de Vehículos	Importación Autopartes (US\$ Mill.)	Importación por Vehículo
1992	262.022	1.733	6.614
1993	342.344	2.114	6.175
1994	408.777	2.614	6.395
1995	285.435	2.170	7.604
1996	313.152	2.799	8.938
1997	446.306	3.999	8.960
1998	457.956	4.007	8.750
1999	304.834	2.978	9.768
2000	339.246	3.204	9.446
2001	235.577	2.416	10.256
2002	159.356	1.208	7.581
2003	169.621	1.740	10.258
2004	260.402	2.810	10.791
2005	319.755	3.644	11.396
2006	432.347	4.736	10.954
2007	544.647	6.288	11.545
2008	597.086	7.794	13.053
2009	512.924	5.339	10.409
2010	764.495	8.731	12.185
2011	828.711	10.781	13.008
2012	764.495	10.198	13.340
2013	791.007	10.714	13.545
2014	617.329	8.830	14.304

Fuente: Elaboración Propia en base a Informe de Comercio Exterior 2014 de AFAC (2015).

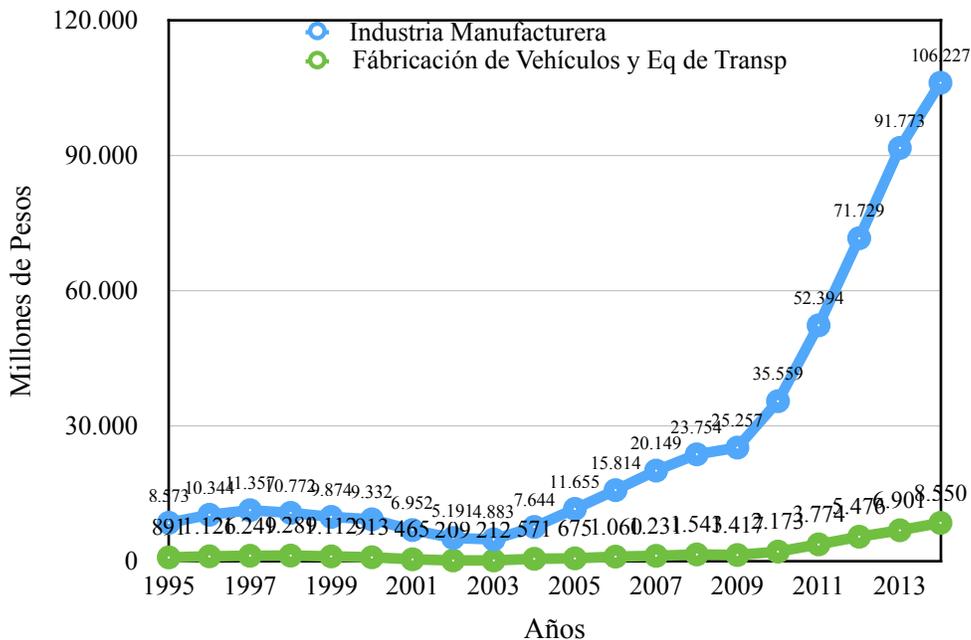
* Datos utilizados en el *Gráfico 3*.

Gráfico7: Evolución del Crédito del Sistema Bancario en el sector Automotriz (1995-2014)



Fuente: Elaboración en base a datos del Centro de Estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Industria.

Gráfico 8: Evolución del Crédito del Sistema Bancario en el sector y en la Industria (1995-2014)



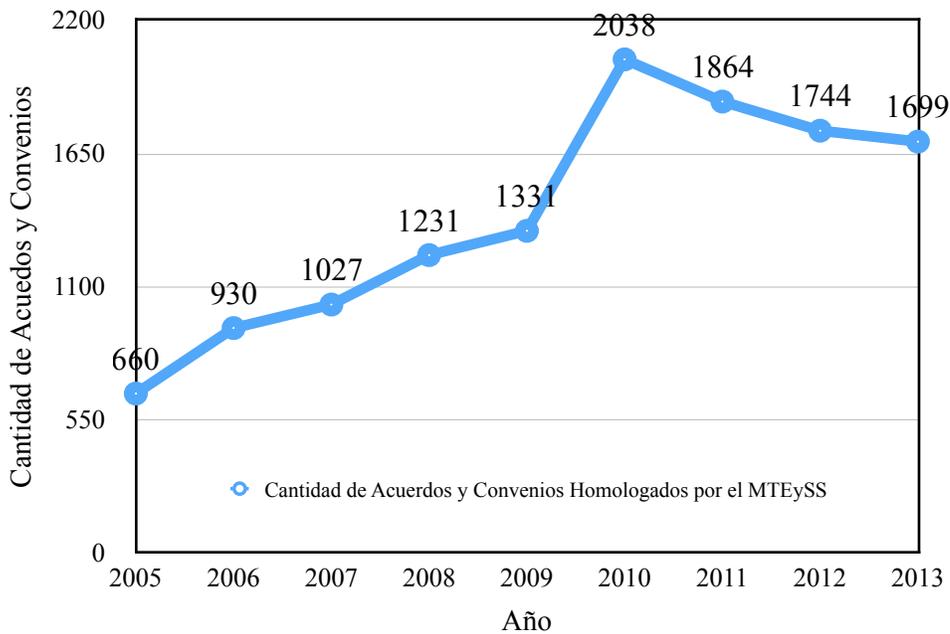
Fuente: Elaboración en base a datos del Centro de Estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Industria.

Tabla 5: Reglamentaciones del Comercio Exterior para el complejo Automotor 2000-2014

Año	Remolques, semi-remolques y Camiones. Camiones, tratores, Chasis con motor de hasta 5 ton de carga	Omnibus y Carrocerias. Camiones y tratores, Chasis con motor de hasta 5 ton de carga	Arancel de Autopartes para Producción en la República Argentina (%)			Coeficiente Flex de comercio Autorizado entre Argentina y Brasil
			I	II	III	
2000	25	18	7	8	9	1,6
2001	26,7	20,8	8,2	9,3	10,5	2,0
2002	28,4	23,6	9,3	10,7	12,0	2,2
2003	30,1	26,4	10,9	12,5	14,0	2,4
2004	31,8	29,2	12,5	14,3	16,0	2,6
2005	33,6	32	14,0	16,0	18,0	1,95
2006	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2007	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2008	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2009	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2010	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2011	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2012	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2013	35	35	14,0	16,0	18,0	1,95
2014	35	35	14,0	16,0	18,0	1,20

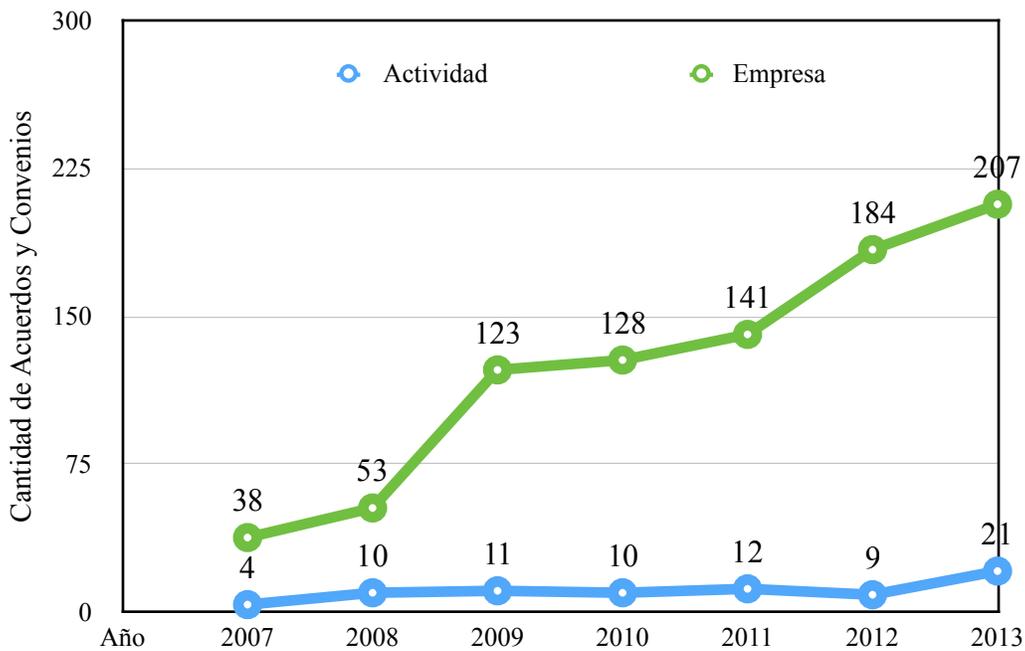
Fuente: Elaboración propia en base la Base de Datos COMTRADE de las Organización de Naciones Unidas y siguiendo el modelo de propuesto por Arza y Lopez (2008)

Gráfico 9: Evolución del total de Acuerdos y Convenios Homologados por el MTEySs entre 2005-2013



Fuente: Elaboración Propia en base a datos de la Dirección de Estudios de Relaciones de Trabajo del MTEySs. La serie no considera el período anterior a 2005 dada la ausencia de datos estadísticos disponibles.

Gráfico 10: Acuerdos y Convenios firmados por el SMATA (2007-2013)

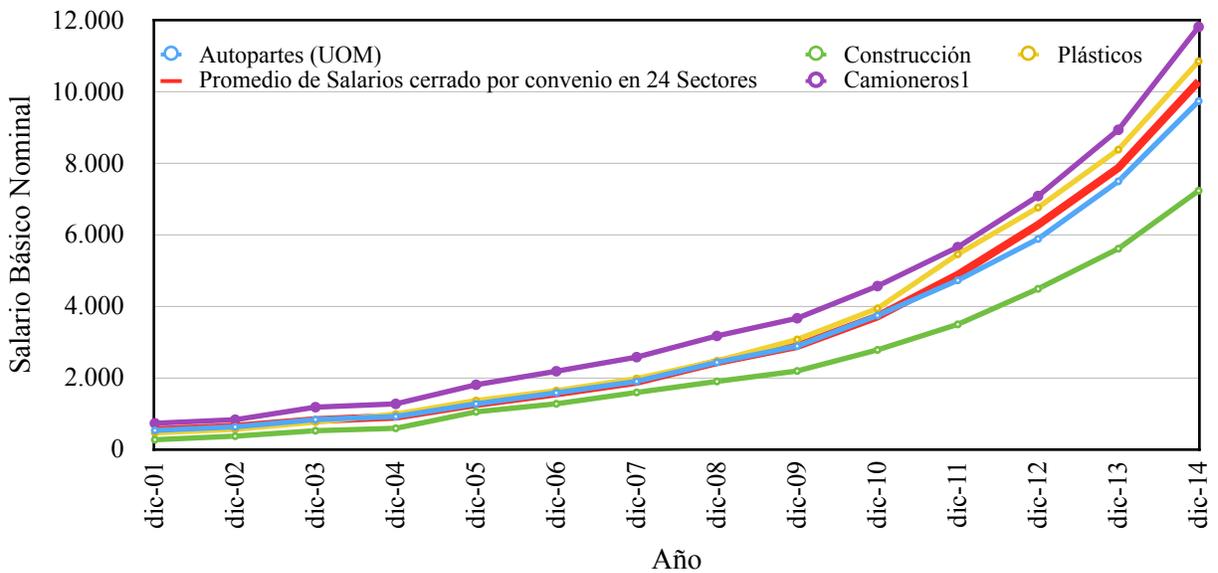


Fuente: Elaboración Propia en base a datos de la Dirección de Estudios de Relaciones de Trabajo del MTEySs

Tabla 6: Resultados Programa Crédito Fiscal del MTEySS

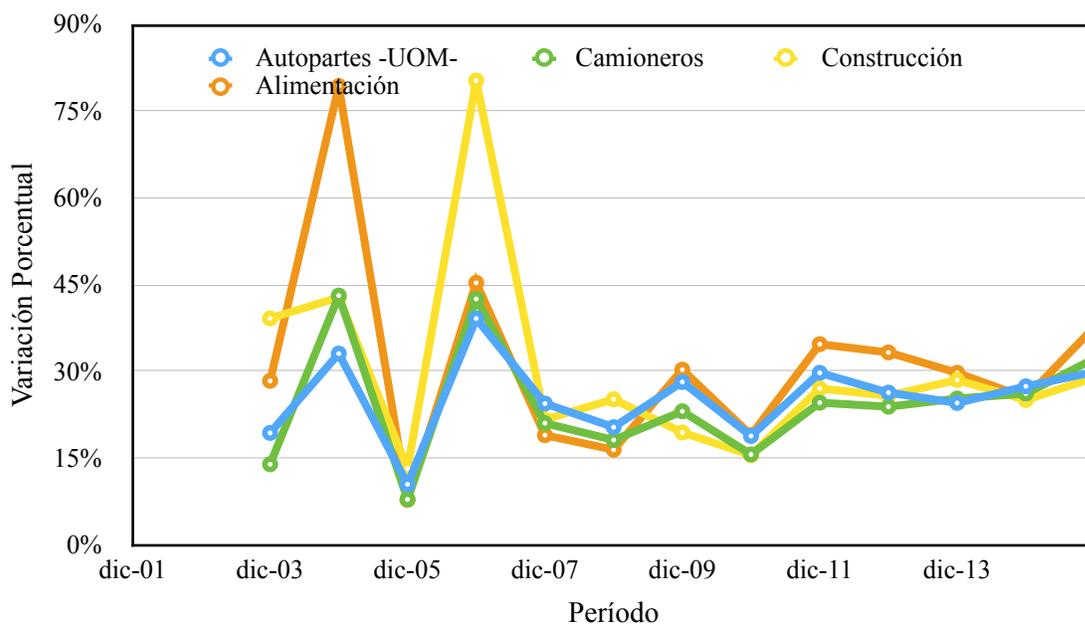
	Monto Aprobado	Capacitados	
		Desocupados	Ocupados
2007	\$214.295,00	18	567
2008	\$1.186.073,00	33	2009
2009	\$984.215,00	72	1026
2010	\$1.267.935,00	43	1777
2011	\$731.517,00	181	284
2012	\$2.891.297,00	185	1671
2013	\$2.630.291,00	170	1146
Total	\$9.905.623,00	702	8480
Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de la Secretaría de Empleo del MTEySS			

Gráfico 11 Evolución del Salario Básico Nominal por Convenio (2001-2014)



Fuente: Elaboración Propia en base a datos del Observatorio de Estadísticas Laborales del MTEySS

Gráfico 12: Evolución Porcentual del Salario conformado de convenio - Promedio mensual de todas las categorías- (2001-2014)



Fuente: Elaboración Propia en base a datos del Observatorio de Estadísticas Laborales del MTEySs

Tabla 7: Lista de Acuerdos y Convenios Homologados más relevantes de SMATA (2005-2013)

Año de Homologación	CCT	Acuerdo	Partes	Tipo	Fecha	Básico Categoría Menor
2005	008/89E		Sindicato Mecánicos y Afines Transporte Automotor SMATA c/ Volkswagen Argentina SA	Acuerdo	4-Apr-05	1104
2005	008/89	111/05	Sindicato Mecánicos y Afines del Transporte Automotor SMATA c/ Volkswagen Argentina SA	Acuerdo	6-may-05	
2005		144/05	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA SMATA c/ Toyota Argentina SA	Acuerdo	1-jun-05	
2005		148/05	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor RA SMATA c/ Volkswagen Argentina SA	Acuerdo	2-jun-05	
2005	027/88	156/05	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor RA SMATA c/ Federación Argentina de Asociaciones de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines	Acuerdo	3-jun-05	865.26
	704/05E		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor SMATA c/ Master Trim de Argentina SRL	Convenio		800
2005	730/05		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor SMATA c/ Toyota Argentina S.A.	Convenio	10-10-05	
2006	789/06		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A. SMATA c/ Yazaki S.R.L.	Convenio	01/10/05	1271
2006		506/06	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A. SMATA c/ Ford Argentina S.C.A.	Acuerdo	29/03/06	
2006	761/06.		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A. SMATA c/ Ford Argentina S.C.A.	Convenio	06/04/06 -	
2006	787/06.		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A. SMATA c/ Asociación de Concesionarios de Automotores de la R.A. ACARA	Acuerdo	02/11/06	1188
2007	913/07		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA SMATA c/ Vuteq Argentina SRL	Convenio	01/03/07	1400
2007	936/07		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA SMATA c/ General Motors Argentina SRL.	Convenio		2503
2008		341/08	.Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A. SMATA c/ Volkswagen Argentina S.A	Acuerdo	31/10/07	
2008		1202/08 1203/08	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA (SMATA) c/ Volkswagen Argentina SA	Acuerdo	01/10/08	
2009		154/09.	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA (SMATA) c/ Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA)	Acuerdo	30/12/08	
2009		377/09.	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A. SMATA c/ Mercedes Benz Argentina S.A.	Acuerdo	03/11/08	
Fuente: Elaboración Propia en base a datos de la Dirección de Estudios de Relaciones del Trabajo del MTEySS						

Lista de Acuerdos y Convenios mas relevantes de SMATA (2005-2013) según MTEySS-2

Año de Homologación	CCT	Acuerdo	Partes	Tipo	Fecha	Básico Categoría Menor
2009		997/09, 998/09 , 999/09	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A SMATA c/ Scania Argentina S.A.	Acuerdo	08/06/09	
2009	1.081/09		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la R.A. SMATA c/ Compañía Regional de Aceros Forjados Mercedes S.A.	Convenio	12/11/09	
2009		1352/09	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA (SMATA) c/ Mercedes Benz Argentina SA (Acuerdo	27/08/09	
2010		101/10	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA SMATA c/ Asociación de Concesionarios de Automotores de la Republica Argentina ACARA	Acuerdo	30/12/09	2.975,62.
2010	8/89 "E"	107/10	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA SMATA c/ Ford Argentina SCA	Acuerdo	27/08/09	
2010	1054/09 "E"	125/10.	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la RA SMATA c/ Mithra SA	Acuerdo	16/09/09 –	
2010		747/10	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina c/ Yamaha Motor Argentina SA	Acuerdo	15/12/09	
2010	1.150/10 E		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la Republica Argentina (SMATA) c/ Johnson Matthey Argentina S.A.	Convenio		
2011	1.192/11 E		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina (SMATA) c/ Gestamp Baires S.A.	Convenio	01/12/10	
2011	1.213/11 E)		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina (SMATA) c/ Faurecia Sistemas de Escapes Argentina SA	Convenio	14/03/11	
2011		1.200/11	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina (SMATA) c/ Volkswagen Argentina SA	Acuerdo	15/07/11	
2011		1.743/11	Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina (SMATA) c/ Volkswagen Argentina SA	Acuerdo	11/10/11	
2012		67/12	Metalpar SA c/ Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina	Acuerdo	11/08/11	
2012	1.258/12 E		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina (SMATA) c/ la Empresa Sensor Automatización Agrícola SA	Convenio	08/06/11	
2013	1.350/13 E		Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina c/ la empresa General Motors de Argentina SRL	Convenio	10/09/13,	
Fuente: Elaboración Propia en base a datos de la Dirección de Estudios de Relaciones del Trabajo del MTEySS						

Entrevistas Realizadas

- Bernardo Kosacoff. Economista (UBA-UTDT) Ex- Director de la oficina de la CEPAL en Argentina.
- Marta Novick. Subsecretaría de Programación Técnica y Estudios Laborales. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.
- Sebastián Etchemendy. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social-UTDT.
- Juan Cantarella. Gerente General de la Asociación Argentina de Fabricante de Autocomponentes (AFAC)
- Luis Katz. Economista Departamento de Asuntos Comerciales y Económicos de la Asociación Argentina de Fabricante de Autocomponentes (AFAC)
- Daniel Lopez, Secretaría de Cultura SMATA. Área de Capacitación Laboral
- Irina Asrilevich. Crédito Fiscal, Secretaría de Empleo del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS).
- Lucia Weinman, Certificación de Competencias laborales Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS).
- Natalia Brítez - Ministerio de Trabajo - Formación Continua Ministerio de trabajo. Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS).

Referencias Bibliográficas

- Aguirre, J., & Lo Vuolo, R. (2013). Variedades de Capitalismo. Una aproximación al estudio comparado del capitalismo y sus aplicaciones para América Latina. *Documentos de Trabajo CIEPP*, 85.
- Arza, V., & López, A. (2008). El caso argentino. López, A.(coordinador)(ed.),“Complementación Productiva en la Industria Automotriz en el MERCOSUR”, Red MERCOSUR de Investigaciones Económicas, Montevideo, Uruguay.
- Azpiazu, D., Manzanelli, P., & Schorr, M. (2011). Concentración y extranjerización: La Argentina en la Posconvertibilidad. L. Gruss (Ed.). Gerli: Capital Intelectual.
- Azpiazu, D. & Shorr, M. (2010). La difícil reversión de los legados del neoliberalismo. La recuperación industrial en Argentina en la posconvertibilidad. En Nueva Sociedad N 25. enero febrero 2010ç ISSN: 0251-355
- Azpiazu, D., & Schorr, M. (2010). Hecho en Argentina: industria y economía, 1976-2007. Siglo Veintiuno Editores.
- Barletta, F., Kataishi, R., & Yoguel, G. (2013). La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa. En: *La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI. Santiago: CEPAL, 2013. p. 159-190. LC/L. 3637.*
- Becker, G.S. (1993) Human Capital, 3rd ed. Chicago. The Chicago Univeristy Press.
- Bonvecchi, A. (2012). Del gobierno de la emergencia al capitalismo selectivo: las relaciones Estado-empresarios durante el kirchnerismo. In *La política en tiempos de los Kirchner (pp. 143-154). Eudeba.*
- Chang, H. J. (1994). The political economy of industrial policy. Macmillan.
- Cantarella, J., Katz, L., & Guzmán, G. (2008). La industria automotriz argentina: limitantes a la integración local de autocomponentes. *LITTEC Documentos de Trabajo, 1, 2008.,.*
- Castillo, V., Rojo, S., & Schleser, D. (2011). La movilidad laboral en la Argentina: implicancias para el diseño de las políticas anti cíclicas. *Revista de Trabajo, (10).*
- Catalano, A.M. y Novick, M. (1996), “Redefiniendo estrategias, mercados y relaciones laborales. El caso de la industria automotriz argentina” en *Estructuración productiva y cambios en la relación capital/trabajo*. Héctor Lucena comp., Universidad de Carabobo, Valencia, Venezuela
- Catalano, A y M. Novick (1994) *Estrategias sindicales en el marco de la inestabilidad macroeconómica y las políticas de ajuste. El caso de la industria automotriz argentina, 1982 - 1994. Buenos Aires: mimeo.*
- Cimoli, M., & Correa, N. (2005). La apertura comercial y la brecha tecnológica en América Latina: una “trampa de bajo crecimiento”. *Más allá de las reformas*, 51.
- Cohendet P.; Kern F.; Mehmapazir y Munir F., (1999) “Knowledge coordination, competence creation and integrated networks in globalises firms, *Cambridge Journal of Economics*, Vol 23
- Collier, D. (2011). Understanding process tracing. *PS: Political Science & Politics*, 44(04), 823-830.

- Corredoira, R. A., & McDermott, G. A. (2014). Adaptation, bridging and firm upgrading: How non-market institutions and MNCs facilitate knowledge recombination in emerging markets. *Journal of International Business Studies*, 45(6), 699-722.
- Culpepper, P. D. (1999). The future of the high-skill equilibrium in Germany. *Oxford review of economic policy*, 15(1), 43-59.
- De Luca, R., & Alvarez Prieto, N. (2014). Las transformaciones del currículum y de la normativa escolar durante la última dictadura militar: el uso y el disciplinamiento de la fuerza de trabajo a través del sistema dual y del régimen disciplinar. *Trabajo y sociedad*, (23), 353-375.
- Devlin, R., & Moguillansky, G. (2012). What's new in the new industrial policy in Latin America?. *World Bank Policy Research Working Paper*, (6191).
- DiMaggio, P., & Powell, W. (1999). El nuevo institucionalismo en el análisis organizacional. *México: FCE*.
- Doner, R. F. (1992). Limits of state strength: toward an institutionalist view of economic development. *World Politics*, 44(03), 398-431.
- Dutra, G (2006). Documento de Evaluación Final del Programa de Certificación de Competencias Laborales y Capacitación Laboral. CINTEFOR/OIT Buenos Aires.
- Esping Andersen, G. (1990) *The Three World of Welfare Capitalism* . 1a edition Polity Press. Cambridge
- Estevez-Abe, Margarita. (2001) "Social Protection and the Formation of Skills: A Reinterpretation of the Welfare State" (with Torben Iversen and David Soskice), in Peter Hall and David Soskice (Eds.), *Varieties of capitalism: the institutional foundations of comparative advantage*: 145-184. Oxford: Oxford University Press.
- Etchemendy, S. (2013). La 'doble alianza' gobierno-sindicatos en el kirchnerismo (2003-2011). Orígenes, evidencia y perspectivas. *Acuña, Carlos (comp.), ¿ Cuánto importan las instituciones?*
- Etchemendy, S., & Palermo, V. (1998). Conflicto y concertación. Gobierno, Congreso y organizaciones de interés en la reforma laboral del primer gobierno de Menem (1989-1995). *Desarrollo económico*, 559-590.
- Etchemendy, S., & Filc, J. (2001). Construir coaliciones reformistas: la política de las compensaciones en el camino argentino hacia la liberalización económica. *Desarrollo Económico*, 675-706.
- Etchemendy, S. (2011). *Models of economic liberalization: business, workers, and compensation in Latin America, Spain, and Portugal*. Cambridge University Press..
- Etchemendy, S., & Berins Collier, R. (2008). Golpeados pero de pie: Resurgimiento sindical y neocorporativismo segmentado en Argentina (2003-2007). *Postdata*, (13), 145-192.
- Etchemendy, S. (2011). *El diálogo social y las relaciones laborales en Argentina 2003-2010: Estado, sindicatos y empresarios en perspectiva comparada*. OIT.
- Evans, P. B. (1995). *Embedded autonomy: states and industrial transformation (Vol.25)*. Princeton, NJ: Princeton University Press.

- Finchelstein, D. (2012). Políticas públicas, disponibilidad de capital e internacionalización de empresas en América Latina: los casos de Argentina, Brasil y Chile. *Apuntes: Revista de Ciencias Sociales*, 39(70), 103-134.
- Gereffi, G., Humphrey, J., & Sturgeon, T. (2005). The governance of global value chains. *Review of international political economy*, 12(1), 78-104.
- Gourevitch, P. A. (1993). Políticas estratégicas en tiempos difíciles: respuestas comparativas a las crisis económicas internacionales. Fondo de Cultura Económica.
- Graham, I. (2010). The global economic crisis: sectoral coverage: automotive industry: trends and reflections (No. 460508). International Labour Organization.
- Guevara, S. (2012). Reactivación de la movilización obrera en la industria terminal automotriz (2004–2011): Recuperación parcial del salario con persistencia en la flexibilización laboral. *Trabajo y sociedad*, (19), 0-0
- Haggard, S. M. (2013, August). The developmental state is dead: long live the developmental state!. In *Annual Meeting of the American Political Science Association, August*.
- Hall, P. A., & Soskice, D. 2001. *An introduction to varieties of capitalism*. P. A. Hall & D.Soskice (Eds.), *Varieties of capitalism: the institutional foundations of comparative advantage*: 1-70. Oxford: Oxford University Press.
- Hall, P. A., & Taylor, R. C. (1996). Political science and the Three New Institutionalisms. *Political studies*, 44(5), 936-957.
- Hall, P. A., & Thelen, K. (2009). Institutional change in varieties of capitalism. *Socio-Economic Review*, 7(1), 7-34.
- Hancké, B. (2009). *Intelligent research design: a guide for beginning researchers in the social sciences*. Oxford University Press.
- Hancké, B., & Rhodes, M. (2007). and Mark Thatcher (eds.): *Beyond Varieties of Capitalism: Conflict, Contradictions, and Complementarities in the European Economy*. Oxford: Oxford University Press.
- Humbert, M. (1994). Strategic industrial policies in a global industrial system. *Review of International Political Economy*, 1(3), 445-463.
- Hirschman, A. O. (1970). *Exit ,Voice and Lotaly. Responses to Decline in Firms, Organization and States*. Harvard University Pres.
- Heymann, D., & Kosacoff, B. (2000). *La Argentina de los noventa: Desempeño económico en un contexto de reformas (Vol. 2)*. Eudeba
- Howell, C. (2003). Varieties of capitalism: and then there was one?. *Comparative Politics*, 103-124.
- Iversen, T. (2005). *Capitalism, democracy, and welfare*. Cambridge University Press.
- Kasef, Osvaldo & Jimenez, Juan Pablo. (2009) *Políticas Macroeconómicas en tiempos de crisis: opciones y perspectivas*. Colección Documentos de proyectos CEPAL. agosto 2009.

Kirby, P. (2009). Neo-structuralism and reforming the Latin American state: lessons from the Irish case. *Economy and Society*, 38(1), 132-153.

Korpi, W. (2006). Power resources and employer-centered approaches in explanations of welfare states and varieties of capitalism: Protagonists, consenters, and antagonists. *World politics*, 58(02), 167-206.

Kosacoff, B; Bonvechi, C; Novick M; Palacios D; Porta F. (1999) Hacia Un Mejor Entorno Competitivo de la Producción Automotriz en Argentina, Proyecto ADEFA CEPAL, mimeo, CEPAL, Buenos Aires.

Kosacoff, B., Todesca, J., & Vispo, A. (1991). La transformación de la industria automotriz argentina: su integración con Brasil: versión preliminar.

Krueger, A. O. (1974). The political economy of the rent-seeking society. *The American economic review*, 291-303.

Levistky, Steve y Murillo, María Victoria. (2003). *Construyendo Instituciones sobre Cimientos Débiles: Lecciones desde América Latina*. <http://www.politai.pe/PDF/articulo5-1.pdf>

Lodola, G. (2009). Vicios y virtudes del estudio de caso en política comparada. *Boletín de Política Comparada*, 1, 6-25.

López, A., Arza, V., López, A., Laplane, M., Sarti, F., Bittencourt, G., ... & MERCOSUR, R. (2008). La industria automotriz en el Mercosur. Serie Red MERCOSUR, 1.

Mares, I. (2003). *The Politics of Social Risk: Business and Welfare State Development*. Cambridge University Press.

Martin, C. J., & Thelen, K. (2007). The state and coordinated capitalism: Contributions of the public sector to social solidarity in postindustrial societies. *World Politics*, 60(01), 1-36.

Mera, L. G. (2007). Macroeconomic concerns and intrastate bargains: explaining illiberal policies in Brazil's automobile sector. *Latin American Politics and Society*, 49(1), 113-140.

Musacchio, A., & Lazzarini, S. G. (2012). Leviathan in business: Varieties of state capitalism and their implications for economic performance. *Available at SSRN 2070942*.

Miravalles, N. M., & Senen Gonzalez, C. (1998). Vinculaciones interfirmas y competencias en la Argentina: Los casos de la industria automotriz y las telecomunicaciones. *Novick y Gallart, op. cit*

Motta, J.; Roitter, S.; Delfini, M.; Yoguel, G. y Milesi, D. (2007) "Articulación y desarrollo de competencias en la trama automotriz argentina: morfología, innovación y empleo" en Delfin, M.; Dubbini, D.; Lugones, M. y Ribero, I. (eds.) *Innovación y empleo en tramas productivas en Argentina*, UNGS-PROMETEO (en prensa).

Motta, J. (2005) "Patrones de innovación en la industria autopartista argentina", Tesis Doctoral, Departament d'Economia de l'Empresa, Universitat Autònoma de Barcelona, España, 250 pág., (mimeo).

Motta, J. J.; Cuttica, M. y Zavaleta, L. (2000). "Las relaciones proveedor-cliente en la industria automovilística argentina", *Comercio Exterior*, Vol. 50, No 9: 820-829.

Murillo, M. V. (2005). *Sindicalismo, coaliciones partidarias y reformas en América Latina*, Madrid, Siglo XXI Editores

Mustapic, A. M. (2005). Inestabilidad sin colapso. La renuncia de los presidentes: Argentina en el año 2001. *Desarrollo Económico*, 263-280.

McDermott, G. A., & Corredoira, R. A. (2010). Network composition, collaborative ties, and upgrading in emerging-market firms: Lessons from the Argentine autoparts sector. *Journal of International Business Studies*, 41(2), 308-329.

Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social y oficina de País de la OIT para la Argentina (2012). *Macroeconomía, empleo e ingresos: debates y políticas en Argentina frente a la crisis internacional 2008-2009*. Oficina de País de la OIT

Nelson, R. R. (Ed.). (1993). *National innovation systems: a comparative analysis*. Oxford University Press.

North, D. (1993). *Instituciones, cambio institucional y desarrollo económico*. México: Fondo de Cultura Económica

Novick, M. y Yoguel, G. (1998). “La vulnerabilidad de una trama productiva: la difícil relación cliente-proveedor en el complejo automotriz argentino”, Seminario Producao flexibel e Novas institucionanlidades na America Latina, Rio de Janeiro, UFRJ,(mimeo)

Novick, M. y Yoguel, G. (2000) “La vulnerabilidad de una trama productiva: la difícil relación cliente-proveedor en el complejo automotriz argentina”, *Revista Trabajo*, Mexico, Número 4, Invierno.

Novick, M., Catalano, A. M., Yoguel, G., & Albornoz, F. (2002). Nuevas configuraciones en el sector automotor argentino.: La tensión entre estrategias productivas y comerciales. *Cuadernos del CENDES*, (49), 127-153.

Novick, M. y A. Wilkis (2001), El complejo automotor argentino a principios de siglo: crisis productiva y tensión en el sistema de relaciones laborales, Seminario FITIM-OIT-ACTRAV, Buenos Aires, 23 de Noviembre

Novick, M., Palomino, H. y S. Gurrera (coords.) (2011),Las multinacionales en la Argentina. Estrategias de empleo, relaciones laborales y cadenas globales de valor. MTEySS, PNUD, Buenos Aires.

Novick M. (coord.), M. Bartolomé y M. Buceta (1995) Educación, redes productivas y formación profesional en el Sector Automotriz. Buenos Aires: Ministerio de Cultura y Educación de Argentina y CGT (informe de avance, mimeo)

Ocampo, J. A., & Ros, J. (2011). Shifting paradigms in Latin America’s economic development. *Oxford Handbook of Latin American economics*, Oxford Handbooks in Economics, Oxford University Press, Oxford, 1-23.

Pagés, C. (2010). *The age of productivity: transforming economies from the bottom up*. Palgrave Macmillan

Ramamurti, R. (2004). Developing countries and MNEs: Extending and enriching the research agenda. *Journal of International Business Studies*, 35(4), 277-283.

- Rodrik, D. (2004). *Industrial Policy for the Twenty-First Century*.
- Roitter, S.; Yoguel, G.; Erbes, A.; Delfini, M., y Pujol, A. (2006) "Conocimiento, organización del trabajo y empleo en PyMEs pertenecientes a las tramas productivas automotriz y siderúrgica", mimeo
- Saiegh, S., & Tommasi, M. (1998). *La nueva economía política: racionalidad e instituciones* (Vol. 10). Eudeba.
- Sánchez- Ancochea, D. (2009). "State, firms and the process of industrial upgrading: Latin America's variety of capitalism and the Costa Rican experience." *Economy and Society* 38(1).
- Santarcángelo, J., & Pinazo, G. (2009). Análisis crítico de la reindustrialización en la posconvertibilidad: una mirada desde el sector automotriz. *Revista Realidad Económica*, (247), 38-61.
- Santella, A. (2013). Reformas laborales y movilización sindical en los años noventa en Argentina: El caso del sindicato automotriz. *Sociohistórica*, (32), 0-0.
- Schneider, B.R. (2013). *Hierarchical Capitalism in Latin America .Business, Labor, and the Challenges of Equitable Development* Cambridge University Press
- Schamis, H. E. (1999). Distributional coalitions and the politics of economic reform in Latin America. *World Politics*, 51(02), 236-268.
- Schmitter, P. C. (1974). Still the century of corporatism?. *The Review of politics*, 36(01), 85-131.
- Schmidt, V. (2003). French capitalism transformed, yet still a third variety of capitalism. *Economy and Society*, 32(4), 526-554.
- Schrank, A., & Kurtz, M. J. (2005). Credit where credit is due: Open economy industrial policy and export diversification in Latin America and the Caribbean. *Politics & Society*, 33(4), 671-702.
- Schonfield, A. (1965). *Modern capitalism. The changing balance of public and private power*, London.
- Senén González, C., & Del Bono, A. (2013). *La revitalización sindical en Argentina: alcances y perspectivas. San Justo: Universidad Nacional de La Matanza.*
- Senén González, C. et al.(2006). *Negociación colectiva en el complejo automotor. Trabajo, ocupación y empleo: especialización productiva, tramas y negociación colectiva.*
- Silver, B. (2003). *Forces of labour. Workers movements' and globalization since 1870. Cambridge University Press.*
- Sourrouille, J. V. (1980). *El complejo automotor en Argentina: transnacionales en América Latina* (Vol. 3). Instituto Latinoamericano de Estudios Transnacionales.
- Soifer Ricardo y Tornada, Carlos A. *Impacto laboral y social de empresas multinacionales y la inversión extranjera en Argentina en los años noventa.*
- Streek, W (2011). *Skills and Politics: General and Specific. MPIfG Discussion Paper 11/1 ISSN 1864-4325*

Sturgeon, T.J., Memedovic, O., Biesebroeck, J.V., Gereffi, G. (2009) 'Globalisation of the automotive industry: main features and trends', *Int. J. Technological Learning, Innovation and Development*, Vol. 2, Nos. 1/2, pp. 7-24.

Sturgeon, T. J. (2001). How Do We Define Value Chains and Production Networks?*. *IDS bulletin*, 32(3), 9-18.

Thelen, K. (2004). How institutions evolve: The political economy of skills in Germany, Britain, the United States, and Japan. Cambridge University Press.

Torre, J. C. (1998). El proceso político de las reformas económicas en América Latina (Vol. 4). Buenos Aires: Paidós.

Van Evera, S. (1997). Guide to methods for students of political science. Cornell University Press.

Villalón, R. (1999). Proteccionismo y Política Industrial en la Argentina de los '90: la Economía Política de la Reconversión del Sector Automotriz. Buenos Aires: Tesis de Grado/Universidad Torcuato Di Tella, mimeo.

Veloso, F., & Kumar, R. (2002). The automotive supply chain: Global trends and Asian perspectives..

Yeyati, E. L., & Valenzuela, D. (2007). *La resurrección: historia de la poscrisis argentina*. Sudamericana.

Yoguel, G., & Erbes, A. (2007). *Competencias tecnológicas y desarrollo de vinculaciones en la trama automotriz argentina en el período post-devaluación*. Documento de trabajo.

Noticias Periodísticas

(2002, 29 de Junio) *Diario Clarín*. Discurso de Nestor Kirchner en un Acto de Campaña en Obras Sanitarias el 26 de Junio de 2002. Obtenido de www.clarin.com.ar

Cabot, D. (2005, 5 de Junio). Se agrava el conflicto entre SMATA y las automotrices, Los trabajadores de Ford, Toyota y Volkswagen cortan la avenida panamericana. *Diario La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/710769-se-agrava-el-conflicto-entre-el-smata-y-las-automotrices>

(2006, 21 de Junio) *La Nación*. Demoras en el acuerdo del régimen automotor. Obtenido de <http://www.lanacion.com.ar/816579-demoras-en-el-acuerdo-del-regimen-automotor>

(2005, 20 de Septiembre)“Volkswagen inauguró un centro de capacitación, el Estado aporta parte de los fondos”. *Diario La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/740299-volkswagen-inauguro-un-centro-de-capacitacion>

(2007, 28 de Enero) Toyota incorpora a estudiantes, se desarrollo un programa de capacitación con los contenidos del secundario. *Diario La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/878634-toyota-incorpora-a-estudiantes>

(2008, 6 de Abril) Automotrices Buscan desesperadamente Personal, Por su elevado nivel de crecimiento hay falta de mano de obra calificada. *Diario La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1001444-las-automotrices-buscan-desesperadamente-personal>

(2008, 11 de Agosto) Página 12, "Apostar a la industria es apostar al trabajo y calidad de vida de todos los argentinos. Obtenido de www.pagina12.com.ar

Galak, O. (2008, 3 de Octubre). "Recortan la Producción la mitad de las automotrices"; "El derrumbe financiero ya afecta a la industria y al empleo". La Nación. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1055732-recortan-su-produccion-la-mitad-de-las-automotrices>

Bermudez, I. (2008, 17 de Octubre) "Las autopartistas suspenden gente y eliminan horas extras". *Diario Clarín*, Obtenido de <http://edant.clarin.com/diario/2008/10/17/elpais/p-01782959.htm>

(2008, 25 de Octubre) *Página 12*. Frenan despidos en General Motors. Obtenido de <http://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/rosario/9-15761-2008-10-25.html>

(2008, 11 de Noviembre) Ruidosa protesta en las calles por el ajuste de personal en automotrices. *La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1068687-ruidosa-protesta-en-las-calles-por-el-ajuste-de-personal-en-automotrices>

(2009, 2 de Febrero) "Afirmó la CGT que, si se agrava la crisis, evaluará pedir la doble indemnización". La Nación. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1095738-afirmo-la-cgt-que-si-se-agrava-la-crisis-evaluara-pedir-la-doble-indemnizacion>

Kempa, L(2011, 14 de Marzo) *La Voz del Interior*. Automotrices, con los mejores salarios, Los trabajadores del Smata figuran en Córdoba entre los que tienen los sueldos más altos. El sector informático figura en segundo lugar. Obtenido de : <http://www.lavoz.com.ar/noticias/negocios/automotrices-con-mejores-salarios>

Dávila, S (2011, 05 de Octubre) *La Voz del Interior*, Fiat vuelve a operar, al destrabar ingreso de autos de Brasil y el suministro de autopartes. Obtenido de: <http://www.lavoz.com.ar/noticias/negocios/fiat-vuelve-operar-al-destrabar-ingreso-autos-brasil-suministro-partes>

De Santis JP (2011, 13 de Octubre) *La Nación* BMW exportará arroz para poder ingresar sus vehículos al país. Obtenido de: <http://www.lanacion.com.ar/1414375-bmw-exportara-arroz-para-poder-ingresar-sus-vehiculos-al-pais>

(2014, 2 de Febrero). Smata propone paritarias cada tres meses. *La Voz del Interior*. Recuperado de <http://www.lavoz.com.ar/politica/smata-propone-paritarias-cada-tres-meses>

Jueguen, F. (2014, 17 de Diciembre). La Justicia ordenó a Lear que reincorpore a 27 trabajadores, el falló crítico al Ministerio de Trabajo por no impulsar mecanismos preventivos". *Diario La Nación*. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar/1753028-la-justicia-ordeno-a-lear-que-reincorpore-a-27-trabajadores>

Documentos y Normas

AFAC, (2015). 'Comercio Exterior Autopartista. Año 2014'.

Banco Central de la República Argentina (BCRA) (2013). Las Inversiones Directas en Empresas Residentes - Diciembre de 2013. Obtenido de <http://www.bcr.gov.ar/Estadisticas/estser030400.asp>

Ley 26.393 Ley de Desarrollo y Consolidación del Sector Autopartista Nacional. Crea Régimen de Fortalecimiento del Autopartistismo Argentino. Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar>

Ley N° 23.551 de Asociaciones Sindicales . Marzo 23 de 1988 Obtenido de <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/20993/texact.htm>

Ley N° 14.250 de Convenciones Colectivas de Trabajo. Establece disposiciones para las convenciones colectivas de trabajo. Sancionada 29 de Septiembre de 1953. Buenos Aires Obtenida de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/45000-49999/46379/norma.htm>

Ley 23.546 de Convenciones Colectivas de Trabajo. Establece condiciones para. Comisiones Paritarias. Ambitos de Negociación Colectiva, articulación de los Convenios Colectivos. Convenios de Empresas en Crisis. Fomento de la Negociación Colectiva. Procedimiento para la Negociación Colectiva. 31 de Agosto de 2004, Buenos Aires. Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/20000-24999/21112/texact.htm>

Ley 25.877 Régimen Laboral. Deroga la Ley N° 25.250 y sus normas reglamentarias. Establece disposiciones para el Ordenamiento del Régimen Laboral. Derecho Individual del Trabajo. Período de Prueba. Extinción del Contrato de Trabajo. Preaviso. Promoción del Empleo. Derecho Colectivo del Trabajo. Negociación Colectiva. Procedimiento de la Negociación Colectiva. Conflictos Colectivos de Trabajo. Balance Social. Administración del Trabajo. Inspección del Trabajo. 2 de Marzo de 2004, Buenos Aires. Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/90000-94999/93595/norma.htm>

Ley 20.744 Establece Régimen de Contrato de Trabajo. 13 de Mayo de 1976, Buenos Aires Obtenido de <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/25000-29999/25552/texact.htm#1>

Ley 14.786 de Conflicto de Trabajo. Establece disposiciones para substanciar los conflictos de intereses cuyo conocimiento sea de competencia del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. 22 de Diciembre de 1958, Buenos Aires. Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/115000-119999/115423/norma.htm>

Ley 24.635 Procedimiento laboral. Conciliación obligatoria previa. Modificación de la ley 18.345. 10 de Abril de 1996, Buenos Aires. Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/36739/norma.htm>

Decreto 688/2002 Creación del Régimen de Aduana en Factoría. 26 de Abril de 2002. Poder Ejecutivo Nacional, Buenos Aires Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar>

Decreto N° 392 Incrementa la remuneración básica de los trabajadores del sector privado, en relación de dependencia, comprendidos en el régimen de negociación colectiva, en los términos de la Ley N° 14.250 y sus modificatorias, a partir del 1° de julio de 2003. 10 de Junio de 2003, Poder Ejecutivo Nacional, Buenos Aires. Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/85000-89999/86823/norma.htm>

Decreto N° 33/96. Establece modificaciones al contenido local mínimo en la producción de automóviles. 15 de Enero de 1996. Poder Ejecutivo Nacional, Buenos Aires. Obtenido de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/30000-34999/32394/texact.htm>

