



Grupo 1: Dinámica del Mercado de Trabajo y Evolución Salarial

Transformaciones en el mercado de trabajo y la estructura productiva en Argentina durante la post-convertibilidad: el caso de la industria automotriz

Julia Gentile

UBA

juliagentile@yahoo.com.ar

Regina Vidosa

CEUR, CONICET

reginavidosa@gmail.com

1. Introducción

Con el fin de la convertibilidad, se configura en Argentina un nuevo patrón de crecimiento, que exhibe significativos resultados en el mercado de trabajo: la creación de más de cuatro millones de puestos de trabajo; la reducción de las tasas de desocupación y subocupación a un dígito; el aumento leve del empleo registrado; y la disminución de la incidencia del trabajo informal (CIFRA, 2011).

En este contexto, los sectores productores de bienes tuvieron un rol fundamental. La industria, que había perdido una proporción importante de sus asalariados en los años '90, genera un incremento significativo en la creación de puestos de trabajo, luego de la crisis del 2001 (González, 2010). Mientras que durante la vigencia del régimen de convertibilidad la industria manufacturera se contrajo al 0,7% anual acumulativo, en la posconvertibilidad dicho sector se expandió a una tasa anual acumulativa del 8,1% (CIFRA, 2011:2). A su vez, las manufacturas de origen industrial (MOI) representaron el 35,4% de las exportaciones de nuestro país en el año 2010, evidenciando un incremento de su peso en la canasta exportadora de 4,1 puntos porcentuales con respecto al año 2001 (CIFRA, 2011:16). En cierta forma, el nuevo patrón de crecimiento que se configuró y consolidó en la

posconvertibilidad posibilitó una notoria recomposición de los sectores productores de bienes, que fueron los que traccionaron a la economía en su conjunto. En particular, permitió el resurgimiento de la industria manufacturera, que luego de casi tres décadas de contracción se constituyó en uno de los sectores líderes de la recuperación económica (CENDA, 2010:258). Esta ruptura no sería solo con los '90, sino con el periodo de desindustrialización que se abre en los '70. A tal punto que se registra, por primera vez en décadas, un quinquenio de crecimiento ininterrumpido de la producción manufacturera. Esto permitiría al sector, no solo la recuperación de la crisis de la Convertibilidad, sino además expandir sensiblemente la generación de valor agregado y, a diferencia de los '90, un liderazgo creciente de los sectores mercado-internistas.

Ahora bien, un análisis integral del proceso económico que se configura a partir de la pos-convertibilidad, hace necesario profundizar el análisis de los alcances y limitaciones del mismo. Si bien, desde el abandono de la convertibilidad –y al menos hasta 2007- la industria logró recuperar parte del terreno perdido entre 1976 y 2001, es necesario hacer algunas salvedades. No debe soslayarse que, con independencia del “dólar alto”, prácticamente no se avanzó ni en la definición estratégica ni en la instrumentación de las políticas públicas tendientes a sustentar una reindustrialización del país ligada a una considerable redefinición del perfil de especialización productiva, una diferente inserción de la división internacional del trabajo y crecientes grados de autonomía nacional asociados, entre otras cosas, a una mayor integración local de la producción, todo esto acompañado por una redistribución progresiva del ingreso y la consecuente potenciación del mercado interno. En este punto, la expansión reciente del sector manufacturero derivó, a pesar del ostensible y en muchos sentidos favorable cambio acaecido en los contextos macro y meso-económicos, en la consolidación de dos de los principales legados del “modelo financiero” y de “ajuste estructural”: a) una estructura fabril desarticulada y trunca, muy orientada hacia las primeras etapas de la transformación manufacturera y con marcadas heterogeneidades estructurales y desacoples en los niveles intra e inter-industriales, y b) una fuerte redistribución de ingresos en detrimento de los trabajadores y a

favor de las fracciones más concentradas y transnacionalizadas del capital (Azpiazu y Schorr, 2010:287).

En la industria manufacturera en general, y en el complejo automotriz en particular se observa además una profundización de la extranjerización de las cúpulas y del rol del sector externo en la recuperación sectorial (Azpiazu, et. al, 2009). Si antaño podíamos pensar que existía una complementariedad entre el desempeño de las empresas transnacionales que “dirigían” la producción, y las empresas locales que operaban fundamentalmente en la provisión de insumos, hoy la cuestión cambia radicalmente. Las empresas transnacionales dirigen el segmento terminal, pero éste guarda poco de aquella relación con la burguesía local y con el empleo asalariado; fundamentalmente, en la medida en que su negocio está más orientado a la venta y provisión externa de insumos, que al mercado interno (Santarcangelo y Pinazo, 2009: 13-14).

En este contexto, resulta relevante abordar de manera integral un análisis de las transformaciones concretas que se observan en el periodo de pos-convertibilidad. Fundamentalmente, cuales son los saldos en términos de la estructura productiva y sus impactos en el mercado de trabajo, que presentan las transformaciones en el sector industrial y el complejo automotriz en particular. En otras palabras, abordar el interrogante por cuál es el grado y el carácter de la reindustrialización de la economía y su vinculación con variables del mercado de trabajo.

Al respecto, un indicador pertinente que permite analizar la vinculación entre el mercado de trabajo y la estructura productiva, puede ser las tendencias en curso de la productividad del trabajo. A partir de ésta, es posible relacionar el desenvolvimiento de las variables que caracterizan al trabajo, en relación directa al comportamiento del capital. Por un lado, aparecen algunos elementos que dan cuenta de si los incrementos o no de la productividad guardan alguna relación con las inversiones y la aplicación de nuevas tecnologías por parte del capital o más bien de la intensificación o mayor explotación de la fuerza de trabajo.



En términos concretos, los indicadores de productividad por ocupado y horaria y costo salarial real permiten complejizar el análisis de las condiciones de empleo, que no pocas veces se circunscribe al análisis del “mercado de trabajo”, desplazando, en los hechos, cómo las formas de compra-venta de la fuerza de trabajo expresan formas de explotación. Es preciso, entonces, pasar de la esfera de la circulación a la esfera de la producción (Marticorena, 2008:116-117). La relevancia de representar este *proxy* utilizando tanto la productividad horaria como la productividad por ocupado radica en que si bien la primera puede estar expresando tanto un aumento de la plusvalía relativa como también la condensación del tiempo de trabajo a través de la reducción de “tiempos muertos” o de la porosidad de la jornada, es decir, la intensificación del tiempo de trabajo, la segunda puede expresar, a su vez, la extensión del tiempo de trabajo, es decir, la forma más característica de producción de plusvalor absoluto. Por lo tanto, al tomar en cuenta las variaciones de una y otra es posible interpretar en qué medida el aumento de la productividad por ocupado se sostiene sobre el aumento de la productividad horaria y cuándo, si ésta mantiene niveles considerablemente por debajo de la productividad por ocupado, lo que opera principalmente es la extensión del tiempo de trabajo (Marticorena, 2008:117-118).

En este marco, el trabajo se estructura en los siguientes ejes temáticos: 1) producción, empleo y salario real en la industria manufacturera y el complejo automotriz en particular; 2) relación entre estructura productiva y mercado trabajo a través del análisis de la productividad y el salario real; 3) y conclusiones.

2. Producción, empleo y salario en la industria manufacturera y el complejo automotriz.

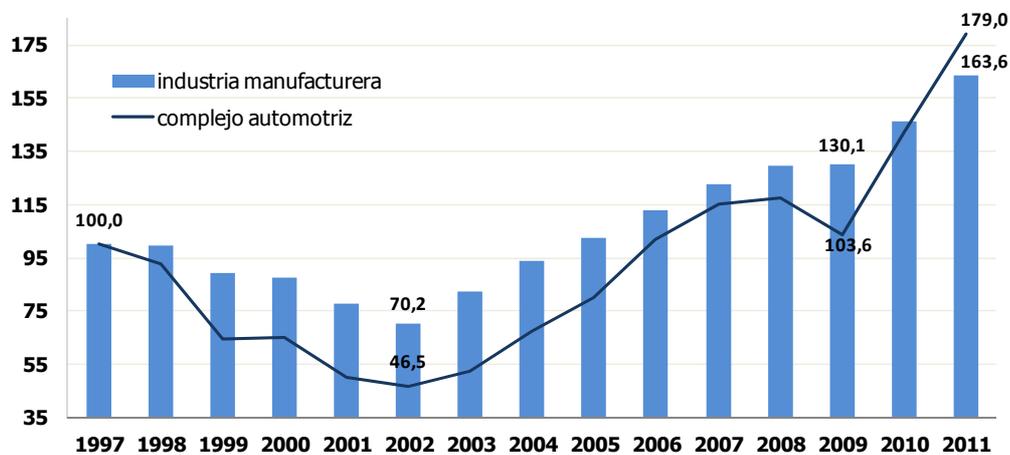
2.1 Evolución de la Producción

A partir del periodo de pos-convertibilidad se han comenzado a revertir ciertas tendencias agregadas del proceso de desindustrialización que caracterizó la etapa anterior. Según se observa en el **Gráfico N° 1**, la evolución del Índice de Volumen Físico (IVF) de



producción de la industria manufacturera, muestra una tendencia significativamente creciente a partir del 2003. Concretamente, se revierte la caída en la producción de fines de la década anterior, de modo tal que el IVF crece poco más del 63,6%, desde 1997 hasta 2011, habiéndose reducido casi un 30% en el año 2002.

Gráfico 1: Evolución del IVF en la Industria Manufacturera y el Complejo Automotriz.
En números índice base 1997 = 100 (1997-2012)



Fuente: Elaboración propia en base a la Encuesta Industrial Mensual – INDEC

En el proceso de recuperación de la industria argentina durante la pos-convertibilidad, aprovechando primero la capacidad instalada ociosa y desde 2005 con nuevas inversiones, el sector automotor se ha posicionado como uno de las actividades más dinámicas de la economía. En términos de unidades producidas, el incremento de la producción significó pasar de 160 mil unidades en el año 2002 a 545 mil en el 2007, lo que además significa un incremento del 19% respecto al máximo histórico de 1998 (Novick, Rotondo y Yoguel, 2008:10). Por otro lado, el IVF del complejo muestra (**Gráfico N° 1**) para el periodo la misma tendencia creciente que el sector industrial en general, incluso superando a este en 2011 (79%).

Al respecto, cabe dar cuenta de dos cuestiones sobre la industria automotriz en Argentina. Por un lado, hay que señalar que este complejo se caracteriza por haber

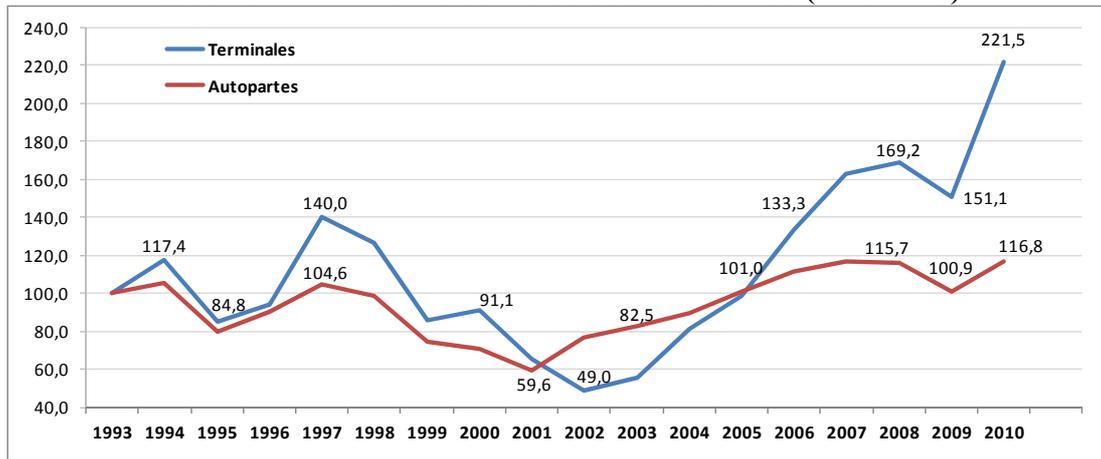


obtenido significativas protecciones y subvenciones por las políticas estatales. Este privilegio se explica –entre otros motivos- por su baja competitividad (derivada, en los noventa, en parte por la apreciación del tipo de cambio), por el alto número de empresas participantes y por la falta de especialización de sus plantas. (CENDA, 2005:13) A su vez, el aprovechamiento de estas políticas no es homogéneo entre los diferentes sectores del complejo. Esto, se relaciona con que la evolución de la producción automotriz en Argentina se encuentra intrínsecamente relacionada con el contexto macroeconómico imperante en el país. Así como a principios de la década del noventa se vio impulsada notoriamente por la situación de mayor estabilidad y por la introducción de nuevas tecnologías, al promediar la década, la producción se resintió ante la primera crisis, manifestada en el año 1995, con una importante disminución de la demanda. En este contexto, el rol de las empresas transnacionales es fundamental para explicar el aumento de la producción en esos primeros años de la década. Estas empresas no solo definieron la nueva estructura de la industria en la Argentina, sino que también lo hicieron en Brasil. Tal como mencionan Kulfas et al. (2002) la estrategia utilizada por las empresas transnacionales fue la “regionalización”, instalando centros regionales (en nuestro caso, el Mercosur) en los que replicaron las formas de producción de los modelos de distribución masiva. (CENDA, 2005:13)

Bajo estas condiciones se desenvuelven trayectorias totalmente diferentes entre los diferentes segmentos del complejo automotriz. En cuanto al IVF se observa que entre 1997 y 2011 (**Gráfico N° 2**), en las terminales crece más del doble (110,5%) -pese a que entre 1997 y 2002 cae en un 65%- y en cambio en las autopartes aumenta mucho menos (37,4%) -incluso con una reducción menor que en las autopartes en 2001 (43,1%)-. Finalmente, en el año 2009 se nota una caída (12,9% respecto al año anterior en las terminales y 14,10% en las autopartistas) en todo el complejo, producto de la crisis internacional. Sin embargo, ya en 2010 la producción muestra signos de recuperación.



Gráfico N° 2: Evolución del IVF de los diferentes segmentos del complejo automotriz. En números índice base 1993 = 100 (1993-2010)

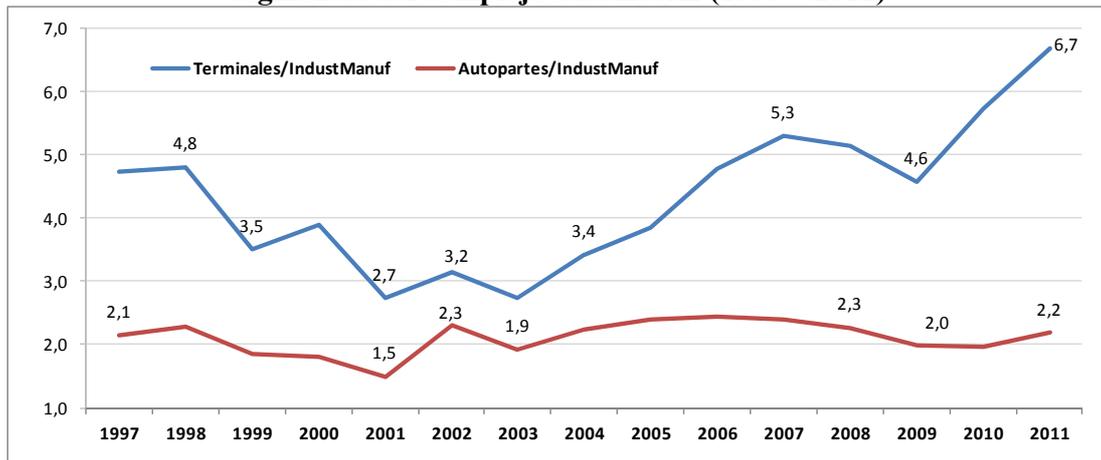


Fuente: Elaboración propia en base a CEP

Si observamos la evolución de la participación de la producción de las terminales automotrices y autopartistas en el total de la producción de la industria manufacturera, las diferencias entre segmentos son más contundentes aún. Los datos aportados por el Gráfico N° 3 muestran que en 2011 el peso de las terminales alcanzó el 6,7% del VBP del sector. Para el mismo año, la industria de autopartes alcanzó en cambio solo el 2,2%. A su vez, la participación de las terminales en el VBP del sector industrial es creciente durante todo el período 2003-2011, exceptuando el atípico 2009 (donde la crisis mundial afectó considerablemente a ambos sectores del complejo). Incluso desde el 2009 en adelante en este segmento del complejo, la participación supera los valores alcanzados en la década anterior. Por el contrario, para el mismo periodo la participación de las autopartes no muestra una tendencia crecientemente significativa sino que por el contrario, se observan valores similares a los de fines de la década del '90.



Gráfico N° 3: Evolución de la participación en el VBP de los diferentes segmentos del complejo automotriz (1997 – 2011)



Fuente: Elaboración propia en base a CEP

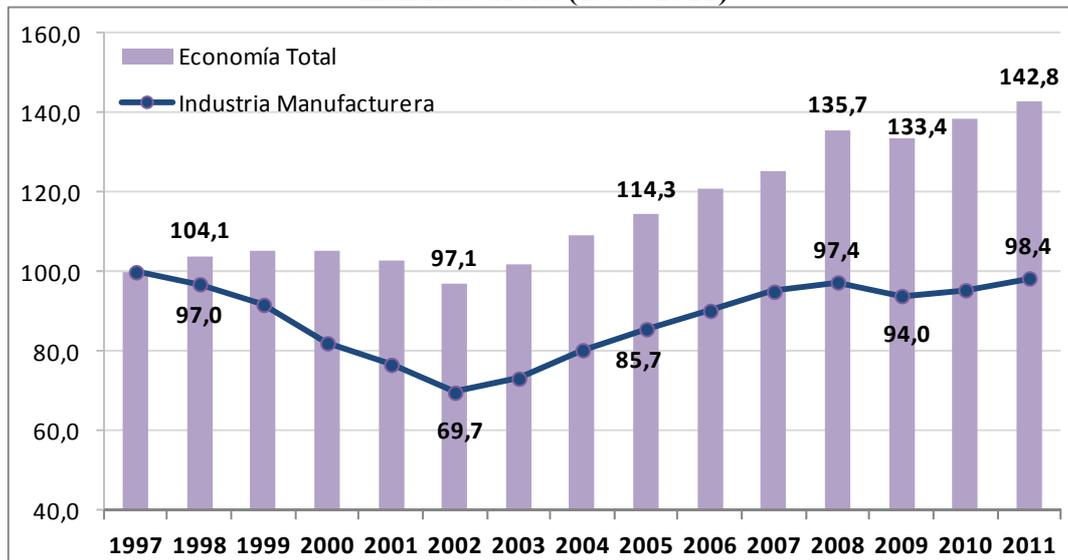
2.2 Evolución del empleo

En Argentina el crecimiento industrial, tanto hoy como durante los periodos de industrialización por sustitución de importaciones, ha tenido una influencia significativa sobre la generación de empleo (Azpiazu, D. 2009, Santarcángelo y Pinazo, 2009). Sin embargo, en la industria automotriz los niveles de ocupación tuvieron fuertes fluctuaciones. Estas oscilaciones obedecieron tanto a la dinámica propia del sector como al contexto económico general. En efecto, el nivel de ocupación de la rama alcanzó sus máximos en los momentos de mayor producción, 1994 y 1997/98. La intensa recesión que afectó a la economía Argentina a partir de 1998 se reflejó en el incesante descenso de la cantidad de empleados contratados por la industria automotriz (CENDA, 2005:15). Entre 1995 y 2001, la variación del empleo en el complejo automotor fue negativa (-28% en autopartistas y -25% en terminales) con peor desempeño respecto de la industria (-10%). En esa dirección, la pérdida de empleos en el complejo automotor explicó el 16% de los puestos perdidos por toda la industria, constituyéndose uno de los sectores más relevantes desde ese punto de vista después del sector alimenticio.



Estas tendencias, sólo mostraron una leve recuperación hacia inicios del 2003. Según se observa en el **Gráfico N° 4**, el índice de obreros ocupados tanto en la economía total, como en la industria manufacturera, muestra niveles de recuperación a partir del 2003. Sin embargo, es importante destacar que la economía total muestra un crecimiento del 42, 8% del empleo en 2011, mientras que la industria manufacturera ni siquiera alcanza los valores previos a la recesión del fin del régimen convertible.

Gráfico N° 4: Evolución del empleo en el total de la economía y la industria manufacturera (1997–2011)

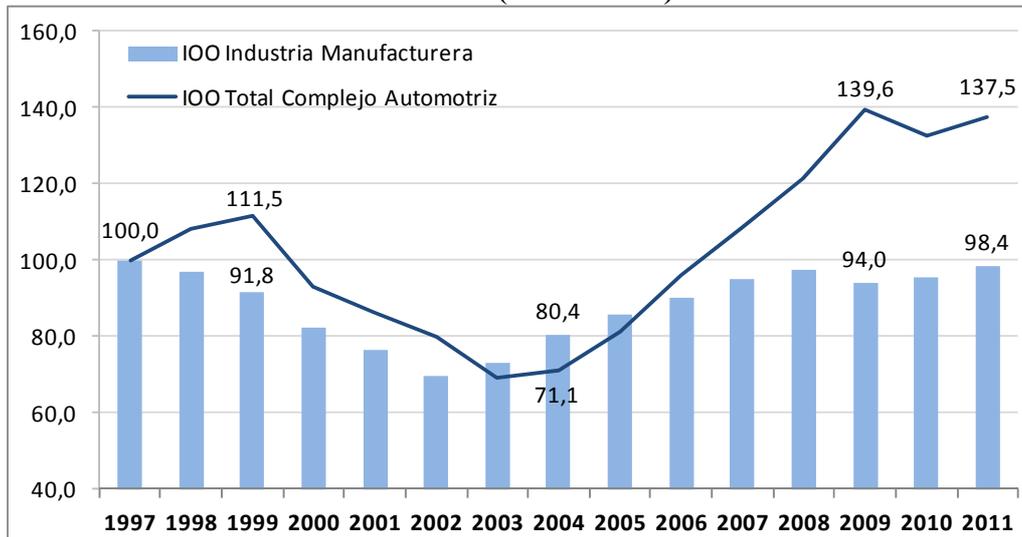


Fuente: Elaboración propia en base a EIM y EPH – INDEC

El complejo automotor, por su parte, presenta una evolución del índice de obreros ocupados (IOO) positiva, respecto del total de la industria manufacturera (**Gráfico N° 5**). Si bien desde el 2003 al 2005 el IOO en el complejo automotriz se encuentra por debajo de la industria manufacturera, desde el 2006 en adelante el empleo en el complejo ha alcanzado valores sumamente superiores a los de aquella, incluso superando el índice de empleo de los últimos años de la década anterior (37,5% para 2011).



Gráfico N° 5: Evolución del IOO en la industria manufacturera y el complejo automotriz (1993 – 2010)



Fuente: Elaboración propia en base a CEP

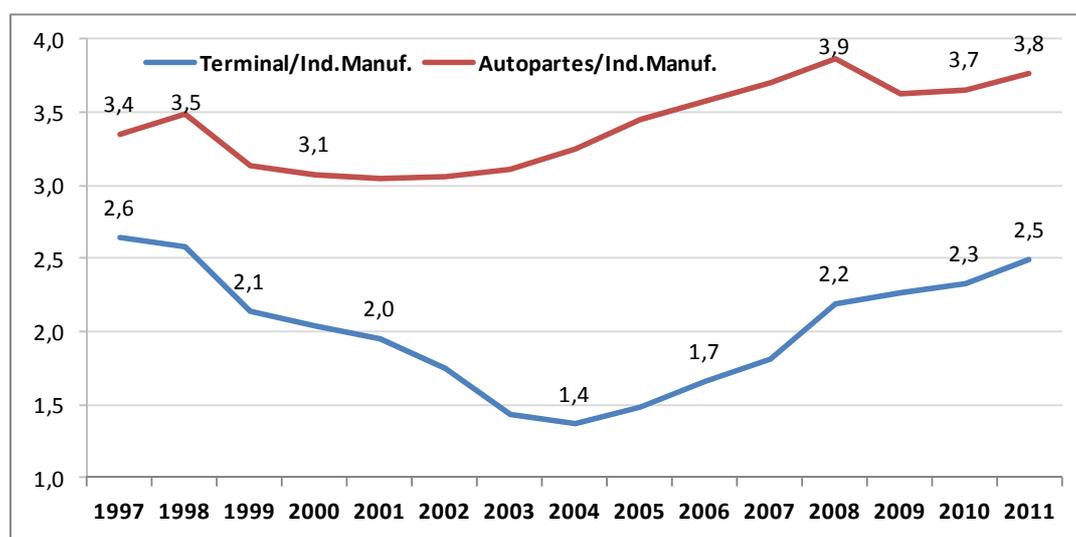
En consecuencia, el complejo automotor pasa a ser una de las actividades que más empleos aporta a la creación neta de puestos industriales (explica 28 mil de los 385 mil puestos creados, esto es, poco más del 7% de los nuevos empleos industriales) (Novick, Rotondo y Yoguel, 2008: 11-12).

Sin embargo, esta tendencia creciente de la generación de empleo no es homogénea al interior del complejo automotriz. Según muestra el **Gráfico N° 6**, se desarrolla una dinámica totalmente opuesta a lo que sucedía con la evolución de producción en las terminales y autopartistas. Aquí, el peso de las empresas autopartistas es mucho mayor que el que aportan las terminales. Desde 1997 hasta 2010 la cantidad de obreros ocupados en las terminales automotrices aumenta un 10,6% y en las autopartistas se incrementa en un 39,4%. Esto, pese a que en 2003 la cantidad de obreros en las terminales se había reducido más de la mitad (54,6%) y en las empresas autopartistas la reducción había sido menor (21,7%).

En este punto, se puede argumentar que las autopartes poseen una organización de la producción más trabajo intensivo que las terminales. Este dato, lo retomaremos más

adelante para pensar las diferencias en los niveles de productividad alcanzados por cada uno de estos segmentos del complejo automotriz.

Gráfico N° 6: Evolución de la participación en el Empleo de los diferentes segmentos del complejo automotriz en el total de la industria manufacturera (1997 – 2011)



Fuente: Elaboración propia en base a CEP

Ahora bien, sin entrar en detalles¹, es importante señalar que una vez que la rama automotriz comenzó a recuperar sus niveles de ocupación tras la abrupta caída acontecida en el período 1998-2002, dentro de los nuevos empleos aumentó considerablemente la presencia de nuevas formas de contratación que, si bien eran legales al amparo de la ley 25.250 –derogada en 2004–, no incluían aportes jubilatorios ni cobertura de salud. Por lo tanto, estas formas de contratación, a diferencia del trabajo en relación de dependencia, implican para el trabajador una situación de alta inestabilidad en su ocupación (CENDA, 2005:15).

¹ Debido a limitaciones metodológicas –puntualmente a no contar con datos que permitan abrir el empleo en los diferentes segmentos del complejo automotriz, según sean o no registrados– los datos aquí trabajados se refieren siempre a empleo registrado. En este punto, hay que tener en cuenta que seguramente se está subestimando el índice de empleo en el complejo, especialmente en los autopartistas.

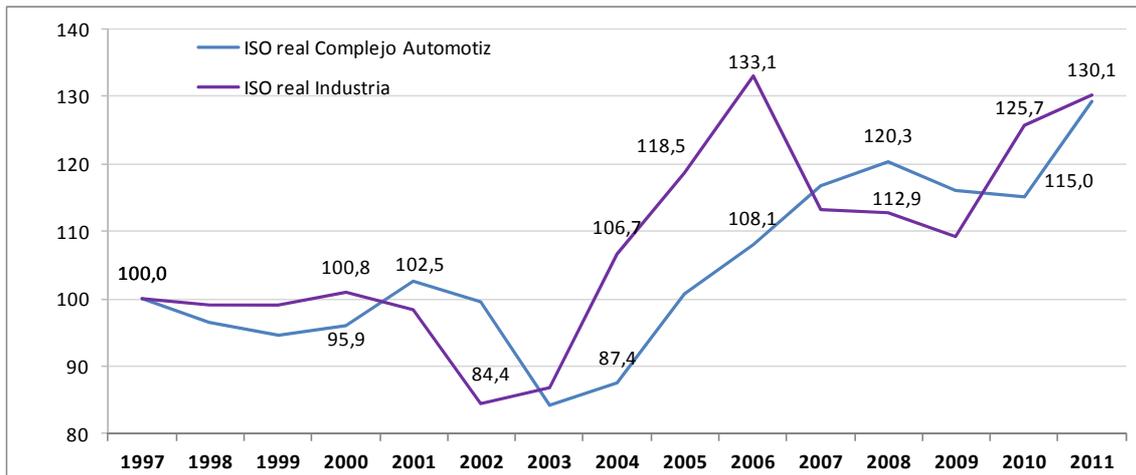
2.3 Evolución del Salario Real

La prolongada recesión y la devaluación de 2002 afectaron negativa y significativamente los salarios reales de los trabajadores en general. El aumento de precios que siguió a la devaluación implicó que el salario real en la industria automotriz acumularse una caída mayor al 30% hacia fines de 2002. A partir de entonces, las remuneraciones reales experimentan una recuperación (CENDA, 2005:15). Esta recuperación se dio tanto en términos nominales como reales, ubicándose entre los 5 sectores industriales más dinámicos durante la etapa post devaluación. En términos nominales, la remuneración promedio del sector automotor pasó de \$1.436 en 2002 a \$3.468 en 2007 (141%). En términos reales, el crecimiento fue del 53% en el mismo período (2003-2007), superando el incremento del total de la industria (43%) (Novick, Rotondo y Yoguel, 2008: 13-14). En el **Gráfico N° 7** se observa que el índice de salario por ocupado (ISO) real² en la industria manufacturera aumenta un 30,1% desde 1997 hasta 2011, luego de haberse reducido significativamente en 2002. Sin embargo, a partir de 2004 éste muestra una marcada tendencia creciente hasta 2007 (33%), cuando sufre una caída de aproximadamente un 20%, para retomar la tendencia ascendente a partir de 2010. En el mismo gráfico, el ISO real del complejo automotriz muestra, para 2011, el mismo nivel de recuperación que el de la industria manufacturera (30%). Sin embargo, estos muestran fluctuaciones diferentes a lo largo del período, en las cuales el complejo automotriz solo alcanza niveles similares al de la industria al final del período.

² A partir de la intervención política del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) en enero de 2007, las estadísticas oficiales han perdido toda credibilidad. En particular, desde esa fecha se ha puesto en cuestión la veracidad del dato referido a la evolución de los precios y, por lo tanto, del poder adquisitivo del dinero. Por este motivo, para calcular el salario real, se empalmaron dos series de IPC. Para el período 2003-2005 se utilizó el IPC de INDEC. Este, se empalmó con la serie de IPC-7 provincias elaborado por CENDA, para los años restantes (CENDA, 2008).



Gráfico N° 7: Evolución del ISO real en industria manufacturera y el complejo automotriz (1997 – 2011)

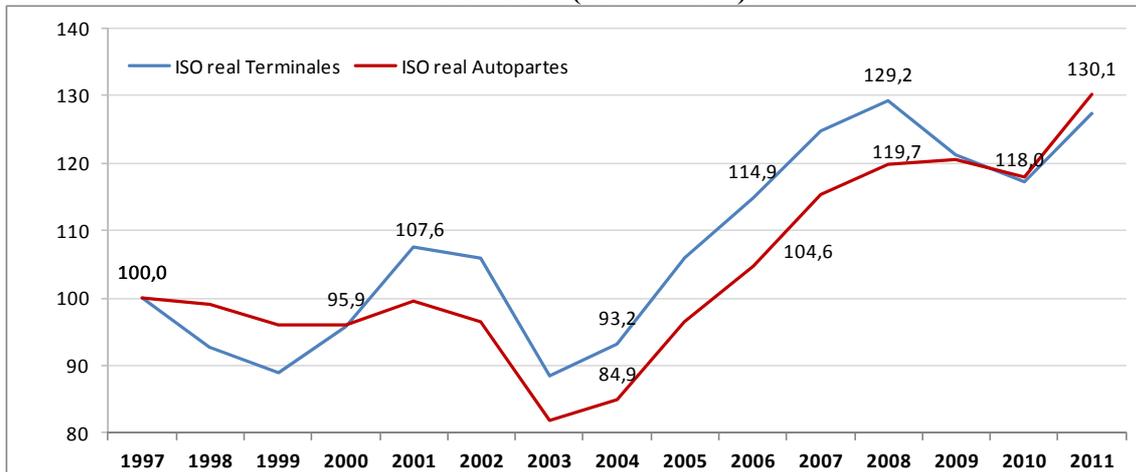


Fuente: Elaboración propia en base a EPH, MTEySS y Direcciones Provinciales de Estadística

Ahora bien, nuevamente la evolución de los valores presentados para el total del complejo automotriz, son también diferentes en relación a las remuneraciones que presentan las terminales y autopartes. En el **Gráfico N° 8** se observa que el salario real entre 1997 y 2011 aumentó un 27,5% en las terminales automotrices y en las empresas autopartistas lo hizo en un 30,1%. En términos de tendencia, ambos segmentos muestran prácticamente las mismas fluctuaciones que el complejo automotriz en su totalidad. Sin embargo, la evolución del índice del salario real en las terminales está siempre por encima del de las autopartes, con excepción del periodo 1997-2000 en el que es a la inversa, y 2009-2010 en el cual se juntan las tendencias de ambos segmentos.



Gráfico N° 8: Evolución del ISO real en los diferentes segmentos del complejo automotriz (1997 – 2011)



Fuente: Elaboración propia en base a EPH, MTEySS y Direcciones Provinciales de Estadística

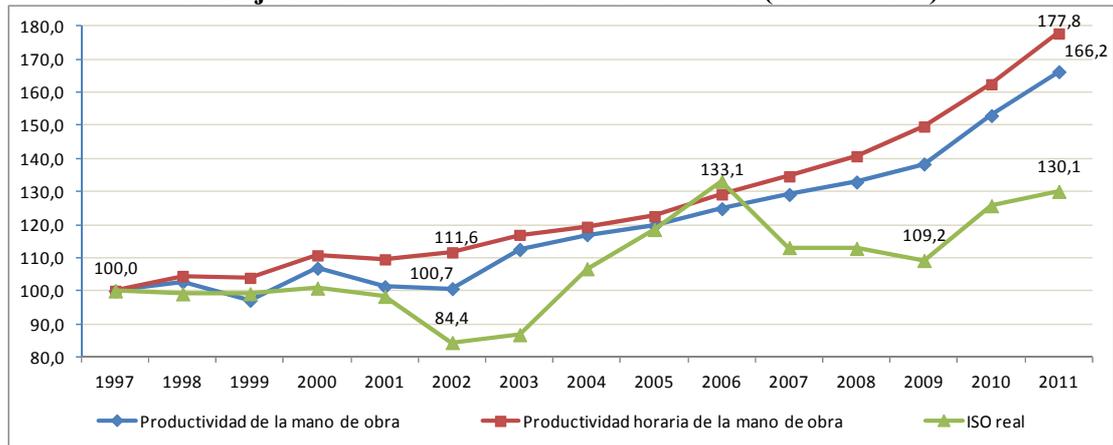
3. Relación entre estructura productiva y mercado de trabajo: análisis de la productividad y el salario real

El incremento en la productividad del trabajo (por obrero ocupado o por horas trabajadas) pueden depender de a) una modernización tecnológica que impulse ahorro de fuerza de trabajo, b) la expansión de la demanda y, por lo tanto, del grado de utilización de la capacidad instalada o de la propia capacidad productiva, c) así como de cambios en la organización del trabajo.

En Argentina, la productividad en la industria manufacturera, tanto por obrero ocupado, como por horas trabajadas, tuvieron una dinámica creciente y constante durante la pos-convertibilidad. El **Gráfico N° 9**, muestra que para el periodo 1997-2011 estas crecen un 66,2% y 77,8% respectivamente.



Gráfico N° 9: Evolución del ISO real y la Productividad -por ocupado y por horas trabajadas- en la Industria Manufacturera (1997 – 2011)



Fuente: Elaboración propia en base a EPH, MTEySS y Direcciones Provinciales de Estadística

Esta dinámica creciente de la productividad en la industria manufacturera no estuvo acompañada por un proceso de modernización tecnológica de cierta envergadura en términos de introducción de innovaciones y su correlato, el empleo de personal altamente calificado. Además, tampoco parece haberse producido una reestructuración del sector industrial a favor de actividades caracterizadas por niveles de productividad laboral más elevados. Mientras que en la década de los '90 la productividad había aumentado más rápidamente en las ramas industriales más avanzadas tecnológicamente y con mayor incidencia de empresas grandes, así como también en aquellas en las que más se incrementaba la producción, en la fase expansiva 2003-2008 el ritmo de avance de la productividad se vincularía más bien con la tasa de crecimiento del producto (Marshall, 2012: 81). Crecimiento que se corrobora con los análisis de participación en el VBP de la industria en el total de la economía total.

Exactamente, con respecto a la etapa inicial (2003-2005) de este periodo expansivo se podría argumentar que las diferentes tendencias en el grado de utilización de la capacidad instalada fueron un factor explicativo crucial de las diferencias inter-industriales en el crecimiento de la productividad, mientras que en la etapa posterior (2006-2008)

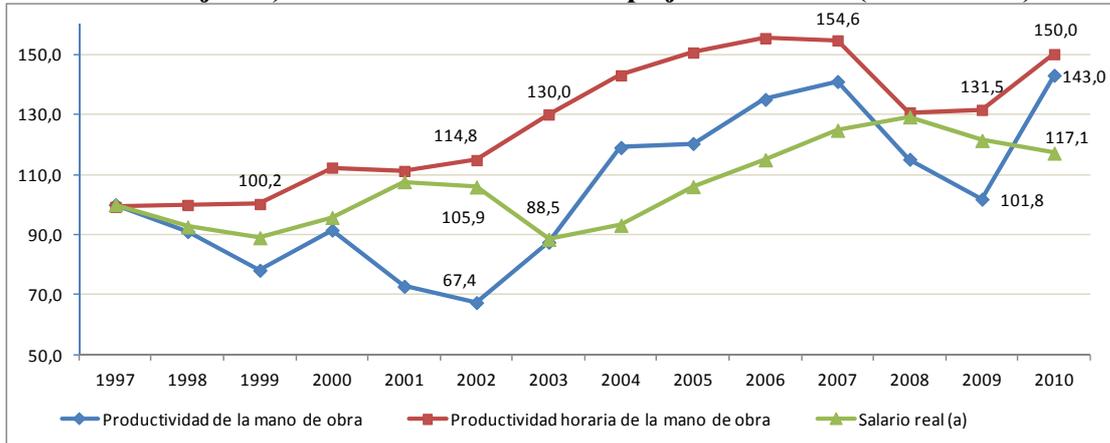
podrían haber tenido influencia las diferencias en las tendencias en la capacidad de producción (Marshall, 2012: 81-86; CENDA, 2010: 264-265).

Respecto del complejo automotriz, podríamos argumentar que si la productividad fuese homogénea al interior del complejo, el número de empleados debería concordar con el de volumen de lo producido, en cada segmento. Sin embargo, según se ha demostrado, estos valores resultan inversamente proporcionales en la industria automotriz. Las terminales muestran niveles mayores de producción (**Gráfico N°3**), con niveles más bajos de empleo (**Gráfico N°6**), que la industria autopartista. Esta diferencia estaría vinculada a la capacidad productiva, es decir los niveles de productividad que cada segmento del complejo alcanza, por obrero u horas trabajadas. Según se observa en los **Gráficos N° 10 y 11**, en el periodo 1997-2011, tanto la productividad por hora, como por ocupado creció en mayor proporción en las terminales (50% y 45%) que en las autopartes (41% y -20%). Incluso, en el caso de la productividad por obrero, muestra una clara tendencia al descenso en las autopartes, con una caída de niveles cercanos al 30% para el año 2009. Sin embargo, cabe resaltar que en el caso de la productividad por horas trabajadas, esta alcanza niveles superiores en las autopartes (67%) que en las terminales para el año 2007. En cierta forma, en las terminales crecen ambas productividades, con una fuerte caída (30%) entre los años 2000-2002 y un leve descenso en el año 2009. Por el contrario, en las autopartes las productividades muestran comportamiento totalmente disimiles. Crece la productividad horaria, incluso superando a las terminales en algunos periodos, y desciende la productividad por ocupado.

Esta situación podría explicarse por el carácter capital-intensivo de las terminales, y trabajo-intensivo de la industria de autopartes. La diferencia es que en las terminales, el trabajo se vuelve más productivo, es decir que con poco tiempo de trabajo y pocos empleados se obtienen valores del producto relativamente más elevado que en las autopartes.

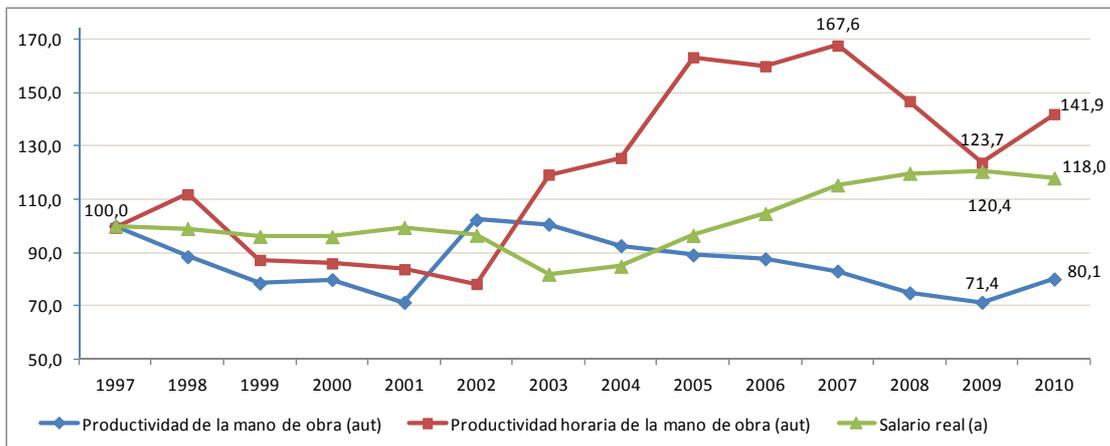


Gráfico N° 10: Evolución del ISO real y la productividad (x ocupado y x horas trabajadas) en las terminales del complejo automotriz (1997 – 2010)



Fuente: Elaboración propia en base a CEP, MTEySS y Direcciones Provinciales de Estadística

Gráfico N° 11: Evolución del ISO real y la productividad (x ocupado y x horas trabajadas) en la industria autopartista (1993 – 2010)



Fuente: Elaboración propia en base a CEP, MTEySS y Direcciones Provinciales de Estadística

Finalmente, si relacionamos los niveles de productividad, de cada segmento del complejo automotriz, con los niveles salariales se puede tener una idea de cómo se han incrementado respectivamente las ganancias del sector y las remuneraciones de sus

asalariados. En cierta forma, esto permitiría un acercamiento a la idea de cuál es el grado de explotación del capital sobre el trabajo.

Concretamente, de los **Gráficos N° 10 y 11** se observa que para el periodo 2003-2008, el ISO real muestra una tendencia creciente, tanto en la industria de autopartes, como en las terminales. Sin embargo, en las terminales el salario está siempre por debajo de ambas productividades. Esto mismo sucede con el salario en las autopartes, salvo que aquí al estar descendiendo la productividad por ocupado, esta se encuentra por debajo del salario.

Al respecto, podríamos argumentar que en un contexto signado por el crecimiento del empleo y la disminución del ejército industrial de reserva -lo cual imprime a la dinámica social y laboral características diferentes de las imperantes en los '90-, se observa un proceso de consolidación que articula crecientes niveles de productividad laboral con costos laborales por debajo de este crecimiento. Esto, en definitiva, redundará en significativos niveles de explotación.

Conclusiones

A modo de síntesis se puede argumentar que la salida de la crisis del 2001 en Argentina, impactó fuertemente en las trayectorias que mostraron los principales indicadores económico-social durante la pos-convertibilidad. Ésta, permitió una fuerte expansión de la actividad y del empleo basada sobre la utilización de capacidad ociosa, siendo determinante en la evolución del empleo la caída en los costos laborales que abaratan la contratación de fuerza de trabajo, y la reactivación de sectores de baja productividad. A su vez, el ajuste devaluatorio provocó una abrupta caída del salario real que garantizó la recomposición y aumento de la tasa de ganancia. En este sentido, puede observarse que durante la pos-convertibilidad, si bien el desempleo abierto y el subempleo se reducen en forma considerable, los ingresos horarios reales para el conjunto de los

asalariados no hacen más que recuperar los niveles deprimidos previos a la devaluación (Marticorena, 2008:101-103).

En vinculación a las dinámicas descriptas, se puede decir que el sustento estructural de la extraordinaria expansión de los sectores productores de bienes (y en particular de la industria) durante la pos-convertibilidad fue la modificación de la estructura de precios relativos y la violenta caída de los costos laborales tras la devaluación. Como bien ya se dijo, en este último aspecto, la contracción de los salarios reales permitió, por un lado, la apropiación de ganancias extraordinarias por parte de aquellos sectores que –aún en un contexto de apreciación cambiaria como en la década de 1990- exhibieron ventajas comparativas a nivel internacional. Pero al mismo tiempo, permitió el desarrollo de sectores industriales vedados durante el régimen de Convertibilidad, dada su falta de competitividad externa (CENDA, 2010:263)..En esta última etapa, el complejo automotor creció, no solo en mayor medida que durante la fase anterior sino que lo hizo por encima del promedio industrial, tanto en términos de producción como de productividad y empleo. De todas formas, esta dinámica resultó heterogénea hacia el interior del complejo, donde claramente fueron las terminales el componente más dinámico en términos producción y las autopartes en relación al empleo. Por lo tanto, una mayor producción local de automóviles, por parte de las terminales, no necesariamente implica una mejora directa en los indicadores de empleo. Esto a su vez, se encuentra vinculado con los niveles de productividad que alcanzan las terminales en detrimento de las autopartes, donde los autopartistas muestran una significativa pérdida de productividad por ocupado.

La evolución dispar que muestran los diferentes segmentos del complejo automotriz, dan cuenta del carácter indeleble de la recuperación industrial en la pos-convertibilidad. Particularmente, este complejo, que desarrolla actividades ligadas con el ensamblado de partes con baja integración de autopartes nacionales da cuenta del proceso de simplificación y primarización del perfil sectorial (Schorr, 2005) operado en las últimas décadas en el marco de transformaciones en la inserción de la economía argentina dentro de la división internacional del trabajo (Arceo, 2005). La capacidad de sustituir importaciones

por parte del entramado local parece estar fuertemente limitada. Lo cual es lógico ya que independientemente de que la relación entre salario real y productividad por obrero se haya desmoronado en un 40% de 2001 a 2006 en la industria de autopartes en el país no existe ni la capacidad tecnológica, ni la escala, ni fundamentalmente el interés por parte de los “líderes” en la cadena mundial de valor como para iniciar un proceso sustitutivo local (Santarcangelo y Pinazo, 2009: 17).

Bibliografía

ARCEO, E. (2005): “El impacto de la globalización en la periferia y las nuevas y viejas formas de la dependencia en América Latina”, en Revista del Cendes, N° 60, Venezuela.

AZPIAZU, D. y SCHORR, M. (2010), *Hecho en Argentina. Industria y Economía, 1976-2007*. Buenos Aires, Siglo XXI Ed.

CENDA (2010): “La anatomía del nuevo patrón de crecimiento y la encrucijada actual. La economía argentina en el período 2002-2010”, compilado por Augusto Costa, Cara o Ceca, Buenos Aires.

CENDA (2005): El trabajo en argentina: condiciones y perspectivas, Informe Trimestral N° 05, CENDA, Invierno.

CIFRA (2011). Informe de Coyuntura N° 7 El nuevo patrón de crecimiento. Argentina 2002-2010, Mayo.

GONZÁLEZ, M. (2010): “El mercado de trabajo en la postconvertibilidad. Puntos de continuidad y ruptura con el patrón de crecimiento anterior” en *Desarrollo económico, clase trabajadora y luchas sociales en la Argentina contemporánea*, Instituto de Estudios y Capacitación de la Federación Nacional de Docentes Universitarios CONADU.

KULFAS, M., PORTA, F. y RAMOS, A. (2002), “Inversión extranjera y empresas transnacionales en la economía argentina”, Serie Estudios y Perspectivas, CEPAL, Oficina Buenos Aires.

MARTICORENA, C. (2008): “La situación del trabajo asalariado industrial durante la posconvertibilidad. Aproximación a sus características según la inserción externa de las actividades” en *Realidad Económica*, N° 236, 16 de mayo/30 de junio.

MARSHALL, A. (2012) “La productividad del trabajo en la expansión industrial 2003-2008” en *Realidad Económica*, N° 266.

NOVICK, M., ROTONDO, S. y YOGUEL, G. (2008), “El rol de las políticas públicas en la relación entre tramas locales y cadenas globales: el caso de la industria automotriz en Argentina”, Investigaciones Laborales, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social, Buenos Aires, Julio.

SANTARCÁNGELO, J. y PINAZO, G. (2009) La reindustrialización en la posconvertibilidad, una mirada desde el sector automotriz, *Realidad Económica*, N° 247.

SCHORR, M. (2005): Cambios en la estructura y el funcionamiento de la industria argentina entre 1976 y 2004. Un análisis socio-histórico y de economía política de la evolución de distintas clases sociales y fracciones de clase durante un período de profundos cambios estructurales. Tesis Doctoral. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales – Sede Académica Argentina, Programa de Doctorado en Ciencias Sociales.