

TRABAJO Y JUSTICIA SOCIAL

EL DIÁLOGO SOCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

La definición del Plan Estratégico 2030 y la gestión de la pandemia en las fábricas automotrices argentinas

Mariana Belén Gennuso - Daniel López
Noviembre 2020



El presente trabajo describe el rol de SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor) en la construcción de dos experiencias en las que el diálogo social impacta en el desarrollo del sector automotriz: la elaboración de un Plan Estratégico Sectorial y la implementación de medidas de cuidado frente a la pandemia.



El texto enfatiza la relación entre la existencia de un ámbito consolidado de diálogo y la construcción de espacios institucionales de definición de proyectos a nivel sectorial. En este marco, se destaca la participación del sindicato en un rol central para darle sustento técnico a la propuesta y articular con el Estado.

Índice

INTRODUCCIÓN	2
1. CONSTRUCCIÓN DE CONSENSO PARA LA DEFINICIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO	4
1.1. El punto de partida: la crisis del sector automotriz	4
1.2. La situación en Argentina.....	8
1.3. El diálogo social como estrategia productiva	11
1.4. Construcción compartida de la “visión” y “misión” del sector automotriz	12
1.5. La definición de ejes estratégicos.....	13
2. EL SECTOR AUTOMOTRIZ ARGENTINO FRENTE AL COVID-19: DESAFÍOS Y ESTRATEGIAS ADOPTADAS	16
2.1 La centralidad del actor sindical en la definición de las medidas sectoriales.....	16
2.2 Impacto de la pandemia y estrategia sindical en la industria automotriz argentina.....	16
2.3 Relaciones laborales y diálogo social durante la pandemia.....	18
3. CONCLUSIONES GENERALES Y AGENDA PENDIENTE	21
BIBLIOGRAFÍA	23

INTRODUCCIÓN

La industria automotriz sigue siendo una de las actividades centrales de la economía internacional. Según una reciente publicación de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)¹, su volumen de negocios anuales equivale a las cifras de la sexta mayor economía del mundo. En 2017, el empleo directo a nivel mundial generado por este sector se estimaba en casi 14 millones de trabajadores. Aunque se había logrado recuperar el nivel de empleo tras la crisis financiera de 2008-2009, los empleadores y los trabajadores de las cadenas mundiales de suministro del sector se vuelven a enfrentar a una gran incertidumbre. El impacto del COVID-19 en la industria automotriz se hizo sentir primero en Asia, porque fue en China donde se inició la pandemia, pero posteriormente ese impacto se agudizó en el resto del mundo.

Al margen de esta situación tan particular que configura la pandemia, la industria automotriz internacional experimenta una serie de transformaciones sin precedentes en la historia del sector.

En primer lugar, en la última década irrumpieron nuevos mercados en las economías emergentes que obligaron a reestructurar la dinámica global del negocio. Además, en los últimos cinco años se vienen desarrollando diferentes procesos de innovación que alteran radicalmente tanto los modos de producir como las características de los productos. En este sentido los modelos productivos se ven configurados cada vez más por las diferentes expresiones de las industrias 4.0².

1 OIT (2020). "La COVID-19 y la industria automotriz", nota informativa sectorial. Disponible en https://www.ilo.org/sector/Resources/publications/WCMS_744619/lang-es/index.htm

2 En cuanto a la caracterización de las innovaciones asociadas a la revolución 4.0, desde la bibliografía especializada se las considera la cuarta revolución industrial –luego del vapor, la electricidad y la microelectrónica– a partir de la estructuración de sistemas ciberfísicos que combinan la infraestructura física de los equipos de producción convencionales con software, sensores, nanotecnología y tecnología digital de comunicaciones. Otros emergentes de este proceso son la irrupción de la robótica colaborativa, los dispositivos de realidad ampliada y la inteligencia artificial (Klaus 2016).

En el caso de las innovaciones en los productos, es decir, en los automóviles, las exigencias vinculadas a la protección del medio ambiente vienen acelerando el desarrollo y la producción de vehículos con motorizaciones eléctricas. Asimismo, continúa el proceso de introducción de la electrónica y la informática en interrelación con los distintos sistemas del vehículo y la conectividad con dispositivos de comunicación y esparcimiento de los usuarios.

En paralelo a este proceso, los marcos regulatorios que definen los distintos tratados de comercio también inciden en la dinámica sectorial. El desarrollo de la industria se inscribe fuertemente en la incidencia de los grandes bloques comerciales y los tratados de índole regional tales como el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA, según sus siglas en inglés) –México, Estados Unidos y Canadá–, la Unión Europea y los países extracomunitarios, la Asociación de Naciones del Sureste Asiático (ASEAN, según sus siglas en inglés), el Acuerdo comercial Asia-Pacífico (APTA, según sus siglas en inglés) y el Mercosur que une a Brasil y Argentina.

Por último, este proceso de transformaciones no se circunscribe al proceso de producción, la comercialización de automotores también está cambiando. Por un lado, las nuevas generaciones de consumidores prefieren "comprar movilidad" en lugar de ser propietarios de un automóvil. Por otra parte, el incremento de la digitalización dinamizó el comercio *online* y modificó sustancialmente el negocio de las ventas de automotores en todo el mundo.

En el caso de Argentina, la situación presenta aún más complejidades. El programa político-económico de corte neoliberal implementado por el gobierno de Mauricio Macri entre 2016 y 2019 afectó negativamente el desarrollo de la industria. En diciembre de 2019, las empresas ligadas a este sector de la economía operaron en promedio solo al 60% de su capacidad productiva. La situación se agudizó en ciertas actividades, como en el sector automotriz, donde se alteraron bruscamente las principales variables relacionadas con su evolución.

En este marco recesivo, el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor de la República Argentina (SMATA) planteó, a fines de 2018, la necesidad de diseñar un plan estratégico sectorial que exprese el consenso de todos los actores de la industria y su cadena de valor, con ejes en políticas públicas que garanticen la sustentabilidad del sector. Frente a este contexto la principal preocupación de la entidad sindical era mantener y ampliar las fuentes de trabajo y las condiciones laborales vinculadas al empleo de calidad que predomina en el sector.

Durante 2019, el sindicato convocó a los actores sectoriales más relevantes: la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFAs) –fabricantes de vehículos–, la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC) –fabricantes de autopartes–, la Asociación de Industriales Metalúrgicos de la República Argentina (ADIMRA) –fabricantes de autopartes–, la Asociación de Concessionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA) –comercialización y posventa– y a la Escuela de Administración y Negocios (IAE) de la Universidad Austral a través de su Centro de Investigación “Consensus”. Con ellos se desarrolló el Plan Estratégico “Acuerdo Social y Productivo para el sector Automotor Argentino - Visión 2020-2030”. En diciembre de ese año se presentó el documento al presidente recientemente electo Alberto Fernández en el auditorio de SMATA.

A principios de marzo de 2020 comenzaron los contagios de COVID-19 en Argentina. Frente a esta situación,

el Gobierno nacional decretó el 20 de ese mes el aislamiento social preventivo y obligatorio. En la Argentina, la crisis provocada por el coronavirus exigió tomar medidas urgentes en materia de salud, de economía, de trabajo, paliar desigualdades y evaluar los impactos de estas acciones.

En esta coyuntura, los sindicatos encararon las consecuencias inmediatas de la pandemia, para lo cual adoptaron perspectivas diferentes. El sector automotriz no escapa a esta compleja situación por lo que decidió definir una serie de estrategias claves para afrontar la pandemia.

El presente documento tiene dos objetivos fundamentales:

- Reconstruir el proceso de elaboración del Plan Estratégico “Acuerdo Social y Productivo para el sector Automotor Argentino - Visión 2020-2030”. Para ello comenzaremos analizando el punto de partida, es decir la situación crítica del sector que llevó a la confluencia de perspectivas entre el sindicato y sus contrapartes empresariales para luego describir la configuración institucional que se constituyó en el espacio de trabajo en el que se desarrolló la propuesta.
- Relevar y analizar las estrategias de la organización sindical del sector automotriz frente al contexto de pandemia desatado por el COVID-19.

1

CONSTRUCCIÓN DE CONSENSO PARA LA DEFINICIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO

1.1. EL PUNTO DE PARTIDA: LA CRISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El contexto de pandemia generó que la industria automotriz se enfrente a un fuerte descenso de la demanda y la inversión. También se ve afectada por la brusca y generalizada disminución de la actividad económica, con los trabajadores confinados en sus casas, las cadenas de suministro inmovilizadas y las fábricas cerradas. Existen estimaciones que sostienen que las restricciones a los desplazamientos y la súbita interrupción de la actividad económica provocarán una fuerte contracción de la producción sectorial y del producto interno bruto (PIB).

De esta forma, los cierres de fábricas en Europa y América del Norte han obligado a retirar 2,5 millones de vehículos de transporte de pasajeros de los programas de producción, lo que supone un costo de 77.700 millones de dólares estadounidenses en pérdidas de ingresos para las empresas de producción de automotores y autopartes.

Este proceso tiene impactos multiplicadores negativos en la economía por sus efectos de arrastre, en particular en los principales países productores de vehículos. Se cree que las pequeñas y medianas empresas que constituyen el grueso del empleo en el sector y proporcionan bienes y servicios intermedios a las multinacionales del automóvil se verán gravemente afectadas por este proceso. A continuación, se muestran algunos datos de la Organización Internacional de Fabricantes de Automotores (OICA) que grafican la complejidad de la situación.

Cuadro 1
Variación interanual de la producción de automotores por países (Primer semestre 2019 versus primer semestre 2020)

Producción total	1º semestre 2019	1º semestre 2020	%
ALEMANIA	2.645.838	1.595.742	-39,7
FRANCIA	1.232.152	551.234	-55,3
ITALIA	510.371	272.164	-46,7
ESPAÑA	1.537.773	955.811	-37,8
REINO UNIDO	701.651	407.778	-41,9
MÉXICO	2.097.676	1.248.636	-40,5
USA	5.673.453	3.494.821	-38,4
ARGENTINA	161.182	86.439	-46,4
BRASIL	1.474.305	729.266	-50,5
CHINA	12.156.087	10.112.439	-16,8
INDIA	2.465.478	1.172.582	-52,4
JAPÓN	4.972.689	3.620.635	-27,2
COREA DEL SUR	2.028.332	1.627.643	-19,8

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OICA.

En el cuadro se percibe un panorama sumamente complejo con caídas que van del 16,8% en el caso de China a un desolador 55,3% en Francia. En términos de impacto a nivel regional vemos los siguientes resultados:

Cuadro 2

Variación interanual de la producción de automotores por región (Primer semestre 2019 versus Primer semestre 2020)

Producción total	1° semestre 2019	1° semestre 2020	%
EUROPA	11.263.956	6.941.166	-38,4
AMÉRICA DEL NORTE	8.765.755	5.297.869	-39,6
AMÉRICA DEL SUR	1.673.987	834.617	-50,1
ASIA-OCEANÍA	23.812.847	17.762.263	-25,4
ÁFRICA	550.955	295.156	-46,4
TOTAL	46.067.500	31.131.071	-32,4

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OICA.

La región más afectada es América del Sur con una disminución del 50% en el volumen de producción del primer semestre de 2020 respecto al mismo período 2019.

Al margen del contexto de pandemia, la dinámica del sector automotriz internacional se encuentra cada vez más relacionada con distintas macro tendencias que definen su desarrollo. En primer lugar, el riesgo global del

cambio climático se ha sumado al debate y orientó la planificación hacia un modelo de movilidad menos perjudicial para el medio ambiente. En los últimos años, cada vez menos personas creen que el automóvil impulsado por combustible pueda seguir siendo el medio de transporte dominante para toda la humanidad.

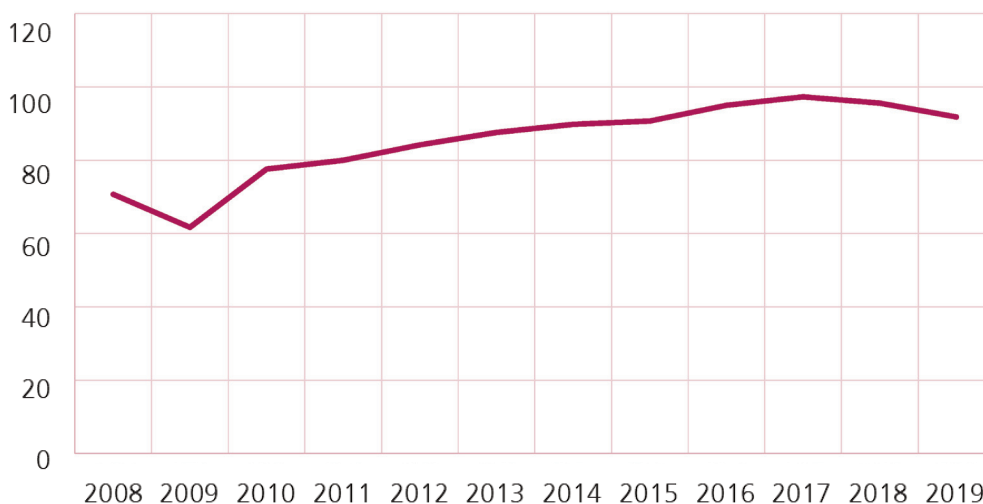
Los automóviles tienen la posibilidad de seguir siendo un pilar importante de la movilidad moderna a mediano y largo plazo solo si su tecnología puede llegar a hacerlos libre de emisiones y establecer una nueva simbiosis con el transporte público y otras formas de movilidad.

Aunque nadie crea seriamente que el ritmo global de fabricación y uso de automóviles de las últimas dos o tres décadas se pueda mantener durante mucho tiempo sin reconversión tecnológica en dirección a la eficiencia energética y la protección del medio ambiente, para muchas empresas y planificadores de transporte arreglárselas a la antigua usanza está a la orden del día. El *Gráfico 1* muestra la evolución de la producción total de vehículos a escala internacional en los últimos 12 años.

En segundo lugar, se destacan una serie de transformaciones en el ranking de los países que definen las principales variables del mercado mundial del automóvil. A partir del año 2000, los automóviles de pasajeros eran fabricados y vendidos principalmente en los países "tra-

Gráfico 1

Evolución de la producción internacional de vehículos –en millones de unidades–



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OICA.

dicionales”, que integraban los bloques comerciales de América del Norte (EEUU y Canadá), la UE (Alemania, Francia, Italia, Reino Unido y España), y Asia (Japón y Corea). La tabla que sigue detalla el ranking de países productores en 2019.

Cuadro 3
Producción internacional de automotores por país (2019)

PAÍS	AUTOMÓVILES	VEHÍCULOS COMERCIALES	TOTAL	% RESPECTO 2018
CHINA	21.360.193	4.360.472	25.720.665	-7,5
ESTADOS UNIDOS	2.512.780	8.367.239	10.880.019	-3,7
JAPÓN	8.328.756	1.355.542	9.684.298	-0,5
ALEMANIA	4.661.328	-	4.661.328	-9
INDIA	3.623.335	892.682	4.516.017	-12,2
MÉXICO	1.382.714	2.604.080	3.986.794	-2,8
COREA DEL SUR	3.612.587	338.030	3.950.617	-1,9
BRASIL	2.448.490	496.498	2.944.988	2,2
ESPAÑA	2.248.019	574.336	2.822.355	0,1
FRANCIA	1.675.198	527.262	2.202.460	-2,9
TAILANDIA	795.254	1.218.456	2.013.710	-7,1
CANADÁ	461.370	1.455.215	1.916.585	-5,4
RUSIA	1.523.594	196.190	1.719.784	-2,8
TURQUÍA	982.642	478.602	1.461.244	-5,7
REPÚBLICA CHECA	1.427.563	6.400	1.433.963	-0,6
REINO UNIDO	1.303.135	78.270	1.381.405	-13,9
INDONESIA	1.045.666	241.182	1.286.848	-4,2
ESLOVAQUIA	1.100.000	-	1.100.000	0,6
ITALIA	542.007	373.298	915.305	-13,8
IRÁN	770.000	51.060	821.060	-25
POLONIA	434.700	215.164	649.864	-1,5
SUDÁFRICA	348.665	283.318	631.983	3,5
MALASIA	534.115	37.517	571.632	1,2
HUNGRÍA	498.158	-	498.158	7,6
RUMANIA	490.412	-	490.412	2,9
MARRUECOS	360.110	34.542	394.652	-1,8
PORTUGAL	282.142	63.562	345.704	17,4
ARGENTINA	108.364	206.423	314.787	-32,5
BÉLGICA	247.020	38.777	285.797	-7,4
UZBEKISTÁN	271.113	-	271.113	22,9
TAIWÁN	189.549	61.755	251.304	-0,8
ESLOVENIA	199.102	-	199.102	-4,9
AUSTRIA	158.400	21.000	179.400	8,8
FINLANDIA	114.785	-	114.785	2,5
SERBIA	34.985	130	35.115	-37,8
EGIPTO	18.500	-	18.500	0
UCRANIA	6.254	1.011	7.265	9,7
OTROS	1.048.191	59.652	1.108.503	
TOTAL	67.149.196	24.637.665	91.787.521	5,2

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OICA.

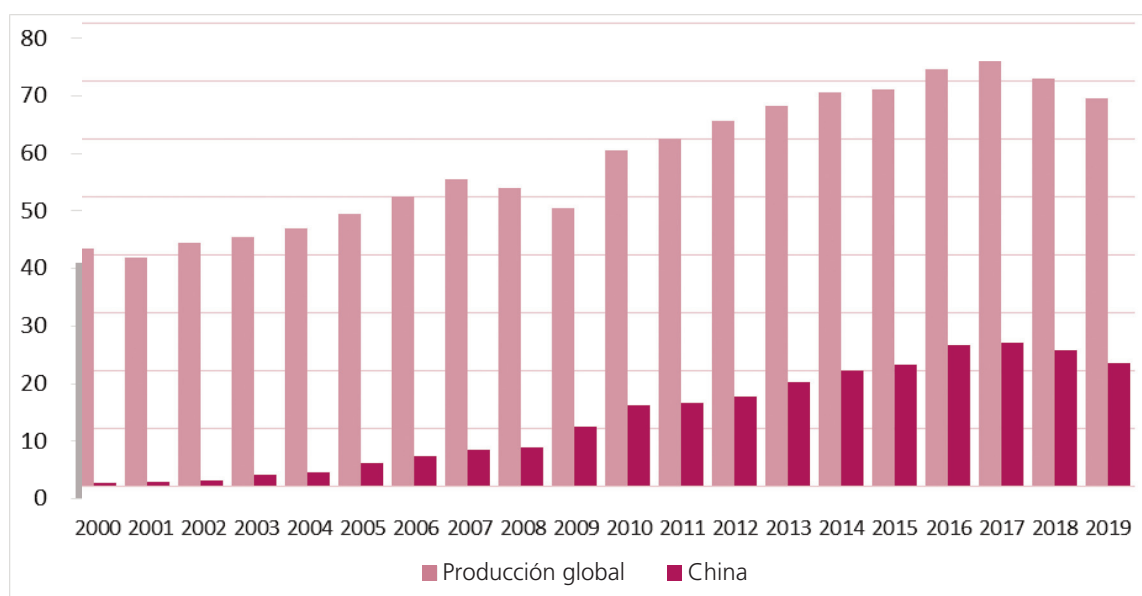
Como dijimos, a partir del año 2000 el panorama ha cambiado en la industria mundial de automotores debido fundamentalmente a la irrupción de nuevos mercados. Se trata de un proceso que afectó tanto a la demanda de vehículos como a su producción. Mientras la demanda en los países productores tradicionales comenzó a saturarse, los mercados de otras regiones, especialmente las llamadas economías emergentes, están experimentando un fuerte crecimiento.

Esta migración de la demanda generó la localización de plantas automotrices en los territorios nacionales que evidenciaban mercados en expansión. Para la crisis financiera mundial 2008/2009, las economías emergentes ya se habían equiparado en gran medida con los países productores tradicionales en términos de fabricación y de-

manda. A partir de ese momento, la irrupción de estos nuevos jugadores –sobre todo, China, la India, México y Brasil– modifican la dinámica de fabricación y ventas a nivel internacional. En virtud de esta situación, el crecimiento de la producción mundial de automóviles de pasajeros (2000-2014: 72%) se explica exclusivamente por la expansión de las capacidades de la industria fuera de los países industrializados tradicionales.

En el caso de las economías emergentes, la expansión de China opaca a todas las demás. La fabricación y las ventas la han catapultado a la posición de líder del mercado mundial desde una base insignificante en 2000, con tasas de crecimiento sin precedentes. La participación de China en el mercado mundial, como muestra el gráfico que sigue, se sitúa actualmente en alrededor del 30%.

Gráfico 2
Evolución de la producción global de automóviles versus producción china



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la OICA.

En el mismo sentido, otras economías emergentes también han avanzado a buen ritmo. Si clasificáramos de mayor a menor los países de acuerdo con sus cifras de producción, la India había subido al sexto lugar en 2014, con tasas de crecimiento impresionantes, y Brasil y México no muy lejos. Sin embargo, otras economías emergentes también han avanzado a buen ritmo.

Así como las economías emergentes han participado en estos cambios del mercado mundial en diferentes grados, también los países industrializados tradicionales se han visto afectados de manera heterogénea. Japón y Alemania han sido capaces de estabilizar sus altos niveles de producción. El ganador en este grupo es Corea del Sur, que solo ha disfrutado del estatus de país industrializado de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) desde hace pocos años, mientras que los perdedores son Estados Unidos y Francia.

El hecho de que un país gane o pierda participación en el mercado mundial de la fabricación de automóviles es importante para el empleo nacional en este sector económico, pero no afecta demasiado el papel las empresas fabricantes. En el período 2000–2014 la industria del automóvil se caracterizó por una migración significativa en la que las casas matrices deslocalizan su producción. En este proceso se cierran plantas en los países tradicionales y se inauguran unidades productivas en los nuevos mercados.

Si analizamos el rendimiento de los principales países productores en 2019, encontramos una caída del 7,5% en la producción de China respecto al año anterior. Según el informe anual de Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA, por sus siglas en inglés) la caída fue principalmente a causa del estancamiento de la demanda y la falta de políticas de estímulo eficientes. Pese a esta situación, China sigue consolidando su posición como el mayor productor de automóviles del mundo, con una participación en el mercado global de 28%.

La producción total de vehículos en los Estados Unidos, en 2019, disminuyó un 3,7% en comparación con el año anterior. El citado informe de ACEA sostiene que la caída se debe fundamentalmente a la disminución de la demanda interna. Con Estados Unidos –que representa más del 60% de la producción de la región– la producción de automóviles en América del Norte cayó en un 6,2%, a 12,2 millones de unidades.

En el caso de Japón, la producción para todo el año 2019 disminuyó levemente (un 0,5%). Esta reducción se relacionaría con la disminución de las ventas locales debido

a la incorporación de un impuesto interno al consumo.

En Corea del Sur, los volúmenes vieron una disminución en la producción general de 1,9% respecto de 2018.

La India también vio una fuerte disminución en su producción de automóviles de pasajeros, con volúmenes de 10,4% menos que en 2018, cayó a 3,6 millones de unidades.

En términos de disminución de la producción respecto al año anterior, se destaca también el caso de Irán, con una caída del 25%, producto de la presión de las sanciones económicas de Estados Unidos.

Aunque las ventas europeas se situaron ligeramente en territorio positivo en 2019, la producción de automóviles disminuyó 4,6% (a 18,5 millones de unidades), lo cual es atribuible a flujos comerciales e inventarios adversos.

La producción de América del Sur también se contrajo en 2019, pero menos, en un 2,8%, debido a una reducción más débil a la esperada de la producción en Brasil, que fabricó 2,4 millones de automóviles el año pasado, un aumento marginal del 1,6%; pero la producción en todos los demás países sí disminuyó y los volúmenes de Argentina casi se redujeron a la mitad en comparación con 2018.

En general, en 2019, la producción mundial de automóviles cayó un 6,3%: a 74,1 millones de automóviles de pasajeros construidos.

1.2. LA SITUACIÓN EN ARGENTINA

Actualmente, en Argentina operan doce terminales automotrices radicadas en las provincias de Buenos Aires, Córdoba, Santa Fe y Tucumán. A partir de sus actividades, se eslabona un encadenamiento productivo de más de 300 empresas, fabricantes de autopartes del primer anillo (sistemistas/autopartistas directos), que complementan otras 300 empresas más (autopartistas del segundo y tercer anillo y del mercado de reposición); a ellas, se agregan más de 1000 concesionarios, que comercializan los vehículos y prestan los servicios de posventa, y más de 25.000 talleres mecánicos.

La industria automotriz nacional aporta el 6,6% del producto bruto interno industrial (PBII). El sector proporciona el 9% del empleo industrial y genera 625.000 puestos de trabajo; esta cantidad abarca los empleos directos e indirectos e incluye, también, a los dedicados a la comercialización y reparación de vehículos.

En términos de generación de divisas, el complejo automotor aportó durante 2018 más de 8800 millones de dólares y concentró el 35% de las exportaciones de manufacturas de origen industrial (MOI). Asimismo, se destaca por ser el sector industrial que más invierte, en relación con sus ventas, en actividades de innovación.

Considerando a la industria automotriz en términos regionales, el bloque Mercosur alcanza la cuarta posición en términos de importancia, detrás de los bloques Asia-Medio Oriente, Europa y NAFTA. La Argentina es el segundo mercado en América del Sur y alcanzó la cuarta posición a nivel mundial como productor de pick-ups livianas.

Estas cifras describen de manera concisa la dimensión de un sector industrial que es uno de los más importantes y dinámicos de la economía argentina y que genera impactos positivos sustantivos tanto en términos socioeconómicos como en actividades de innovación y desarrollo tecnológico.

El sector automotriz comienza a sentir signos de debilitamiento a partir del cambio de política económica impulsada por el gobierno de Cambiemos en 2016.

En este caso, se combinaron cuatro factores fundamentales que impactaron directamente para ocasionar la crisis. En primer lugar, se flexibilizó la administración del comercio permitiendo la apertura a las importaciones de vehículos que competían directamente con los que se producían en la Argentina. Segundo, la elevación de la tasa de interés a un promedio de alrededor del 70%³ en este período impidió tanto el acceso al crédito por parte de las empresas, como el desarrollo de planes de venta para fomentar el consumo de vehículos. En tercer lugar, la dolarización de las tarifas de los servicios públicos, particularmente los relacionados con la provisión de energía a las empresas y a los consumidores en general, encareció enormemente los costos de la producción industrial. Por último, en los cuatro años del mencionado gobierno, la moneda se devaluó casi un 550% y la inflación llegó a un récord de casi 54% al finalizar el mandato.

En este marco, como señalamos, a fines de 2018 el sector sufría su situación más acuciante desde la crisis de 2001. Frente a ese contexto, como primera medida, SMATA convocó a ADEFA para manifestar su profunda preocupación frente a la inminente pérdida de fuentes de trabajo y proponer el desarrollo de un programa sectorial consensuado con toda la cadena de valor que con-

tenga los ejes necesarios para la reactivación del sector. Sobre este aspecto, la cámara empresarial (ADEFA) encargó un estudio a la consultora local ABCEB con el fin de identificar las principales tendencias sectoriales en los países centrales que incidirían en el desarrollo de la industria automotriz en nuestro país. Los resultados de este estudio que luego serían utilizados en gran medida para el Plan Estratégico 2020-2030 dieron cuenta de seis situaciones fundamentales.

En primer término, señala el impacto de las industrias 4.0., estas expresan una revolución sin precedentes cuyos impactos aún se desconocen. La Cuarta Revolución Industrial representa un desafío singular para la industria en general y para el sector automotriz en particular. Desde la perspectiva empresarial, existe una mirada optimista centrada en las capacidades potenciales que el progreso tecnológico pone a disposición de las firmas. En tal sentido, las innovaciones que expresan las 4.0 permite a las empresas aprovechar nuevas economías de escala, modificar con rapidez sus patrones de producción tradicionales y estimular el desarrollo de nuevos emprendimientos con base tecnológica. La nueva realidad elimina las barreras convencionales de ingreso a los mercados, amplía sus límites y allana la relación entre la oferta y la demanda mediante plataformas digitales. Los costos también son afectados, pues se eliminan intermediarios, se incrementa la capacidad de procesar datos y se vuelven más eficientes los sistemas de logística y transporte, lo que a su vez obliga a replantear las estrategias de localización de cada etapa del proceso productivo.

Sin embargo, este optimismo se pone en cuestión a la hora de analizar el impacto de este proceso en el empleo. Desde la perspectiva sindical, un informe de IndustriALL Global Union (2018) señala múltiples interrogantes sobre el impacto de las industrias 4.0 en el empleo y en las condiciones de trabajo de los obreros industriales. El informe alerta sobre los riesgos de los empleos relacionados con procesos automatizables. En el caso de la industria automotriz, plantea que las transformaciones se darían de un modo más paulatino que en otros sectores por los costos que generaría la incorporación masiva de estas tecnologías. En la concepción sindical resulta imprescindible que el proceso se afronte desde una mirada que priorice la sustentabilidad social de los procesos productivos. En este marco, el rol de los sindicatos y de las políticas públicas resulta imprescindible para garantizar una "transición justa" hacia el nuevo escenario industrial. Una de las estrategias más destacadas para lograr este objetivo consiste en el desarrollo de programas de formación permanente dirigidos a los trabajadores.

3 Su techo fue de 84% en septiembre de 2019.

Desde la mirada de los organismos internacionales también se encienden alarmas. En un trabajo que analiza particularmente los impactos de estas innovaciones sobre la industria, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID)⁴ plantea que para muchas firmas el tránsito hacia una industria 4.0 no es una opción sino una estrategia de supervivencia. Este informe remarca que para afrontar con éxito la expansión de las nuevas tecnologías será central la capacidad humana de gestión, sobre todo sorteando aquellos rasgos socioculturales propios de las organizaciones que se expresan en la resistencia al cambio. La transición hacia la industria 4.0 requiere por tanto una transformación cultural y filosófica en el sector privado, pero deben existir políticas públicas que acompañen este proceso.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)⁵, por su parte, considera como un interrogante de suma relevancia la posibilidad de que la Revolución Industrial 4.0 permita a la economía global transitar hacia un nuevo estilo de desarrollo e industrialización social y ambientalmente sostenible. El estudio enfatiza que los actores que hegemonizan la disrupción digital no necesariamente expresan un colectivo democrático y competitivo de pequeños emprendedores. Los agentes principales son un puñado de plataformas globales (Apple, Google, Microsoft, Amazon y Facebook, conocidos como “The big five”), con una posición dominante en materia de innovaciones ligadas al almacenamiento en la nube, el manejo de datos y la inteligencia artificial. La participación de estos jugadores confirma que en la economía se están modificando las reglas y los límites del mercado, afectando la competencia y desafiando los modelos regulatorios. Esta nueva realidad plantea novedosas medidas de política, no solo en materia de competencia sino también de privacidad, seguridad y equidad en lo que se refiere al acceso a estos recursos clave.

En la misma dirección, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés)⁶ coincide con la impronta disruptiva de los nuevos procesos. Si bien estos presentan oportunidades claras para mejorar la vida humana, las nuevas

tecnologías impactarían sobre las experiencias y las estructuras existentes de la vida económica, lo que incluye la destrucción lisa y llana de firmas, mercados y empleos, sin una garantía de que los nuevos procesos puedan compensar estas pérdidas. El organismo señala que esto se debe a que las nuevas tecnologías se encarnan tanto en los equipos de capital como en las rutinas institucionales y las capacidades humanas. Esto plantea desafíos novedosos sobre el diseño de políticas económicas e industriales para asegurar la sostenibilidad social.

En segundo lugar, el estudio marca la consolidación de la tendencia hacia la electrificación de las motorizaciones de los vehículos. Sobre este aspecto, particularmente en Europa, distintos tratados internacionales vienen ratificando el compromiso de las naciones para disminuir la contaminación ambiental. Ciudades como París o Londres prohibirán la circulación de vehículos con motores de combustión interna en la próxima década. En este marco las principales marcas vienen desarrollando proyectos de vehículos híbridos y eléctricos. La situación es más radical en el caso de los vehículos de transporte de pasajeros cuyas motorizaciones ya son eléctricas en las principales ciudades de Europa.

Este proceso impacta en la industria local, en la que algunas firmas como Toyota ya tienen proyectos para encarar la electrificación de las motorizaciones de sus productos –particularmente la pick-up Hilux–. En cuanto a los vehículos de transporte de pasajeros y pesados en general, el estudio señalaba la pertinencia de utilizar las distintas variantes de gas como combustible en virtud de su disponibilidad en los yacimientos locales. Asimismo, la investigación señala el margen de la industria para encarar de manera gradual este proceso de electrificación o incorporación de GNC –tecnología que, utilizada en los vehículos pesados, reduciría considerablemente la emisión de monóxido de carbono y otros gases contaminantes generado por los motores de combustión interna– en tanto la definición de la matriz energética en Brasil, con fuerte eje en la producción de etanol, todavía da viabilidad a la producción de vehículos con motores de combustión interna.

En tercer lugar, la consultora identifica la emergencia de un grupo de actores o “nuevos jugadores” históricamente ajenos al negocio pero que hoy controlan una parte cada vez más importante de él. Puntualmente, indica que el avance de la conectividad en los vehículos genera la vinculación de los gigantes del negocio informático –Google, Microsoft y Apple– con la industria automotriz. Los autos producen una cantidad impresionante de datos cuyo procesamiento permite conocer a los usuarios, las tendencias de consumo y la posibilidad de desarrollar estrategias para anticiparse a los cambios.

4 BID (2018), “El futuro del trabajo en América Latina y el Caribe”. Disponible en https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/El_futuro_del_trabajo_en_Am%C3%A9rica_Latina_y_el_Caribe_Una_gran_oportunidad_para_la_regi%C3%B3n_versi%C3%B3n_para_imprimir.pdf

5 CEPAL-OIT, “El futuro del trabajo en América Latina y el Caribe: antiguas y nuevas formas de empleo y los desafíos para la regulación laboral”, Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe, N° 20 (LC/TS.2019/31), Santiago, mayo 2019.

6 UNCTAD (2019). Informe sobre la economía digital 2019. Creación y captura de valor: repercusiones para los países en desarrollo. Disponible en https://unctad.org/es/system/files/official-document/der2019_overview_es.pdf

Sobre este aspecto el documento indica la potencialidad de la Argentina para participar del desarrollo de esta nueva particularidad sectorial en función del desarrollo de su industria del software, y sobre todo de la calificación de la mano de obra.

En cuarto lugar, el trabajo expresa un cambio en “las experiencias de uso” de los vehículos por parte de los usuarios. En este sentido, las nuevas generaciones de consumidores de vehículos no estarían tan interesadas en ser propietarios de automóviles sino en resolver distintas situaciones de movilidad. De allí que se inclinen por las diversas modalidades de leasing o similares que ya se vienen desarrollando en el mercado.

En quinto término, la indagación de ABECEB refería a la irrupción del comercio digital. Esta modalidad obliga a la reestructuración del comercio tradicional de vehículos. En este caso, las concesionarias deben reconvertirse y desarrollar la mayor parte de sus estrategias de ventas a través de las plataformas virtuales.

Por último, la consultora daba cuenta de la articulación de los mercados de los países centrales con los países periféricos como la Argentina, Brasil y México. En este caso, la investigación señaló las principales variables que definen la competitividad de los tres países. Sobre este punto existe una dificultad fundamental de la industria automotriz argentina que la ubica en franca desventaja frente a los dos países mencionados: una estructura tributaria sobre la producción y la comercialización que afecta muy sensiblemente el precio de los productos (en Argentina el 55% del valor final de un vehículo se explica por impuestos nacionales, provinciales y municipales, contra un 44% de Brasil y un 18% de México).

1.3. EL DIÁLOGO SOCIAL COMO ESTRATEGIA PRODUCTIVA

Como dijimos, a fines del 2018 la situación general de la economía argentina era sumamente compleja. El plan económico de corte neoliberal del gobierno de Macri impactó negativamente en todas las variables de la macroeconomía.

En el sector automotriz, según datos de la cámara de fabricantes ADEFA se desplomaron la producción y las ventas en un 32 y un 50%, respectivamente. En el caso de las exportaciones de vehículos y autopartes cayeron en 2019 a 4.200 millones de dólares (en 2014 fueron de 8.200 millones).

El salario promedio de los operarios y las operarias de la industria medido en dólares, por su parte, se redujo de 1.800, en 2015, a 1.050, en 2019.

En este contexto el SMATA convocó a los empresarios del sector para desarrollar un plan estratégico que posicione al sector en la escena política. En la perspectiva del sindicato, la sustentabilidad del sector dependía fundamentalmente de su consideración como sector productivo estratégico por parte del gobierno. Esta situación generaría el desarrollo de políticas públicas tendientes a robustecer esta actividad. Para ello es necesario lograr la articulación con las distintas áreas de gobierno involucradas: Ministerios de Producción, Trabajo, Empleo y Seguridad Social, y Educación.

Como adelantamos, el ámbito académico elegido fue la Escuela de Negocios de la Universidad Austral, particularmente al Centro de Investigación Consensus, dependiente de esta institución, para facilitar un proceso que dé impulso al desarrollo sustentable de la industria automotriz. La elección de este espacio académico –muy relacionado con las principales entidades empresariales de la Argentina– obedeció a la intención de generar confianza en las cámaras que nuclean a las firmas locales de producción y comercialización de automotores.

El primer paso fue la construcción de un espacio técnico de trabajo integrado por representantes de todas las entidades que componen la cadena de valor. Además de SMATA como representante sindical, conformaron este espacio representantes de ADEFA, AFAC, ADIMRA y ACARA. Se expusieron las diferentes perspectivas y se fue construyendo una mirada compartida sobre la perspectiva del sector.

Así, el equipo de Consensus coordinó el proceso que culminó en la elaboración de un documento que reúne propuestas e iniciativas para el desarrollo sustentable del sector con el objetivo de fortalecerlo, en un contexto global cada vez más complejo, y para que, por su propia relevancia, se constituya en estratégico para el desarrollo económico y social del país.

Como parte de la metodología, se relevó y sistematizó toda la información expuesta durante cada uno de los encuentros que se desarrollaron en el Campus del IAE. Además, se transcribieron los planteos, debates y conclusiones a las que se arribó en las mesas de diálogo y se elaboraron las minutas pertinentes que los participantes validaron para seguir avanzando con el proceso de construcción de consensos.

La primera reunión se llevó a cabo en el mes de marzo de 2019 con la participación de las autoridades de ADEFA y SMATA. Más adelante, en los sucesivos encuentros, se fueron sumando diferentes actores que –puestos en autos– validaron lo realizado y, a su vez,

aportaron nuevos aspectos para ser abordados en las mesas de trabajo.



El esquema (Figura 1) sintetiza el método que se aplicó para la construcción de acuerdos. La representación de cada eslabón compartió con el resto de los participantes un diagnóstico –desde su visión– representativo de sus intereses y necesidades, discriminando las cuestiones que considera vitales, importantes y accesorias. Este formato de exposición siguió una “Guía de preparación de reunión” que se elaboró y se distribuyó como orientación común para todas las primeras exposiciones de cada eslabón.

A partir de los contenidos compartidos en las exposiciones iniciales, se trabajó en un mapeo de divergencias y convergencias que permitió definir las prioridades a abordar. Respecto de alguno de esos temas, se avanzó en la definición concreta de iniciativas y se establecieron ciertos compromisos de implementación.

Finalmente, es importante destacar que cada encuentro y mesa de diálogo fue llevada a cabo bajo el mismo lema: “La visión común del sector”; esa consigna tuvo como propósito enfatizar el objetivo común que se persigue: promover el desarrollo del sector y que, en el marco de una política de Estado, se declare a la industria automotor como estratégica para la producción argentina.

1.4. CONSTRUCCIÓN COMPARTIDA DE LA “VISIÓN” Y “MISIÓN” DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El trabajo desarrollado, si bien contempla objetivos a mediano plazo, está centrado en la visión a 2030 y plantea el desafío de impulsar políticas sectoriales a largo plazo que brinden previsibilidad y seguridad jurídica con los siguientes propósitos:

- promover inversiones
- generar puestos de trabajo de calidad
- estimular la especialización y complementación con Brasil
- promover una mayor inserción internacional fortaleciendo el perfil exportador
- desarrollar nuevas plataformas, modelos y autopartes con escalas globales competitivas
- aumentar los niveles de eficiencia y productividad en cada uno de los eslabones
- consolidar un mercado interno sustentable
- desarrollar una cadena de valor integrada y acorde a las necesidades futuras del sector
- impulsar desarrollos y transferencias de tecnología, conocimientos e innovación

Por esto, se considera necesario profundizar el perfil del sector en términos de especialización, complementación y exportación, para inducir un comportamiento más dinámico en lo que respecta al volumen de su comercio exterior. Además, el desarrollo sustentable del sector requeriría aumentar las escalas de producción para alcanzar una mayor eficiencia y desarrollar nuevas plataformas, de mayor valor agregado, ampliando el repertorio de modelos de producción local.

Mantener la industria automotriz que está radicada en la Argentina no solo implica miles de puestos de trabajo y un nodo difusor de nuevas tecnologías y actividades de innovación, sino que además permite un significativo ahorro de divisas.

En este marco, a partir de las mesas de diálogo llevadas a cabo durante este proceso se acordaron las siguientes definiciones en términos de visión y misión del sector automotor.

En términos de *visión* del sector automotriz argentino se busca la constitución de “un sector de clase mundial que se desarrolle en el nuevo contexto internacional atrayendo inversiones, produciendo y comercializando autopartes, vehículos, servicios de movilidad, nuevas tecnologías (motorización híbrida y eléctrica y a gas natural, en todas sus modalidades) y software –para toda la cadena– tanto para el mercado interno como, fundamentalmente, para la exportación”.

La *misión* acordada por los actores fue: “impulsar la consolidación y el crecimiento sustentable del sector automotor argentino y para generar empleos y aportar divisas que contribuyan de manera efectiva al desarrollo económico y social del país”.

1.5. LA DEFINICIÓN DE EJES ESTRATÉGICOS

Con el propósito de alcanzar los objetivos planteados precedentemente, los representantes de la cadena automotriz definieron un conciso conjunto de ejes estratégicos orientados a mejorar la competitividad y el costo/país de manera de coadyuvar a la generación de un ambiente favorable para los negocios.

Los ejes definidos sintetizan el consenso que se construyó mediante la participación activa de los integrantes de la cadena de valor en cada una de las sucesivas reuniones y mesas de diálogo desarrolladas a lo largo de casi seis meses. Estos se basan en la necesidad de estimular la generación de empleo y promover el aumento de la producción en todo el encadenamiento productivo.

Los ejes son los siguientes:

- A. Fomento de nuevas inversiones
- B. Autopartes e insumos
- C. Mercado interno
- D. Infraestructura y logística
- E. Competitividad tributaria
- F. Inserción internacional
- G. Instituto de la Movilidad

A. Fomento de nuevas inversiones

El objetivo en este caso consiste en impulsar un proyecto de ley que aporte competitividad fiscal estableciendo un marco de previsibilidad a largo plazo (10 años) en línea con los acuerdos internacionales vigentes y contemplando los beneficios de regímenes actuales.

Los incentivos a las nuevas inversiones estarán orientados a que se produzcan en el país plataformas globales, con escala mínima según segmento/producto,

sujetos a compromisos de generación de empleo, de desarrollo de proveedores de autopartes –a fin de aumentar el contenido local– y de aumento de las exportaciones, tanto de vehículos como de autopartes.

Las nuevas inversiones acarrearán un aumento de la oferta de vehículos que, a su vez, proporcionará incentivos para la radicación de más autopartistas globales, lo que, a su turno, impulsará la generación de nuevos empleos, la fabricación de más partes y piezas y, finalmente, el crecimiento de las exportaciones. Esta sucesión de impactos positivos también alentará una más eficaz utilización de la capacidad de producción instalada.

Asimismo, se buscó definir mecanismos para fomentar inversiones en el ámbito de la innovación, de nuevos desarrollos tecnológicos y de transformación digital para facilitar la progresiva adaptación del sector al contexto mundial, aún en formación, en el que se están desarrollando los vehículos del futuro: autónomos, conectados, eléctricos y compartidos (ACES, acrónimo en inglés para *autonomous, connected, electric* y *shared*).

B. Autopartes e insumos

También en este caso el objetivo fundamental consiste en generar, desde las políticas públicas, una batería de incentivos para atraer a grandes sistemistas de autopartes y potenciar la capacidad existente a nivel local. Juntamente con las políticas públicas, las nuevas inversiones en plataformas globales incentivarán la radicación de autopartistas globales (proveedores del primer anillo –Tier 1–) permitiendo el desarrollo de proveedores nacionales de categoría internacional al participar en proyectos de escala productiva, eficiente y competitiva.

En este marco, los actores que conforman la cadena de valor coincidieron en la necesidad de avanzar en la fabricación nacional de autopartes conforme a los estándares internacionales en términos de seguridad, nuevas motorizaciones y cuidado del medio ambiente para facilitar una mejora sustantiva en términos de competitividad.

C. Mercado interno

En este caso, la propuesta consiste en estimular la demanda impulsando la actualización del parque automotor con vehículos de fabricación nacional orientados a las nuevas tecnologías y que sean amigables con el medio ambiente.

El 46% del parque automotor tiene más de 10 años de antigüedad; este es un índice cierto de su creciente obsolescencia. Además, se observa que, si bien se redujo

en los últimos años, la relación actual de habitante por vehículo (2,8) es todavía elevada. Este factor revela una significativa demanda potencial.

Por otra parte, se necesitan nuevas herramientas de financiación para atraer al nuevo consumidor. Este punto requiere tanto la reformulación del contrato de leasing como la introducción formal del incipiente sistema de renting. También se detectó la necesidad de perfeccionar el sistema de Plan de Ahorro Previo; esto se justifica por sus dos características más relevantes: es un programa culturalmente arraigado y, además, representa el 30% de las ventas actuales.

Por último, la propuesta también prevé un programa sustentable de reemplazo de vehículos antiguos con acciones recuperación de autopartes y de metales para su reutilización en la producción.

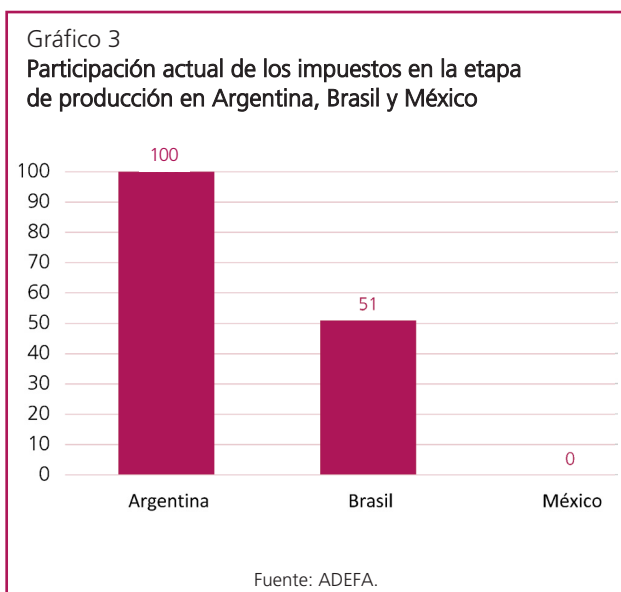
D. Infraestructura y logística

Las propuestas relacionadas con este eje se orientaron hacia el intento de optimización e integración de las distintas redes de transporte con nuestro principal socio comercial, es decir, Brasil. En este sentido, el desarrollo de la logística y la inversión en infraestructura de calidad impactan positivamente en la integración de toda la cadena de valor generando mayores niveles de eficiencia y fortaleciendo el perfil exportador del sector automotor.

E. Competitividad tributaria

Esta fue considerada una de las cuestiones más críticas en virtud de las diferencias con los países de la región que producen automotores y autopartes (Brasil y México). Por ello la propuesta busca impulsar una reforma tributaria específica para el sector, alineada al concepto de competitividad sistémica que reduzca la carga impositiva y el costo financiero por saldos estructurales de crédito fiscal.

Esto incrementaría el nivel de inversión, producción, empleo y compensaría la recaudación tributaria con un mayor volumen de vehículos. La carga tributaria argentina es más elevada que en los países competidores en términos de inversión, debido a impuestos distorsivos, superpuestos y concentrados en la etapa de producción. Se toma como modelo deseado el régimen de la industria automotor mexicana, eliminando impuestos en la etapa productiva a fin de ganar competitividad.



La propuesta consiste en eliminar, o bien disminuir, la carga impositiva que impacta en el costo final del vehículo. Estos impuestos afectan los procesos de producción y comercialización. Se trata fundamentalmente de ingresos brutos, débitos y créditos y tasas municipales. Por otra parte, se incluye en la propuesta la revisión de los montos de impuestos como el IVA (impuesto al valor agregado), ganancias y sellos.

En el mismo sentido, se propone también modificar la política arancelaria del último gobierno ya que su falta de consistencia termina gravando a la producción nacional tanto de vehículos como de autopartes.

F. Inserción internacional

En pos de este eje se consensuó que es fundamental avanzar hacia una mayor integración comercial con el resto del mundo y ganar presencia en la escena internacional a partir de un sector más moderno y competitivo. Es por ello que se busca afianzar el funcionamiento del Mercosur optimizando el intercambio con Brasil y además desarrollar nuevos mercados a partir de la especialización productiva de la industria. Los nuevos mercados identificados para desarrollar este vínculo comercial serían Chile, Colombia y Centroamérica.

G. Instituto de la Movilidad

El propósito es desarrollar un instituto que fomente la consolidación de un ecosistema de innovación a fin de incrementar la competitividad y que se constituya como

referente sectorial aportando conocimientos e información para contribuir a la toma de decisiones tanto en el ámbito empresarial como en el gubernamental.

El Instituto de la Movilidad centrará sus actividades en tres grandes pilares:

- Formación y capacitación: articulará información y consolidará la oferta de formación para el desarrollo de capacidades.
- I+D+i: impulsará la investigación, el desarrollo tecnológico y las actividades de innovación que marcarán la agenda de desarrollo del sector. Pondrá a disposición centros de ensayo y laboratorios de pruebas.
- Académico/estratégico: ofrecerá información para el diseño, ejecución, evaluación y sostenibilidad de políticas públicas generando un ámbito que convoque y reúna a los actores responsables de la gestión e implementación de los programas de desarrollo sectorial.

Objetivos

A corto plazo:

- relevar la oferta de ensayos, asistencia técnica, formación, I+D+i existente en Argentina
- coordinar la infraestructura de calidad y tecnología automotor existente en el país
- invertir y actuar en línea con el plan de negocios del sector

A mediano plazo:

- desarrollar estándares de calidad por anillo y sistema
- formar operarios, mandos medios y empresarios en función del plan y de la demanda privada
- establecer espacio para pruebas, desarrollar proveedores, etc.
- articular la información para investigar y desarrollar capacidades

A largo plazo:

- implementar un sistema de gestión *lean production* en toda la cadena
- promover el cambio de paradigma productivo en el sector de sistemas de control numérico (CN) a ciberfísico (Cyber-Physical System, CPS).

Características

Instituto especializado en los siguientes puntos:

- Desarrollo de prototipos: diseño y adaptación de partes y piezas, I+D+i. Mejora de la tecnología de producción: convergencia desde sistemas CN a CPS. Inserción en carrera tecnológica de autos híbridos, eléctricos y autónomos.
- Implementación de ensayos de seguridad.
- Producción de información para fomentar el desarrollo de capacidades.
- Asesoramiento técnico.
- Articulación con "centros de excelencia" generando compromisos de I+D+i en Argentina desde las casas matrices.
- Formación de ingenieros y operarios conforme a las necesidades del sector.
- Desarrollo de partes, piezas y componentes de autos eléctricos, autónomos e híbridos.
- Diseño e implementación de un programa de industria 4.0 para la cadena de valor.

Fuentes de financiamiento

- Estado.
- Privados.
- Venta de servicios tecnológicos y de ensayos.
- Crédito fiscal destinado a I+D+i.

2

EL SECTOR AUTOMOTRIZ ARGENTINO FRENTE AL COVID-19: DESAFÍOS Y ESTRATEGIAS ADOPTADAS

2.1 LA CENTRALIDAD DEL ACTOR SINDICAL EN LA DEFINICIÓN DE LAS MEDIDAS SECTORIALES

En contexto de pandemia, Argentina inició la detección oportuna de personas enfermas que llegaban al país, para contener la enfermedad y mitigar la diseminación. Entre estas medidas, destaca el aislamiento social, preventivo y obligatorio (ASPO) en todo el país para aquellas personas que no trabajan en sectores esenciales de la economía, el cual entró en vigor tempranamente, el 20 de marzo. La cuarentena total y obligatoria es reconocida como la política más efectiva por parte de expertas y expertos que asesoran al gobierno.

En todo el mundo la pandemia golpea a las economías y a los sectores productivos con una fuerza jamás imaginada. Frente a esta coyuntura los sindicatos encararon las consecuencias inmediatas, para lo cual adoptaron perspectivas diferentes.

En este documento describiremos y analizaremos las estrategias empleadas por SMATA frente a la llegada del COVID-19. Para ello se realizaron entrevistas semiestructuradas a los siguientes referentes sectoriales:

- Dirigente del secretariado nacional de SMATA (DS1)
- Dirigente responsable del área de Seguridad e Higiene de SMATA (DS2)
- Miembro de la Secretaría Gremial involucrado en el desarrollo y seguimiento de protocolos (DS3)
- Miembro de uno de los Comités de Seguridad e Higiene (COHISE) de las empresas terminales (DS4)
- Representante de AFAC (DE1)
- Representante de ADEFA (DE2)

Con el objetivo de comparar perspectivas (la perspectiva del actor empresario y la del Estado) se analizaron las respuestas considerando tres dimensiones:

- Impacto de la pandemia en la industria automotriz argentina y estrategia sindical.
- Relaciones laborales y diálogo social durante la pandemia.
- Relaciones con otros países.
- Impacto en la organización del trabajo y en la dinámica de innovación.

2.2 IMPACTO DE LA PANDEMIA Y ESTRATEGIA SINDICAL EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ ARGENTINA

Al igual que en varias partes del mundo los actores de la cadena de valor del sector automotriz se reunieron para consensuar acciones que mitigaran las consecuencias inmediatas de la pandemia. Para lo cual debieron adoptar diversas estrategias y perspectivas. La primera cuestión crucial a afrontar consistió en la implementación de un plan de acción que conjugara la tensión entre el cuidado de las personas y la imperiosa necesidad de volver a producir en virtud de la situación crítica del sector. Desde la perspectiva empresarial:

En términos generales ya pasó lo peor: que no se podía producir... eso fue a fines de marzo, abril... parte de mayo... [2020]. Muchas empresas estuvieron literalmente cerradas con cero facturación. (DE1)

Teníamos que volver a producir lo antes posible, era imprescindible mostrarles a las casas matrices que podíamos volver a abrir las empresas cuidando la salud de nuestra gente. En un contexto tan vertiginoso como este si una empresa tiene la posibilidad de invertir en una de sus filiales de los países emergentes como en nuestro caso, lo primero que va a ver es cómo afrontamos la situación de la pandemia. (DE2)

Por supuesto, la mirada sindical estaba puesta en el desarrollo de medidas que garantizaran la salud de los operarios. Al respecto:

...Primero nos fuimos interiorizando del impacto de la pandemia en el mundo, allá por el mes de enero, en función de lo que analizamos creamos un comité de crisis porque sabíamos que esto se iba a difundir y tarde o temprano iba a llegar a la Argentina. En este comité intervinieron los compañeros de Acción Social, los directores médicos de la obra social y los responsables de las distintas comisiones internas de las fábricas. Una vez que tuvimos una idea del impacto que estaba teniendo esto en el mundo y cómo se lo estaba afrontando en los distintos países, ahí convocamos a los representantes de las fábricas terminales para llevar a cabo una estrategia en común. (DS1)

En este punto, resulta sumamente relevante analizar las distintas áreas de la organización sindical que se involucraron en este proceso, dirigentes con responsabilidades de decisión, representantes de las áreas de Acción Social y Secretaría Gremial, colaboradores técnicos de las áreas de Seguridad e Higiene, y directores médicos de la obra social. Una vez conformado el comité de crisis, comenzaron las reuniones con los representantes de las empresas para definir los programas de acción:

Nosotros aportamos los protocolos que traían nuestras empresas a través de sus casas matrices en virtud de lo que les había tocado atravesar apenas se manifestó el covid. Pero el sindicato incorporó más requisitos que, si bien implicaban mayores costos para las empresas, todos entendimos que a la larga nos iba a ir mejor porque iban a existir menos casos. (DE2)

Desde un principio el objetivo primordial de la organización sindical fue salvaguardar la salud de los trabajadores, garantizar los empleos, brindar protección social y mantener los salarios. Se diseñaron "protocolos" de prevención que fueron pensados tanto por las empresas como por SMATA. Los puntos más salientes de los protocolos consistían en que todos los trabajadores utilicen barbijos descartables en cada jornada laboral, que se implementen dispensers de sanitizante en las distintas áreas de trabajo, que se mantuvieran los lugares de trabajo limpios y ordenados, se reforzara la limpieza de superficies, especialmente las sólidas no porosas y minimizara la presencia de empleados en las plantas productivas, propagando la modalidad de trabajo a distancia (teletrabajo o *home office*).

Desde la perspectiva empresarial:

Primero, desde el punto de vista del coronavirus ahí lo que se trabajó es un protocolo propio tomando los antecedentes de las casas matrices que nos llevaban varios meses de ventaja. Lo que hicimos, trabajando en conjunto con el gremio, con el Ministerio de Salud de Provincia y de Nación, fue determinar que no podían trabajar más de cinco personas en un lugar, fijar el distanciamiento adecuado, etc. Fijamos un protocolo como industria, consensuado con el gremio, y también sumamos a toda la cadena de valor y eso nos permitió, en el primer decreto que sacó el presidente en el pasaje de actividades esenciales a actividades exceptuadas, a que dentro de las exceptuadas fuera el sector automotor el primero. Y en el anexo del propio decreto sumó este protocolo que trabajamos como industria. (DE2)

Para retomar la actividad automotriz de manera paulatina, se conformaron equipos de trabajo al interior de la Secretaría Gremial que abarcaron a todos los eslabones de la cadena de valor (talleres mecánicos, concesionarias, autopartes, verificación técnica vehicular –VTV– y terminales automotrices) para determinar qué protocolos fijaban a cada uno teniendo en cuenta la cantidad de trabajadores, la cantidad de metros del lugar y el volumen de negocio.

Distinguir las particularidades de cada eslabón resultó clave para la aplicación de un protocolo sanitario adecuado para la vuelta a la actividad. Con ese fin fue que los equipos de trabajo recorrieron todos los sitios (la mayoría en Ciudad Autónoma de Buenos Aires y provincia de Buenos Aires) que tienen representación del gremio.

Al respecto señalaban:

Cada protocolo estaba adaptado a lo que decretaba la provincia o el Gobierno nacional y nosotros le fuimos agregando cuestiones que tienen que ver con cada actividad en particular. No es lo mismo una fábrica de autopartes que las terminales. A medida que empezamos a ver los protocolos, nos dimos cuenta de que había lugares donde no se podía respetar el distanciamiento social, por la disposición de los puestos... porque técnicamente como estaba el puesto de trabajo era imposible que pudieran respetar el distanciamiento social, entonces ahí agregamos otros equipos de protección personal (EPP). En algunos lugares pueden trabajar con el barbijo, en otros tienen que trabajar con máscara facial... A partir de ahí empezamos a elaborar el protocolo de acuerdo con la actividad. A ver... el concesionario tiene otra pro-

blemática... tiene taller, recibe vehículos de gente extraña... el tema VTV lo mismo... no todas las actividades son lo mismo. (DS3)

[...]

Yo no puedo actuar con un taller mecánico como con una terminal... porque un taller mecánico que tiene tres empleados... si yo le aplico un protocolo rígido no lo pueden cumplir y me deja a los trabajadores sin laburo. Entonces nosotros tenemos que ver esas cosas... Por eso digo, no con todos actuamos de la misma manera, pero sí el objetivo en todos los casos es cuidar al trabajador. Eso no se discute. (DS4)

Además de pautar y consensuar con las empresas aquellas medidas que permitieron a los trabajadores continuar con su actividad reduciendo al máximo el riesgo para su salud (como la entrega de barbijos o máscaras, la colocación de dispensers de sanitizante, la colocación de marcas en el piso para mantener la distancia, etc.) se ocuparon del traslado de los operarios a su lugar de trabajo.

Por disposición del Gobierno nacional la utilización del transporte público solo estaba permitida para las actividades esenciales (trabajadores de la salud, del Estado que presten servicios esenciales y personal de seguridad). Por lo tanto, el traslado era una cuestión clave a considerar y que no había sido tratada por las empresas.

Ante esta situación SMATA como representante de los trabajadores mecánicos negoció la prestación de combis y buses por parte de las empresas para que se garantice el acceso al trabajo.

Miembros de la Secretaría Gremial describían:

Algunas cosas se tuvieron que modificar... externas a la enfermedad... Por ejemplo, el transporte en muchas no figuraba... todo lo que es la logística de llevar la gente hasta la fábrica es un problema... la discusión con las terminales fue esa. Te doy un ejemplo, el primer protocolo que nosotros sacamos acá... íbamos a convocar la gente que tenga auto para venir a trabajar pero eso es un acto de discriminación hacia el trabajador considerar que si no tenés auto no estás apto para ir a trabajar... ahí nació el conflicto del tema del transporte... porque el auto es particular tuyo y si la empresa te obliga a usar el auto ya dejó de ser algo tuyo para pasar a ser una herramienta de trabajo que se puede romper, que hay ponerle combustible, que hay que hacerle los services... ¿quién aguanta eso? Otras empresas dijeron "yo le pongo el remis" pero tampoco es la solución porque vos no sabés con quién estuvo el remisero... entonces bueno... muchas contrataron combis... es dinámico... la cabeza del empresario piensa cómo

producir con lo menos posible y nosotros estamos pensando en defender la salud, no cuánto va a perder el empresario. (DS2)

Al mismo tiempo, SMATA pautó con ADEFA realizar hisopados en las terminales automotrices y efectuar el seguimiento de los casos positivos. El consenso entre ambas partes fue un hito trascendental dentro de la industria automotriz argentina.

Hoy, en septiembre, creo que lo logramos... admito que tanto las empresas, las cámaras tuvimos un diálogo profundo e hicimos participar tanto a los médicos de las terminales como el director médico de la obra social nuestra... y logramos un protocolo de cual estamos orgullosos porque sirvió de ejemplo para otros sectores... Estoy orgulloso de los trabajadores porque cumplieron con los protocolos... es así que tenemos 12.000 hisopados... de los hisopados se hizo cargo el 50% el gremio y el 50% se hizo cargo la empresa y logramos que la gente vea que tanto el gremio como las empresas estaban dando las máximas garantías y ellos con lo único que tenían que cumplir era con su trabajo y con el protocolo. (DS1)

En este tema intervino la Secretaría Gremial y la Secretaría de Acción Social que tiene a cargo los sanatorios del gremio. El equipo de médicos a la cabeza del director médico es el que determinó los seguimientos en cada caso en particular.

...a nosotros nos pasan los casos positivos y nosotros los cargamos en un excel... y eso nosotros se lo pasamos el secretario de Acción Social... vamos llevando entre ellos y nosotros la cantidad de casos positivos que tenemos y con el director médico también hablamos. Con los servicios médicos también hablamos... (DS3)

2.3 RELACIONES LABORALES Y DIÁLOGO SOCIAL DURANTE LA PANDEMIA

Respecto a las relaciones laborales, SMATA recomendó fomentar la mayor cantidad posible de teletrabajo insistiendo en que se adopten las regulaciones pendientes para garantizar la seguridad de las trabajadoras y los trabajadores en sus nuevos lugares de trabajo.

Entre los temas concretos se destacan: la estructura de las jornadas laborales y las pausas, la prevención de la supervisión, la definición de quién será el o la responsable de la seguridad ocupacional en la oficina doméstica, quién se hará cargo del equipamiento de la oficina doméstica, y cómo podría contemplarse el "derecho a desconectarse".

Asimismo, el sindicato acordó con las cámaras empresariales del sector continuar con las suspensiones, durante las que se paga el 70% de los salarios, para evitar los despidos frente a la crisis que desató el coronavirus. Los mecánicos tienen tradicionalmente incorporado un sistema de licencias con pago parcial de sueldos y desde que avanzó el coronavirus se aceleraron las suspensiones acordadas con los empresarios. En las automotrices rigió ese esquema con el pago del 70% de los sueldos y el compromiso de mantener las fuentes de trabajo. Algo similar se logró con las autopartistas de AFAC.

Conjuntamente se solicitó el no pago de cargas patronales durante la cuarentena y la activación del Programa de Recuperación Productiva (REPRO)⁷ que permite que el Estado se haga cargo del pago de un porcentaje de los salarios. Cabe destacar que estas medidas permitieron evitar los despidos desmedidos en el sector. En este sentido, la articulación con el Estado nacional fue clave para mantener los puestos de trabajo:

Las empresas con la situación actual si no tuvieran la prohibición, la restricción de despedir seguramente... o si no corriera lo de la doble indemnización no hay dudas de que las empresas estarían despidiendo en este contexto. (DE1)

Asimismo, los integrantes de la Secretaría Gremial mencionaron discusiones y negociaciones con las Aseguradoras de Riesgos de Trabajo (ART). Con relación a esto, el Gobierno estableció a través de un decreto de necesidad y urgencia (DNU) que las ART deberán considerar "presuntivamente" al coronavirus como una "enfermedad de carácter profesional" y no podrán rechazar la cobertura a las trabajadoras y los trabajadores exceptuados que lo hayan contraído en el marco de la cuarentena obligatoria.

Para el derecho laboral se consideran enfermedades profesionales las que son producto del trabajo, las cuales están enumeradas en un listado según rama de la actividad y sus factores de riesgo. La ART está obligada a cubrir únicamente las enfermedades allí listadas. En el caso del coronavirus, al ser una enfermedad nueva, todavía no se encuentra en ninguno de los listados de enfermedades profesionales, y por esta razón podrían generarse controversias a la hora de definir si una ART debe o no cubrir el tratamiento. Por eso, el Gobierno

decidió invertir la lógica y considerar presuntivamente que las trabajadoras y los trabajadores exceptuados la contrajeron al desempeñar sus tareas.

Sobre esto:

Ahora estamos teniendo un poco de problemas con la ART... porque en el decreto dice que el COVID-19 es una enfermedad profesional y lo tiene que atender la ART, pero ellos no lo quieren asumir... se "presume" de actividad profesional. Las ART se agarran de que no se sabe dónde se agarró la enfermedad... si en el trabajo o no... la ART para tomarte te pide hisopado positivo... no se quiere poner en gasto... la ART te habilita al día 10 para ir a trabajar cuando el día 11 debería comenzar a pagarte el sueldo... los primeros 10 días te paga la empresa al día 11, si estás parado te tiene que pagar la ART... y no lo hace porque al día 10 te dicen que ya está. (DS4)

La naturaleza extraordinaria de la pandemia de COVID-19 exige, hoy más que nunca, diálogo y cooperación tripartitos y eficaces entre los gobiernos y las organizaciones de empleadores y de trabajadores.

Los integrantes de la Comisión Directiva de SMATA alegaron la urgencia de llevar a cabo una evaluación integral de las necesidades de su sector que abarque todas las dimensiones (sanitaria, social y económica) a fin de elaborar estrategias y políticas eficaces para mitigar las consecuencias socioeconómicas de la crisis.

El diálogo social es tanto un objetivo en sí mismo como un mecanismo necesario para buscar consensos entre los actores sociales y el Gobierno. Para ello debe cumplirse la condición de que se cuente con la información necesaria: dialogar en pie de igualdad supone que los actores disponen de toda la información que necesitan, como mínimo para comprender correctamente lo que está en juego.

Así, la idea de accountability (gestión institucional basada en la rendición de cuentas) y las demandas de transparencia han dejado de focalizarse en los gobiernos y los Estados y se han proyectado hacia todos los y las que interactúan en el ámbito de lo público o influyen en el desarrollo de la sociedad. La idea de rendición de cuentas hoy tiene un sentido mayor que la simple obligación de informar y justificar las decisiones, más bien se instala con la respectiva sanción en caso de que se haya incumplido el mandato o rol que se le atribuye al sujeto que se está evaluando.

Al respecto, desde el área Gremiales nos relataban que en nuestro país las empresas de la industria automotriz

⁷ Programa por medio del cual se brinda a los trabajadores una suma fija mensual remunerativa de hasta un monto equivalente al salario mínimo, vital y móvil por un plazo de hasta 12 meses, destinada a completar el sueldo de su categoría laboral. El pago lo realiza la Administración Nacional de la Seguridad Social (ANSeS), en forma directa.

deben reportar todo lo que sucede en relación con la producción y en este contexto todo lo que refiere a casos de coronavirus:

Toda [la información] que tiene que ver con la producción, lo que va a producir mañana, lo que va a traer... cuántos casos positivos de COVID-19 tiene, cuántos sospechosos, cuáles son los planes que tiene la empresa hacia adelante... todo. (DS4)

El acceso a la información es una cuestión considerada clave porque permite definir estrategias y resolver situaciones problemáticas. Paradójicamente en Brasil el acceso a la información está restringido. Cuestión que provoca ciertas particularidades:

Vos fijate lo que les pasa a los chicos en Brasil... en Brasil si no vas a trabajar, no cobrás... ¿qué hacés? En Argentina tenemos un gobierno... que gracias a Dios esa situación la pudimos superar, ellos no. Toma gente en cualquier condición... ahí hay otras problemáticas. Hasta tienen problemas con el derecho a la información... nosotros ese problema no lo tenemos porque lo tenemos contemplado en nuestros convenios colectivos. El derecho a la información... la empresa te tiene que informar todo lo que está pasando... eso acá es convencional, para Brasil no es convencional... entonces muchas veces no tienen toda la información. (DS4)

Otra condición clave para la implementación de un diálogo social sólido es la regularidad en el tiempo. Es decir, que los actores implicados presenten continuidad y sistematización en las discusiones. Una situación de debilidad por parte de algunos de los actores es igual a la ausencia de un diálogo social significativo. En este sentido, desde SMATA se remarcó constantemente la importancia del

diálogo y la toma de decisiones conjuntas entre todos los eslabones de la cadena de valor automotriz.

Encontré un razonamiento en ADEFA y en AFAC, así logramos entendernos en estos dos estamentos que tenemos que atender. Tenemos que entender la evolución de la industria y tenemos que seguir atendiendo a la clase media devaluada que para que se integre le tenemos que dar movilidad. Al Gobierno le pasa lo mismo, va a tener que atender a los seis millones de desocupados y no perder el tren de la historia para arriba. Este es el objetivo. (DS1)

Desde la perspectiva empresarial:

Yo lo que destacaría es de qué manera nosotros abordamos como cadena de valor, más allá de ADEFA y de SMATA por separado, la problemática de la pandemia. Si no estuviese el apoyo del sindicato pongo en duda la sostenibilidad del sector en un contexto como éste". (DE2)

Para el representante de los trabajadores mecánicos es esencial que el sector automotriz sea considerado "estratégico". En definitiva, ese fue el objetivo que persiguió el Plan 20/30.

Tenemos que conseguir que la industria automotriz, con el logro de toda la industria, sea considerada un "sector estratégico" como el campo, como el petróleo, como la minería porque si no es considerado sector estratégico no logrará una política de Estado que atraviese los distintos gobiernos. El grave problema que tenemos en la Argentina es que no logramos con la industria atravesar los gobiernos de turno. Que más allá del gobierno de turno quede determinado como sector estratégico, que no se pueda alterar (DS1)

3

CONCLUSIONES GENERALES Y AGENDA PENDIENTE

La industria automotriz internacional se encuentra en un proceso de transformación sin precedentes. Los impactos de este en la Argentina acrecientan los desafíos para toda la cadena de valor sectorial pero particularmente para los sindicatos que representan a los trabajadores de esta actividad. En este sentido, la construcción institucional del sector expresa un punto de partida imprescindible para afrontar esta nueva realidad. La especificidad de esta experiencia consiste en que la relación entre los actores se inicia en el ámbito de las relaciones laborales. Además, el sindicato fue el actor central para vertebrar las diferentes perspectivas del resto de los y las integrantes de la cadena tanto para la definición del Plan Estratégico “Acuerdo Social y Productivo para el sector Automotor Argentino - Visión 2020-2030” como para afrontar la pandemia, que complejiza aún más este escenario.

El dato positivo consiste en la consolidación de un espacio de diálogo sectorial sostenido en el tiempo. El sector automotriz argentino, particularmente en el proceso de producción de vehículos y autopartes, tiene una vasta tradición en el desarrollo de convenios colectivos y acuerdos entre las empresas y el sindicato que fueron respondiendo a procesos de innovación tecnológica y organización constantes desde la integración regional a través del Mercosur a principios de los años 90, instrumentos que se fueron adaptando a coyunturas sumamente cambiantes –plan de convertibilidad, crisis de 2001, expansión entre el 2003 y 2011, etc.–.

Esta base institucional entre los representantes del capital y el trabajo hizo posible la construcción de un plan estratégico primero, y la definición de acciones conjuntas para afrontar la pandemia después. Estos puntos son centrales en momentos en que la industria se está reconfigurando y se están redefiniendo las unidades que estructuran la totalidad de sus negocios.

En los próximos años se van a conjugar innovaciones en los procesos (Revolución 4.0), en los productos (distintas

formas de electromovilidad), en las formas de comercializar vehículos (digitalización del proceso de ventas) y en las modalidades de consumo (los consumidores y las consumidoras dejan de percibirse como propietarios y propietarias de autos para centrarse en las diferentes experiencias de movilidad, económicas y educativas).

Todas estas transformaciones presionan sobre el empleo y la calidad de las condiciones de trabajo, por lo tanto, van a modelar la acción sindical en los próximos años. Al actor sindical le cabe entonces la enorme responsabilidad de analizar paulatinamente el modo en que van a hibridar los diferentes emergentes de los procesos innovación señalados y construir estrategias que permitan responder a este desafío. Para ello es clave la capacidad para articular con el resto de los actores de la cadena de valor y con los organismos oficiales responsables de la definición de políticas públicas de incentivos sectoriales.

Para mantener los puestos de trabajo y las condiciones en que se desarrollan es imprescindible que el sector se expanda. Se requiere producir en mayor cantidad vehículos de más calidad. La estrategia de especialización y complementariedad con Brasil va en esa dirección. En el mapa de producción internacional, la Argentina tiene posibilidades de desarrollarse como productor de pickups, SUV, utilitarios y automóviles medianos. Con respecto a la articulación con Brasil, los representantes de las empresas fueron taxativos:

Para que tengan una idea de lo que representa para nosotros Brasil, es el 50% de lo que producimos. Sin Brasil nosotros no tendríamos posibilidad de industria. Y si lo vemos desde el punto de vista de la exportación, Brasil representa el 70% del total de lo que exportamos. (DE1)

Me parece que nunca hay que dejar de lado a Brasil. Por eso nosotros, desde hace muchos años, tenemos acuerdos comerciales con ellos y lo último

que tenemos es una política automotriz común que nos ha permitido que las terminales desarrollen estrategias de complementación tanto de producción como comercial... Muchos países lo abordaron de manera distinta... no todos los impactos en el sector automotriz son parecidos en las distintas partes del mundo, pero sí está claro que todos están perdiendo niveles de actividad muy grande. Hay que ver cómo se reacomoda... si vuelve a aparecer esa demanda que da sentido para que haya la cantidad de filiales que hay en mundo por cada una de las marcas. (DE2)

Además de la definición clara del perfil que debe asumir el sector, es imprescindible la participación en los ámbitos de decisión de las políticas públicas de desarrollo productivo, de educación y de trabajo. Los nuevos procesos productivos van a requerir programas de incentivos a la inversión para las empresas, pero también programas de formación continua de los trabajadores y las trabajadoras.

La producción de vehículos eléctricos puede ser un incentivo para el desarrollo de autopartes ligadas a esta motorización en virtud de los yacimientos de litio que existen en el norte de nuestro país. En este marco, resulta clave para incrementar la competitividad sectorial la instalación de fabricantes de baterías eléctricas a base de este mineral. En la misma dirección, las demandas de los diferentes actores ligadas al cuidado del medio am-

biente, también podrían contemplarse con el desarrollo de motorizaciones a gas como el GNC. Argentina tiene experiencia en el desarrollo de esta tecnología y ventajas comparativas por los yacimientos gasíferos que posee en su territorio.

Por último, resultaría central para el fortalecimiento del sector, la inclusión de empresas de software relacionadas con la conectividad de los vehículos y con el diseño y procesamiento de la "big data" relacionada con las distintas fases del sector automotriz.

El otro desafío es la transformación que va a tener el sector: nuevas motorizaciones, híbridos, eléctricos, los nuevos jugadores que aparecen... Nadie se hubiese imaginado el caso de Tesla. Tesla hoy es un competidor mano a mano con cualquiera de las marcas que conocemos (BMW, Mercedes Benz, etc.) o el transporte público que no hay marca nuestra que le pueda competir a todo lo que son buses chinos. Por todas estas cosas uno dice: ¿qué va a pasar con este sector? Está en un proceso de transformación muy grande y empiezan a aparecer jugadores nuevos que hasta ahora no estaban. Te tenés que volver mucho más competitivo. (DE2)

Los ejes del plan estratégico buscan consolidar estas iniciativas a partir de un centro de I+D de carácter sectorial con la capacidad de estructurar programas de desarrollo productivo conjuntamente con el actor estatal.

BIBLIOGRAFÍA

- Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC)** (2020). Segunda evaluación del impacto del aislamiento obligatorio sobre el sector autopartista (datos de mayo). Disponible en <http://www.afac.org.ar/paginas/noticia.php?id=4094>
- Bisaro, Emiliano, Beatriz Cappelletti, Jazmín Castaño et al.** (2019). "Agenda urgente para una sociedad de trabajo", *Análisis*, N° 43.
- Baruj, Gustavo, Martín Obaya, Fernando E. Porta et al.** (2017). "El complejo automotriz argentino: situación tecnológica, restricciones y oportunidades", Centro de Estudios y Pensamiento Estratégico Integrador, de carácter internacional e interdisciplinario. Disponible en: <https://ri.conicet.gov.ar/handle/11336/110818>
- Carbajal Suárez, Yolanda** (2010). "Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial", *Paradigma económico*, año 2, N° 1, pp. 24-52.
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)-Organización Internacional del Trabajo (OIT)** (2019). "El futuro del trabajo en América Latina y el Caribe: antiguas y nuevas formas de empleo y los desafíos para la regulación laboral", *Coyuntura Laboral en América Latina y el Caribe*, N° 20.
- Etchemendy, Sebastián** (2011). *El diálogo social y las relaciones laborales en Argentina 2003-2010. Estado, sindicatos y empresarios en perspectiva comparada*, Oficina Regional para América Latina y el Caribe, Programa Regional para la Promoción del Diálogo y la Cohesión Social en América Latina. Disponible en https://www.ilo.org/buenosaires/publicaciones/WCMS_221533/lang-es/index.htm
- Hermans, Maarten, Huib Huyse y Jan van Ongevalle** (2017). "El diálogo social como motor e instrumento de gobernanza del desarrollo sostenible". OIT – CSI, documento temático. Disponible en www.ituc-csi.org/documento-tematico-dialogo-social-desarrollo
- IndustriALL Global Union** (2018). "El desafío de la industria 4.0 y la exigencia de nuevas respuestas". Disponible en <http://www.industriall-union.org>
- Kosacoff, Bernardo, Jorge Todesca y Adolfo Vispo** (1991). La transformación de la industria automotriz argentina. Su integración con Brasil, CEPAL, Oficina de Buenos Aires, *Documento de Trabajo* N° 40. Disponible en <https://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/5/22325/P22325.xml&xsl=/Argentina>
- Naciones Unidas. Argentina** (2020). *COVID-19 en Argentina: impacto socioeconómico y ambiental. Análisis inicial*, actualizado al 19/06/2020. Disponible en <https://www.onu.org.ar>
- Organización Internacional del Trabajo (OIT)** (2020). "La CO-VID-19 y la industria automotriz. Nota informativa sectorial de la OIT". Disponible en www.oitcinterfor.org/node/7821
- . "Las normas de la OIT y la COVID-19 (coronavirus). Preguntas frecuentes. Disposiciones fundamentales de las normas internacionales del trabajo pertinentes en el contexto del brote de COVID-19". Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_norm/—normes/documents/publication/wcms_739939.pdf
- . "La necesidad del diálogo social en la gestión de la crisis causada por la COVID-19", reseña de Políticas. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_dialogue/—dialogue/documents/briefingnote/wcms_744388.pdf
- Organización Internacional del Trabajo (OIT), Observatorio** (2020). El COVID 19 y el mundo del trabajo. Estimaciones actualizadas y análisis. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—dgreports/—dcomm/documents/briefingnote/wcms_740981.pdf
- . El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas, 1ª ed. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—dgreports/—dcomm/documents/briefingnote/wcms_739158.pdf
- Ozaki, Muneto, Marleen Rueda** (2000) "Diálogo social: un panorama internacional", *Educación Obrera* 3 N° 120. Disponible en https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/—ed_dialogue/actrav/documents/publication/wcms_117509.pdf
- Sica, Dante Enrique, Maximiliano Amílcar Scarlan, David Edgardo Rossini et al.** (2014). *El futuro del sector automotriz en el mundo, 2025: fuerzas impulsoras y tecnologías clave para su desarrollo en el marco de políticas que promuevan la calidad de vida y la conservación del medio ambiente y de los recursos naturales*, 1ª ed., Buenos Aires: Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación Productiva.
- Schläger, Catrina y Jochen Steinhilber** (2020). "La respuesta del movimiento obrero a la pandemia". Disponible en <https://www.fes-sindical.org/detalle/la-respuesta-del-movimiento-obrero-a-la-pandemia>
- Schmalz, Stefan** (2017). "Los recursos de poder para la transformación sindical". Revista *Nueva Sociedad*. Disponible en <https://nuso.org/articulo/los-recursos-de-poder-para-la-transformacion-sindical>
- Schwab, Klaus** (2016). *La cuarta Revolución Industrial*, Bogotá: El Tiempo.
- UNCTAD** (2019). Informe sobre la economía digital 2019. Creación y captura de valor: repercusiones para los países en desarrollo. Disponible en https://unctad.org/es/system/files/official-document/der2019_overview_es.pdf

AUTORES

Mariana Belén Gennuso. Licenciada en Sociología Universidad Nacional de La Plata (UNLP). Master en Ciencias Sociales (Instituto de Desarrollo Económico y Social - Universidad Nacional de General Sarmiento). Tesis en curso.

Daniel López. Licenciado en Sociología Universidad de Buenos Aires (UBA). Doctorado en Ciencias Sociales Universidad Nacional de General Sarmiento - IDES (Tesis en desarrollo)

EDITOR

Fundación Friedrich Ebert
Marcelo T. de Alvear 883 | 4° Piso (C1058AAK)
Buenos Aires – Argentina

Equipo editorial
Christian Sassone | Ildefonso Pereyra | Irene Domínguez
christian.sassone@fes.org.ar

Tel. Fax: +54 11 4312-4296
www.fes-argentina.org

ISBN: 978-987-4439-42-0

La Fundación Friedrich Ebert es una institución alemana sin fines de lucro creada en 1925. Debe su nombre a Friedrich Ebert, el primer presidente elegido democráticamente, y está comprometida con el ideario de la democracia social. Realiza actividades en Alemania y en el exterior a través de programas

de formación política y cooperación internacional. La FES tiene 18 oficinas en América Latina y organiza actividades en Cuba, y Paraguay, que cuentan con la asistencia de las representaciones en los países vecinos.

El uso comercial de todos los materiales editados y publicados por la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES) está prohibido sin previa autorización escrita de la FES. Las opiniones expresadas en esta publicación no representan necesariamente los puntos de vista de la Friedrich-Ebert-Stiftung.

ISBN 978-987-4439-42-0



EL DIÁLOGO SOCIAL EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ LA DEFINICIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO 2030 Y LA GESTIÓN DE LA PANDEMIA EN LAS FÁBRICAS AUTOMOTRICES ARGENTINAS



El presente trabajo tiene por objetivo fundamental describir el rol del actor sindical, en este caso el de SMATA (Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor), en la construcción de dos experiencias en las que el diálogo social impacta en el desarrollo productivo del sector automotriz en Argentina.

El estudio enfatiza que estas experiencias se desarrollaron en un contexto sumamente complejo definido por tres situaciones fundamentales: un proceso de transformaciones precedentes de la actividad, la crisis económica desatada por el programa neoliberal del gobierno de Cambiemos y por último la irrupción de la pandemia.



La primera experiencia que reconstruye este trabajo refiere al rol del SMATA en el proceso de elaboración del Plan Estratégico “Acuerdo Social y Productivo para el sector Automotor Argentino - Visión 2020-2030”. El producto de este acuerdo fue un documento propositivo cuyo objetivo fundamental fue comprometer al Poder Ejecutivo para que declare al sector automotriz como estratégico. Una vez conseguido este estatus se prevé la elevación al Congreso Nacional de una serie de leyes que implicarían la creación de políticas públicas que incrementarían la sustentabilidad de esta industria. La propuesta afecta tanto a la industria de vehículos y autopartes como a la comercialización de vehículos.



En segundo lugar, el trabajo se centra en el análisis de la participación del sindicato en la implementación de medidas de cuidado de los trabajadores para lograr la reapertura de las unidades productivas frente a la irrupción de la pandemia.

En la reconstrucción de estas dos experiencias se enfatiza la relación entre la existencia de un ámbito consolidado de procesamiento de las relaciones laborales y la construcción de espacios institucionales de definición de proyectos estratégicos a nivel sectorial. En este marco, cobra una particular relevancia en términos de originalidad, la participación del sindicato en un rol central para darle sustento técnico a la propuesta y articular con el actor estatal.

Puede encontrar más información sobre este tema ingresando a:

www.fes-argentina.org