

**Grupo 6: Relaciones laborales, negociación colectiva y acción sindical**  
Coordinación: Héctor Palomino - hpalomino@trabajo.gov.ar

**Los trabajadores de la industria automotriz del Mercosur frente a la crisis mundial actual. \***

**Sebastián Guevara**

IIGG-Conicet - Facultad de Ciencias Sociales - Universidad de Buenos Aires - UBACyT E416  
Sebastianlguevara@gmail.com

En la segunda mitad del 2008 se puso en evidencia el avance manifiesto de una nueva etapa de crisis de superproducción a nivel mundial. Crisis que tiene como una de sus expresiones más notorias la crisis en la industria automotriz.

En los países que conforman el Mercosur, esta crisis vino a cerrar un ciclo de crecimiento “record” de la industria, que se hubo iniciado con la recuperación del proceso nacional argentino desde la post-convertibilidad coincidente con la recuperación del crecimiento sostenido del proceso nacional de Brasil. El fin de éste ciclo de crecimiento “record” implicó un proceso de reacomodamiento de la producción que tuvo como principal acción por parte de las empresas la reducción abrupta de la producción y la consiguiente reducción de stocks.

Frente al cambio de escenario los trabajadores del sector se encontraron inmersos en un proceso que incluyó desde adelantamiento de vacaciones hasta las suspensiones, retiros voluntarios, no renovación de contratos y despidos.

El presente trabajo se propone analizar las características mostradas por las distintas respuestas protagonizadas por los trabajadores de la industria automotriz en ambos países, frente a este nuevo escenario de crisis.

A través de la información recogida desde las cámaras que nuclean a las empresas terminales, la vertida por las organizaciones sindicales de los trabajadores (Confederación Nacional de Metalúrgicos-CUT Y SMATA-CGT) y la divulgada por la prensa, se sistematizan y

---

\*Instituto de Investigaciones Gino Germani, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires. Becario doctoral del CONICET. Integrante del proyecto de investigación *La cuestión de la unidad entre las relaciones económicas y las relaciones políticas: su estudio en la acumulación de capital en Argentina desde la década de 1970 hasta la actualidad*, UBACyT E416. Y del proyecto *Sindicalismo en el Lugar de Trabajo. Estudio comparativo sobre la dinámica interna de las organizaciones sindicales*.  
Mail de contacto: [Sebastianlguevara@gmail.com](mailto:Sebastianlguevara@gmail.com)

analizan distintas acciones adoptadas por los trabajadores, por las empresas, así como las intervenciones de los estados nacionales frente a la crisis.

En el tratamiento de la información relevada se resaltan las limitaciones en la acción de los trabajadores, al no haber logrado avanzar sobre las condiciones de contratación y uso de la fuerza de trabajo implementadas por la reforma laboral aplicada durante la década del 90. Límite que en este nuevo escenario se pone plenamente de manifiesto, ya que si bien la negociación colectiva se vio reactivada -y en un proceso creciente- en el período anterior a la crisis, la mayor parte de las negociaciones giraron en torno a la cuestión salarial. Es decir que no se modificaron (y sí se ratificaron) las condiciones flexibles de contratación (contratos a plazo determinado, contratos para tareas eventuales –sólo en la Argentina-) y de uso de la fuerza de trabajo (banco de horas, condiciones de suspensión de actividades, polivalencia, etc.). De forma tal que en cuanto la producción automotriz dejó de crecer las empresas pudieron hacer uso de estos mecanismos para resguardarse de la crisis.

### **Los números del “record histórico”<sup>1</sup>**

Desde el año 2003 hasta el tercer trimestre de 2008 la industria automotriz del Mercosur experimentó un fuerte proceso de crecimiento que fue marcando, en los últimos años, sucesivos “records históricos” tanto en ventas como en producción de vehículos automotores. En Brasil el crecimiento global de la producción durante este período fue de casi un 70%, pasando de poco más de 1.700.000 unidades en el año 2003 a 2.880.000 unidades en el 2008. Superando en un 45% el pico de producción anterior, cuando se produjeron casi 2 millones de vehículos en 1997. El mismo proceso de crecimiento “histórico” se reprodujo en cuanto a las ventas, que crecieron un 110% entre 2003 y 2008, pasando de 1.350.000 unidades vendidas a 2.800.000 el último año. En cuanto a la fuerza de trabajo utilizada se observa también el crecimiento del número de trabajadores empleados en un 30% pasando de 79.000 trabajadores empleados en 2003 a 104.274 en 2007.

En cuanto al curso del crecimiento de la industria en Argentina presenta proporciones más impactantes aún, ya que se parte de una escala de producción mucho más pequeña. La

---

<sup>1</sup> Los datos sobre producción, ventas, empleo, facturación e inversión fueron extraídos de los anuarios e informes de prensa de la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA) de Brasil y de la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFABA) de Argentina.

producción de vehículos automotores en la Argentina dio un salto de más del 250% entre los años 2003 y 2008, pasando de una producción de casi 170.000 unidades en el inicio del ciclo de recuperación a casi 600.000 unidades cuando comienza el freno de dicha recuperación. Este crecimiento supera en un 30% el pico histórico anterior del sector, alcanzado en 1998 cuando se produjeron 457.000 vehículos. El mercado interno de automotores protagonizó un crecimiento mayor aún, al pasar las ventas de poco más de 155.000 unidades en 2003 a más de 611.000 unidades en 2008 (293%). El mismo sentido tuvieron tanto las ventas al exterior – que crecieron casi un 240% pasando de 108.058 unidades vendidas en 2003 a 351.092 exportadas en 2008-, como las importaciones –éstas crecieron más de un 300% pasando de 92.038 unidades a 373.305 importadas en 2008. El número de trabajadores empleados por las empresas automotrices se multiplicó por dos, pasando de poco más de 12.000 trabajadores a 24.000 en 2007.

Una primera observación, que surge de la simple presentación de los datos es que en el año 2008 la producción alcanzó su punto histórico máximo empleando menos trabajadores que en el pico anterior. En Brasil la producción creció un 45% respecto del máximo anterior en 1997 mientras que el número de empleados se mantuvo en el mismo nivel (en realidad se explotaron 700 trabajadores menos). En Argentina la producción en 2008 superó en un 30% a la de diez años antes, mientras que la fuerza de trabajo empleada cayó un 8% respecto de la utilizada en 1997. Los salarios recibidos por los trabajadores, si bien, aumentaron durante este período de crecimiento histórico, no lo hicieron a la misma velocidad que la producción que, creció un 250% mientras los salarios nominales crecieron un 150%. Lo mismo pasa al comparar el movimiento de la facturación que declaran las empresas con los salarios que cobraron los trabajadores<sup>2</sup>, en 2003 la facturación fue de \$7.000.000 mientras el salario promedio era de \$1.600, en 2007 la facturación subió a \$37.450.000 y los salarios a \$3.500, es decir un crecimiento del 230% contra un 85%.

Estos datos dejan en claro cómo se distribuyeron los resultados del proceso de crecimiento “record” en Argentina y siguieren sobre qué base se logró. Habría que profundizar el análisis con la información sobre inversiones en este período, pero la reducción de costos laborales y la intensificación del uso de la fuerza de trabajo empleada parecen ser dos pilares del “record”.

---

<sup>2</sup> El dato de salarios está tomado del Boletín de Remuneraciones del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social.

En el caso de Brasil, al analizar el movimiento de las inversiones realizadas por los capitales del sector se observa una disminución de las mismas en el último período. El promedio anual de inversiones realizado durante el proceso de reestructuración y crecimiento (1994-2000) fue de 1.870 millones de dólares, mientras que las inversiones realizadas en el período 2001-2007 fueron de 1.230 millones en promedio por año. Es decir que el proceso de crecimiento de la industria automotriz en Brasil se realizó sin aumentar el número de trabajadores empleados y sin aumentar las inversiones (más bien éstas cayeron un 35%). Por lo que, aún debiendo profundizar el análisis con datos relativos a la evolución salarial, en Brasil la intensificación del uso de la fuerza de trabajo también parece estar entre las bases del crecimiento.

Es en esta situación que el nuevo momento de la crisis de superproducción de capital mundial encuentra a los capitales que operan en la industria automotriz del Mercosur.

### **El fin del crecimiento**

El cuarto trimestre de 2008 manifestó el final de este período record. La producción de vehículos automotores en Argentina pasó de 52.760 unidades promedio por mes hasta octubre, a 34.730 en los últimos dos meses del año, es decir una caída del 35%. Mientras que, en Brasil, la producción promedio mensual cayó de 285.600 unidades hasta octubre, a 142.000 unidades en noviembre y diciembre, es decir una caída del 50%.

Las empresas redujeron la producción para ajustar sus stocks, a través de distintas medidas que les permitieron deshacerse de parte de los costos que les genera la explotación de la fuerza de trabajo. Este desprendimiento tuvo distintas formas y alcances que les permitieron realizar tanto una reducción de costos parcial y transitoria (suspensión de contratos, adelantamiento de vacaciones, suspensión de horas extras y aplicación del banco de horas) como una reducción permanente (no renovación de contratos y despidos).

Frente a este accionar de las empresas los trabajadores respondieron desplegando distintas acciones en defensa tanto de sus empleos como de sus salarios. Algunas de alcance general (nacional o estadual) como fueron la movilización de los trabajadores metalmeccánicos argentinos en noviembre de 2008 cuando convocados por el sindicato que los nuclea, SMATA, marcharon por el centro de la ciudad de Buenos Aires reclamando el fin de las suspensiones y los despidos; o la jornada de movilización y protesta organizada en enero de

2009 por los sindicatos metalúrgicos de la región industrial de San Pablo en defensa del empleo y el salario, donde 20.000 trabajadores marcharon y realizaron actos frente a las plantas automotrices; o la convocatoria realizada en febrero por la Central Unica de Trabajadores (CUT) de Brasil al Día Nacional de Lucha por el Salario y el Empleo; o la jornada nacional de paro y movilización convocada en abril por la Central de Trabajadores Argentinos (CTA) bajo la consigna de: ¡qué la crisis no la paguen los trabajadores!

Del mismo modo, tanto el Estado nacional en Argentina como el de Brasil intervinieron otorgando beneficios para las empresas a cambio de amortiguar en lo posible las reducciones de empleo. En el caso de Brasil, en diciembre se redujo la tasa del impuesto que el Estado federal cobra a los productos industrializados (IPI), la reducción fue distinta según el tipo de motorización -0% para los denominados “carros populares” de hasta 1.000 cm<sup>3</sup>- y con validez hasta fines de marzo de 2009. De esta forma el precio de venta de los autos se redujo proporcionalmente, fomentando el aumento de las ventas y por tanto de la producción. A partir del mes de febrero el mercado interno de Brasil manifestó el impacto positivo de la medida a través del aumento de las ventas, reduciendo los stocks acumulados por las empresas que en el mes de marzo volvieron a producir al mismo ritmo -e incluso a uno mayor- que en marzo de 2008. Pero debe destacarse que esta reactivación de la industria automotriz fue pagada por el Estado brasileño, ya que la recaudación del impuesto de los automóviles cayó significativamente (91%). Mientras en enero de 2008 se recaudaron por este impuesto 378 millones de reales, en enero de 2009 se recaudaron sólo 34 millones. Es decir que para que la industria automotriz en Brasil redujera los efectos de la crisis internacional el Estado federal dejó de recibir (o pagó desde otro punto de vista) 344 millones de reales. Al llegar el final del plazo de vigencia, la medida fue renovada por otros 3 meses, hasta fines de junio, con la incorporación del compromiso de las empresas de no producir nuevos despidos mientras durase la exención impositiva.

En Argentina el Estado nacional desplegó distintos instrumentos para sostener la producción de la industria metalmentecánica. En diciembre se lanzó un plan de financiamiento para la compra de autos cero kilómetro intentando estimular las ventas. Luego a través del Banco Nación se abrió una línea de créditos para estimular la compra de camiones de fabricación nacional, es decir Iveco. En mayo aportó 30 millones de pesos a través de la compra de un bono emitido por la empresa Mercedes Benz con el objetivo de financiar a sus consumidores para estimular las ventas. Además de financiar parte de las inversiones necesarias para el lanzamiento de nuevos productos de General Motors y Peugeot-Citroën. Por otro lado, y a través del

ministerio de trabajo, el Estado argentino asiste a las empresas automotrices a través del programa de reconversión productiva (Repro). Por medio de este programa el estado aporta 600 pesos al subsidio que reciben los trabajadores que son suspendidos por las empresas, con la condición de garantizar el vinculo laboral mientras dure la asistencia. Debe destacarse que el origen de los recursos con los que el Estado argentino asiste a la industria automotriz es el producto de los mismos trabajadores, ya que se trata del manejo de los fondos de la Administración Nacional de la Seguridad Social (Anses).

En Brasil también son los trabajadores los que financian su suspensión y aportan a la reducción de costos de las empresas, ya que cuando son suspendidos reciben un subsidio conformado en parte por una contribución empresarial y en parte con el aporte del Fondo de Amparo del Trabajador (FAT), fondo al que los trabajadores tributan una fracción de su sueldo regularmente.

Este escenario general de la industria automotriz -entre fines del año 2008 y principios de 2009- se fue desarrollando a través de un conjunto de conflictos, acciones y respuestas desplegados por los trabajadores y los capitalistas (o sus representantes) en cada una de las empresas que componen el sector. A continuación se presentan algunos de estos conflictos<sup>3</sup>.

### ***General Motors***

La primer manifestación del freno que sufrirá el sector se hace visible con el conflicto que se desarrolla en la planta que General Motors tiene en las cercanías de la ciudad de Rosario, en Argentina. La producción había llegado a su pico máximo en el segundo trimestre del año al producir un promedio de 11.800 unidades por mes, en el cuarto trimestre la producción de GM cae un 54%, produciendo menos de 5.500 unidades por mes.

Frente a este cambio de escenario la empresa decide, en el mes de octubre, no renovar el contrato a un trabajador, planteando un conflicto que irá desplegándose por más de dos meses. Los trabajadores de GM responden (a través de la comisión interna de reclamos) con la paralización de la producción. GM adelanta una parada técnica -ya anunciada- quedando la planta cerrada por dos semanas, y envía 435 telegramas de despido (los que afectan tanto a trabajadores efectivos como a contratados). Frente a este nuevo punto del conflicto el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA) llama al paro, los trabajadores

---

<sup>3</sup> Toda la información que se presenta a continuación fue extraída de un conjunto de fuentes, principalmente de prensa. Fueron consultadas: Agencia Federal de Noticias DERF, Periódico Hoy (PCR), Prensa Obrera (PO), LaVerdad Obrera (PTS), Noticias y Novedades de SMATA, Brasil Metal Diario órgano de la Confederación Nacional de Metalúrgicos -CUT, Diario Gremial, Argenpress, Crítica, Clarín.

bloquean los accesos a la planta y amenazan con la toma del establecimiento. El gobierno de la provincia de Santa Fe dicta la conciliación obligatoria, volviendo por tanto la situación al punto anterior al estallido del conflicto. Entonces la empresa se ve obligada a permitir el ingreso de los trabajadores informados de su intención de despedirlos, pero los separa del conjunto de los trabajadores al no asignarles tareas productivas y reunirlos en la sección conocida como “chevy club” con el argumento de dictarles cursos de capacitación.

El primero de diciembre, mientras rige la conciliación obligatoria y la empresa negocia con el sindicato, se impide el ingreso a la planta de los trabajadores a los que se les vencían los contratos. Como respuesta, en el interior de la fábrica, los trabajadores del turno tarde realizan una asamblea que decide paralizar la producción por tiempo indeterminado.

Finalmente el 29 de diciembre GM y SMATA firman un acuerdo en el que se establece la suspensión de los trabajadores que iban a ser despedidos, con el pago de un subsidio equivalente al 80% del salario (sin aportes) y se garantiza la estabilidad laboral hasta diciembre de 2009 para los trabajadores efectivos y hasta junio para los contratados.

La firma del acuerdo aunque bajo la intensidad del conflicto no logró clausurarlo. Desde entonces la empresa continúa con su política de reducción de personal aunque, eso sí, bajo una forma negociada. A través de planes de retiro voluntario el número de trabajadores efectivos suspendidos se redujo, a principios del mes de abril, de 235 a 85 obreros. Mientras que los 200 trabajadores contratados continúan suspendidos con la estabilidad garantizada hasta fines de junio de 2009. Y los trabajadores denuncian que frente al relativo crecimiento de la producción desde el mes de marzo, la empresa está exigiendo la realización de horas extras por parte de los trabajadores que quedaron dentro de la planta en vez de convocar a los trabajadores suspendidos. Efectivamente la producción de vehículos en la planta de GM pasó de un poco más de 3.000 unidades por mes en promedio entre diciembre de 2008 y febrero de 2009 a casi 6.800 entre marzo y mayo últimos.

En Brasil la situación productiva de GM también expresa el nuevo escenario abierto por la crisis internacional. Mientras en el tercer trimestre del año la producción de vehículos llegaba al pico máximo de 62.000 unidades por mes, el cuarto trimestre caía más de un 50%, produciendo menos de 30.000 en el promedio de los 3 últimos meses del año.

Sin embargo, aquí la empresa comenzó a realizar el ajuste de un modo más suave. En el mes de octubre GM suspende por diez días la actividad de sus plantas de San Pablo, la ubicada en Sao Caetano do Sul (donde emplea 6.000 trabajadores), la de Sao José dos Campos y el establecimiento de Mogi das Cruzes. En noviembre otorga licencias colectivas para los

trabajadores del tercer turno de la fábrica de Sao Caetano y para los del segundo turno de Sao José. En ésta última planta la situación se profundiza en enero de 2009 cuando la empresa comunica al Sindicato de Metalúrgicos de Sao José dos Campos la decisión de despedir a 744 trabajadores, 600 de los cuales tenían contrato por tiempo determinado con vencimiento previsto para el mes de junio.

Si bien en febrero comienza a vislumbrarse un proceso de recuperación de la producción, esto no impide que GM continúe con el proceso de ajuste sobre los trabajadores. La planta de Sao Caetano despide 300 trabajadores y la de Sao José otros 600. Además se va desligando de 1600 trabajadores contratados a los que no renueva los contratos.

La tendencia a la recuperación de la producción se mantiene, en el mes de marzo GM de Brasil produce 50.500 unidades -casi la misma cantidad producida en el año “record” (54.000 unidades marzo de 2008)- de forma tal que vuelve a convocar a 300 trabajadores de la planta de Sao Caetano que estaban suspendidos. En abril el proceso de renovado crecimiento de la producción (47.000 unidades en abril) hace visible la ausencia de trabajadores como resultado del ajuste de los meses anteriores. La intensificación de la producción, resultante del aumento de los ritmos de trabajo individuales al no aumentar paralelamente el número de trabajadores, se expresa en una creciente presión que acumulan los obreros ocupados. Situación que se pone en evidencia en la planta de GM de Sao Caetano do Sul cuando durante el mes de abril un trabajador subió a los techos de la entrada de la planta en protesta por la intensificación de los ritmos de trabajo.

Es conveniente destacar que, todos estos movimientos de ajuste y reajuste de la fuerza de trabajo empleada se realizan en las plantas que GM tiene en el Estado de San Pablo, mientras que en la planta de Gravataí –en el Estado de Río Grande do Sul- los 4.500 trabajadores realizan horas extras en lo que va del 2009. La suspensión de la producción se dio bajo la forma de parada técnica en el mes de diciembre de 2008. Esta divergencia en el accionar de la empresa en cada región responde a las diferencias que presenta el movimiento sindical en cada uno de los Estados. Mientras el movimiento obrero tiene una mayor tradición, organización y por tanto fuerza en San Pablo, el desarrollo alcanzado en Río Grande do Sul es mucho menor. Estas diferencias en la organización y fuerza de los trabajadores se expresan, obviamente, a nivel de los salarios que se pagan y las condiciones en que se emplea la fuerza de trabajo en cada uno de los Estados.



## **Renault**

La producción de la fábrica que la empresa francesa tiene en la localidad de Santa Isabel, provincia de Córdoba, evidenció una caída del 60% en el mes de noviembre respecto del mes anterior, la producción pasó de 7.300 unidades por mes a 2.800. Para realizar ese ajuste en la producción Renault anuncia el despido de 620 trabajadores a fines de octubre. Frente a la intervención del SMATA se inicia una negociación que deja como saldo la reducción de los despidos a 300 trabajadores. Pero en el mes de noviembre la empresa avanza con un plan de suspensiones de tareas, 1.000 obreros –de los 1.400 que tiene la planta- serán suspendidos por un total de 10 días de manera rotativa a lo largo de los últimos dos meses del año. En enero SMATA y Renault firman un nuevo acuerdo en el que se garantiza la estabilidad laboral hasta el 31 de junio de 2009, tanto para los trabajadores contratados como efectivos, a cambio de la suspensión de tareas –con la consiguiente reducción de salarios- y la postergación de la discusión salarial hasta fin de año; además se anuncia el cierre de la planta por vacaciones en el mes de febrero.

La reapertura de la fábrica después de las vacaciones elevó la producción a un promedio de 4.400 unidades en los meses de marzo, abril y mayo. En ese contexto de relativa reactivación los trabajadores lograron abrir la discusión salarial. Reclaman un aumento del 25% más una bonificación de 150 horas y que se garantice la estabilidad laboral hasta fin de año. La empresa responde negativamente al reclamo, provocando la paralización de la planta por parte de los trabajadores. Renault presiona cerrando la fábrica y amenazando con nuevos despidos (plantea que no sólo no puede satisfacer las demandas obreras sino que continúa sobrando gente). A inicios de junio la empresa ofrece un aumento de 1.200 pesos no remunerativo para los primeros 6 meses de 2009 momento en el se reabría la negociación, más un bono mensual de 600 pesos hasta fin de año y la estabilidad laboral de todos los trabajadores hasta diciembre. El sindicato lleva la propuesta a la asamblea que los trabajadores realizan en la fábrica. La propuesta es rechazada y se elabora un plan de lucha que se inicia con un paro de 2 horas por turno que se implementa el 3 de junio, con la amenaza de ampliar una hora por día. El 8 de junio en una nueva asamblea el sindicato logra la aprobación de la propuesta de Renault dando un cierre provisorio al conflicto, ya que se acordó reabrir la discusión salarial en la segunda mitad del año.

En el caso de la planta que Renault tiene en la ciudad de Curitiba, en el Estado brasileño de Paraná, el freno de la producción fue abrupto en diciembre de 2008. La fábrica que produjo un promedio de 11.000 unidades por mes entre enero y noviembre, produjo sólo 300 unidades en el mes de diciembre. Situación que llevó a la empresa a cancelar el segundo turno de producción

suspendiendo los contratos de 854 trabajadores. Pero desde el inicio del año 2009 la producción no deja de crecer, en enero se produjeron 4.300 vehículos, en febrero 5.580, en marzo 7.332 y en abril 9.828. Para realizar este crecimiento de la producción la empresa comenzó a discutir en el mes de febrero, con los delegados sindicales la reincorporación de trabajadores. En marzo 500 de los 854 trabajadores que se encontraban con el contrato suspendido volvieron al trabajo.

### **Mercedes-Benz**

La producción de la fábrica que la empresa alemana tiene en la provincia de Buenos Aires pasó de un promedio mensual de 3.000 unidades hasta noviembre de 2008, a producir menos de 600 unidades desde entonces, es decir una caída del 80% en su producción. En el mes de noviembre SMATA firmó un acuerdo con MB donde se estableció la licencia rotativa del personal por todo el año 2009, la eliminación del turno noche (tercer turno) y a cambio los trabajadores tienen garantizado su puesto de trabajo hasta diciembre, recibiendo cuando son afectados por las suspensiones un subsidio (no remunerativo) equivalente al 80% del salario. La empresa, además anunció el inicio de programas de retiros voluntarios y de acuerdos pre jubilatorios, para reducir su planta de personal.

En mayo cuando la producción se ve incrementada en un 60%, alcanzando las 1.000 unidades mensuales, SMATA y MB firman el acuerdo salarial de 1.200 pesos para el primer semestre. Acuerdo que alcanza tanto a los 800 trabajadores que se encuentran en actividad como a los 800 que continúan suspendidos y que perciben el subsidio equivalente.

En el caso de la producción de Mercedes Benz en Brasil el freno también se hizo visible en el último mes del año, cuando se produjeron 3.000 unidades representando una caída del 70% respecto del pico alcanzado en octubre (10.000 vehículos fabricados). Y si bien en el 2009 la producción volvió a crecer, hasta alcanzar una producción de 6.000 unidades en abril, el ajuste de personal continúa desplegándose. En la planta que MB tiene en San Pablo, en la ciudad de Sao Bernardo do Campo, se otorgaron vacaciones colectivas a los cerca de 7.000 trabajadores entre fines de febrero y principios de marzo. En la segunda quincena de abril suspendió a 1.200 trabajadores, además de iniciar un plan de retiro voluntario. Mientras que en la planta localizada en Juiz de Fora, en Minas Gerais, 1.700 trabajadores fueron suspendidos al empezar el mes de junio.

## Volkswagen

El ajuste de los stocks de vehículos de VW en Argentina se realizó a través del cierre completo de la producción durante los meses de enero y febrero de 2009, suspendiendo a todo el personal de la fábrica de autos. En estos meses la empresa no produjo ni una sola unidad, retomando a partir de marzo un ritmo de producción un poco más reducido que en el año 2008. En el mes de mayo de 2009 la planta que la empresa tiene en la localidad bonaerense de Pacheco produjo 5.500 vehículos, mientras la producción de 2008 tuvo su pico en 6.500 unidades en los meses de septiembre y octubre del año pasado.

La planta de fabricación de cajas de velocidad que VW tiene en las afueras de la ciudad de Córdoba también tuvo que ajustar su producción. A fines de noviembre anunció que no renovarían los contratos de 368 trabajadores eventuales, que realizaban los turnos de los sábados, domingos y feriados. El primero de diciembre los trabajadores empleados por VW abandonan sus actividades y se movilizan a la secretaría de trabajo de la provincia donde el sindicato se encontraba reunido con autoridades de la empresa, con la intención de frenar las desvinculaciones. Debe destacarse que en esa movilización los trabajadores de VW confluyen con los trabajadores en conflicto por las suspensiones de la fábrica de camiones Iveco y con los de la autopartista Gestamp. Finalmente se acuerda un régimen de suspensión con el pago de un subsidio equivalente al 75% del salario.

En enero las suspensiones se renuevan, alcanzando a 1.500 trabajadores. En febrero a los 350 trabajadores contratados suspendidos hasta fines de marzo, se agregan 750 trabajadores efectivos que son suspendidos hasta marzo. Momento en el que no sólo no retoman al trabajo sino que la empresa anuncia que 250 deberán ser despedidos. Smata acuerda que se mantenga el régimen de suspensiones rotativas a cambio del subsidio por el equivalente del 75% del salario y la empresa inicia un plan de jubilaciones anticipadas.

La reactivación en la industria brasileña aumenta la demanda de cajas de cambio de la empresa y en abril reincorpora a 650 de los trabajadores suspendidos.

En el mes de mayo en las dos plantas de VW se acuerda con Smata la pauta de aumento salarial de \$1.200 por los primeros 6 meses, con reapertura posterior de la discusión salarial y la estabilidad laboral hasta diciembre de 2009. La planta de Córdoba acordó con el gobierno nacional si ingreso al Repro, es decir que parte de los salarios los paga con el subsidio estatal.

La producción de Volkswagen en Brasil siente el impacto de la crisis después de alcanzar, también, el punto máximo de producción. En diciembre se fabrican 27.000 unidades, es decir un 70% menos que las 86.000 fabricadas en octubre. Como en el conjunto de la producción

automovilística brasilera, VW retoma el crecimiento de la producción después de la intervención del gobierno. De forma tal que al mirar los niveles de producción alcanzados en los meses de marzo y abril, se encuentran cifras similares a las del mismo período del año anterior, es decir alrededor de las 75.000 unidades mensuales. El ajuste de producción de los meses de noviembre y diciembre se hizo a través del otorgamiento colectivo de vacaciones adelantadas –escalonadas– para los trabajadores de las plantas que VW tiene en San Pablo –Sao Carlos y Sao Bernardo do Campo– y en Paraná –Sao José de Pinhais–. Además la empresa negoció la suspensión de contratos, la reducción de la jornada semanal de trabajo, con acuerdos de reducción salarial y de utilización del banco de horas. Esta proposición de la empresa fue resistida por los trabajadores de Sao José con el argumento de que ya habían flexibilizado la jornada durante los años de crecimiento (trabajando horas extras, sábados y domingos) y por tanto que en el nuevo escenario no era necesaria la reducción salarial. La empresa respondió amenazando con despidos y el acuerdo fue sellado.

Al término de las vacaciones colectivas en enero VW abre un plan de retiros voluntarios con la intención de desligarse de 100 trabajadores de la planta de Taubaté y 250 en la de Sao Bernardo.

Frente al cambio del escenario de ventas, y ante la necesidad de aumentar la producción, a mediados de enero VW empezó a implementar las horas extras los días sábados. En febrero convoca a más trabajadores para realizar horas extras los días sábados (en enero eran 5.600 de los 8.000 obreros de producción, en febrero ya son 7.000). En la planta de Taubaté, en enero se efectivizaron 650 trabajadores que estaban contratados a plazo, en marzo se renovaron los contratos de los trabajadores temporarios y se aumentó la producción con horas extras.

## **Fiat**

La empresa italiana, que reabrió su planta industrial en la localidad de Ferreyra – Córdoba– en diciembre de 2007, redujo su producción a partir del mes de noviembre de 2008. Pasando de un máximo de 4.300 vehículos por mes en octubre a menos de 250 en diciembre. La reactivación de la industria en Brasil a partir de marzo de 2009 llevó a que la producción de Fiat en Córdoba no sólo recuperara su nivel anterior al estallido de la crisis, sino que los superó largamente en mayo. Volviendo a producir casi 5.000 unidades en marzo y alcanzando las 7.300 en mayo.

El ajuste de producción se realizó adelantando la parada técnica de fin de año y las vacaciones de los 3.200 trabajadores en diciembre. Además la empresa suspendió a parte del personal reduciendo la producción de acuerdo a la sección: los sectores de montaje y pintura trabajan 2 ó 3 días a la semana, el sector mecánica trabaja sólo por la mañana, en total 1.000 hubo empleados que vieron suprimida a la mitad su jornada laboral.

Frente al repunte de la producción Fiat acordó con Smata la incorporación de 240 nuevos trabajadores con un contrato temporal de 3 meses, para responder al aumento necesario del ritmo de producción diario de 200 a 350 unidades. En mayo además firmaron el acuerdo de aumento salarial de 1.200 pesos para el primer semestre.

La situación de Fiat de Brasil presenta movimientos más abruptos. La planta que la empresa tiene en Bentim, Estado de Minas Gerais, emplea alrededor de 15.000 trabajadores a quienes se les dieron vacaciones colectivas en los meses de noviembre, diciembre y en la primer mitad de enero de 2009. Este ajuste en el empleo de la fuerza de trabajo permitió que la empresa ajustara sus stocks de vehículos al bajar la producción de un promedio mensual de más de 65.000 unidades a lo largo del año a menos de 30.000 durante los meses de vacaciones. Pero además de las vacaciones Fiat no renovó los contratos de 350 trabajadores temporales cuyos contratos vencieron en diciembre. En enero despidió a 503 trabajadores y en conjunto con las empresas autopartistas que la proveen despidieron 4.100 trabajadores desde el octubre hasta febrero.

Cuando en marzo la producción aceleró la recuperación, alcanzando las 64.000 unidades producidas, comenzó a implementar horas extras los días sábados y a alargar por 45 minutos por día la jornada del segundo turno de trabajo.

Al mantenerse el buen ritmo de producción en abril, con 59.000 unidades producidas, tanto Fiat como sus proveedores anunciaron la intención de recontractar a 1.200 trabajadores que habían sido despedidos durante el período anterior. Además de generalizar la realización de horas extras, aunque eso sí intentando contabilizarlas como compensación del banco de horas. Esta última situación y el contexto de reactivación productiva permitieron que la protesta del sindicato prosperará y las horas extras se contabilizaran como efectivas y por tanto la empresa debió pagarlas.

### **Iveco**

En Ferreyra, Córdoba, el grupo Fiat tiene también la planta donde se producen los camiones Iveco. La producción en 2008 había crecido hasta alcanzar las 900 unidades mensuales

al iniciar el segundo semestre, pero cayó un 50% en noviembre (460 unidades) y desde entonces no supera las 100 unidades mensuales.

El ajuste de personal realizado por la empresa desató uno de los conflictos más duraderos. Comenzó con la suspensión rotativa de 350 obreros durante todos los jueves y viernes de noviembre y diciembre. A fines de noviembre profundizó el ajuste con el despido de 42 trabajadores contratados, el primero de diciembre los trabajadores cortan la ruta 9 y luego se movilizan hacia la secretaría de trabajo de la provincia donde el sindicato se reúne con las autoridades de la empresa. En la movilización los trabajadores de Iveco confluyen con los de VW y de Gestamp que también se encuentran en conflicto. Frente al nuevo paso en el conflicto el gobierno dictó la conciliación obligatoria y las partes acuerdan que los trabajadores reingresen en la condición de suspendidos, es decir cobrando el equivalente del 70% del salario.

Las suspensiones se extienden durante los meses de enero, febrero y marzo, en los cuales la planta tiene actividad sólo una semana por mes. De este modo, a mediados de enero el sindicato firma un nuevo acuerdo en el que se establece la estabilidad laboral hasta el 31 de marzo de los trabajadores a los que se les vencían los contratos a cambio de una suma fija de \$1.350, mientras se mantienen las suspensiones de los trabajadores efectivos. Una parte de los trabajadores se oponen al acuerdo y dos de los delegados se niegan a firmarlo, ya que reclaman un ingreso equivalente al 75% del salario y el reparto de trabajo. En febrero se realiza una asamblea en la puerta de la empresa donde se decide una movilización a la sede del sindicato para reclamar la realización de una asamblea general de los metalúrgicos de forma tal de unificar las luchas que se desarrollan en Córdoba, a su vez se denuncia la existencia de una cláusula que fue ocultada al firmarse el acuerdo en enero. En esa cláusula se establece que si bien los contratos se extienden hasta fines de marzo, vencido ese plazo no hay opción de negociarlos. Y en la misma movilización se denuncia la situación de los delegados que se negaron a firmar el acuerdo, a los cuales la empresa les impide el ingreso a la planta, impidiéndoles por tanto la realización de sus actividades gremiales.

Al vencer el plazo del acuerdo, el sindicato negocia la estabilidad laboral hasta fin de año de los trabajadores efectivos y hasta mitad de año de los contratados. Negociación que se ve reforzada por el gobierno al poner como condición el fin de los despidos al lanzar un el plan de créditos vía Banco Nación para la compra de camiones de fabricación nacional, es decir Iveco.

A principios de abril, cuando la empresa vuelve a convocar a una parte de los trabajadores suspendidos para reactivar la producción, se realiza una asamblea que reclama por

la situación de los delegados que, a pesar de contar con un amparo judicial, siguen teniendo vedado su ingreso a la fábrica.

A fines de mayo Smata e Iveco acordaron, tal y como aconteció con el resto de las automotrices, el pago de un aumento de \$1.200 por los primeros seis meses del año y retomar la discusión paritaria en el mes de julio.

En cuanto a la producción de camiones Iveco que se realiza en la localidad de Sete Lagoas, Minas Gerais, también debió sufrir un violento ajuste desde que se manifestó la crisis. De producir 1.800 unidades en octubre de 2008 pasó a producir un promedio de 600 unidades durante los primeros meses de 2009, alcanzando su punto más bajo en diciembre cuando salieron de la producción sólo 100 unidades.

El ajuste de personal se realizó a través de la aplicación del banco de horas y del licenciamiento colectivo que se fue extendiendo de acuerdo a cómo se desenvolvían las ventas. A mediados de diciembre la empresa otorgó las vacaciones a sus 1.700 trabajadores, hasta mediados de enero. Al llegar este momento, las licencias fueron renovadas para casi todo su personal hasta principio de febrero. Sólo volvieron a la actividad 350 trabajadores avocados a preparar la línea de montaje de los nuevos productos que la empresa lanzaría en febrero. Al no haber retomado el ritmo de ventas que la empresa consideraba conveniente, el 2 de febrero los trabajadores volvieron a quedar licenciados hasta el mes de marzo. Momento en el que el crecimiento parcial de la producción -600 y 800 unidades en marzo y abril- más la aplicación del banco de horas permitió el fin de las sucesivas renovaciones vacacionales.

### **Ford**

En el caso de Ford Argentina, la producción bajó de casi 10.000 unidades en octubre de 2008 –punto máximo de su crecimiento “histórico”- a poco más de 5.000 unidades entre los meses de febrero y mayo de 2009. La empresa realizó parte del ajuste de su stock a través del cierre de la producción con vacaciones colectivas en el mes de enero, en el que no se produjo ni una unidad. A fines de marzo anunció que se desprendería de 330 trabajadores, al no renovarles sus contratos a partir del primero de mayo. Frente a la protesta del sindicato la empresa se muestra permeable a dar marcha atrás con los despidos a cambio de que los trabajadores suspendan la discusión paritaria. Finalmente al comenzar el mes de mayo se firmó un acuerdo entre Smata y Ford, en el que se estableció el aumento de 1.200 pesos por el primer semestre y la estabilidad de todos los trabajadores hasta el 31 de diciembre de 2009, es decir incluyendo a los trabajadores contratados. En el acuerdo la empresa obtuvo su inclusión en el programa de

recuperación productiva (REPRO), a través del cual el gobierno otorga un subsidio de 600 pesos para cubrir los sueldos de los trabajadores temporarios.

La situación de Ford en Brasil también dista de ser de las más conflictivas. En septiembre de 2008 alcanzó el máximo de producción con 37.000 unidades, bajando apenas 2.500 vehículos en octubre cuando la crisis empezó a hacerse visible. La respuesta de la empresa frente a la necesidad de reducción de stocks fue el adelantamiento de las vacaciones colectivas, la suspensión de las horas extras los sábados y la cancelación temporaria del segundo turno en su fábrica en la localidad de Sao Bernardo do Campo –San Pablo-. Este ajuste se expresa en la producción de diciembre que cae a 1.200 unidades. Pero en enero cuando comienzan a surtir efecto las medidas del gobierno federal la producción inicia un proceso de recuperación que llega a las 33.000 unidades producidas en el mes de marzo. Para lo que ya en el mes de febrero debe empezar a cancelar las licencias colectivas que había otorgado a parte de sus empleados. La suspensión alcanzaba a 3.500 obreros de la fábrica de Camacari –Bahía-, 4.000 de la planta de Sao Bernardo do Campo –San Pablo- y 1.500 de la ubicada en Taubaté –SP-. Abriendo, paralelamente a la cancelación de las licencias, un programa de retiro voluntario en todas las plantas.

### **Resultados para seguir indagando**

Del análisis de la información presentada pueden desprenderse al menos tres líneas de indagación para seguir profundizando:

La primera se vincula con la observación realizada al presentar los números del crecimiento “record”. Durante la expansión del sector, en el período 2003-2008, se presentó como una característica visible de los procesos de acumulación de los capitales que se aplican en la producción automotriz del Mercosur, la posibilidad que tienen de sostener sus ganancias sobre la base de comprar la fuerza de trabajo por un precio inferior a su valor, bajo la forma de intensificación del trabajo y precarización de las condiciones de contratación.

Característica, que se dijo es general de todo el sector de la industria, pero que se ejemplifica explícitamente en la denominada “estrategia de expansión conservadora” desarrollada por Ford en América del Sur. Estrategia que consistió en no contratar a todos los trabajadores que hubieran sido necesarios para afrontar el aumento de la demanda debido al



conocimiento que tienen de las oscilaciones frecuentes de las economías del subcontinente<sup>4</sup>. Es decir que para enfrentar posibles oscilaciones de la demanda, el crecimiento de la producción se sostuvo sin el incremento proporcional de las inversiones, las contrataciones de trabajadores y los salarios. O sea que el crecimiento “record” se sostuvo intensificando la explotación de la fuerza de trabajo y, cuando la crisis mundial hizo necesario ajustar la producción, en vez de sostener a los trabajadores empleados a través de la baja en la intensidad del trabajo, reprodujeron más profundamente el recurso de acudir al despido de trabajadores temporarios y la suspensión de los trabajadores efectivos, de forma tal que mediante la polivalencia y la multifuncionalidad los trabajadores necesarios que quedan en actividad pueden sostener la producción (y las ganancias).

Reflejando que la intensificación del uso de la fuerza de trabajo y la reducción de los costos laborales no responde a una estrategia coyuntural de las empresas frente a la crisis. Si no que ésta, simplemente, hizo más inmediatamente visible una de las características específicas de la acumulación de los capitales automotrices en la región, además de poner las condiciones para su reproducción y profundización. Tanto es así que el sector automotriz de Brasil cerró el mes de mayo de 2009 con 120.378 trabajadores contratados, lo que representa un 5% menos que los 126.500 que trabajaron en 2008<sup>5</sup>.

La crisis también puso en el orden del día un conjunto de cláusulas flexibilizadoras de las relaciones laborales establecidas a lo largo de la década del 90. Las que les permitieron a las empresas contratar personal de manera precaria, otorgándoles mayor flexibilidad a la hora de deshacerse de ella sin dejar de disminuir sus costos. Flexibilización de las relaciones laborales que, al no haber sido modificadas en sentido favorable mientras las condiciones del sector permitieron negociar desde una posición fortalecida para los trabajadores, hará mucho más duros los intentos por cambiarlas ahora en medio de un escenario de crisis, con despidos y suspensiones.

La segunda línea de indagación que se abre es sobre las características organizativas de la acción sindical de los trabajadores automotrices, y surge al comparar la acción de los trabajadores de Brasil y de Argentina. Comparar sus perspectivas, el alcance y los límites de su

---

<sup>4</sup> Estrategia declarada por el Vicepresidente mundial de la empresa Ford en el salón del automóvil de Detroit en enero de 2009.

<sup>5</sup> De acuerdo a los datos publicados por la Confederación Nacional de Metalúrgicos- CUT en junio de 2009.

accionar, la existencia o no de una tendencia a la unificación de los distintos conflictos, la unidad de acción y la búsqueda de superar las diferencias geográficas aprovechadas por las empresas.

En el caso de Brasil parece existir una práctica de acción unificada, que supera la simple unificación sindical a nivel nacional de los trabajadores de una misma central, como es el caso de la Confederación Nacional de Metalúrgicos-CUT; Sino que, a través de experiencias como el comité de trabajadores de VW (donde confluyen tanto sindicatos de la CUT como de Força Sindical), o los encuentros nacionales de trabajadores de Ford, los trabajadores automotrices intercambian información tendiente a homogeneizar las prácticas en las distintas plantas y a fortalecer la unidad de acción. Paralelamente las negociaciones a nivel regional son encaradas de manera conjunta y al menos en el caso de la CUT se reclama la realización de negociaciones colectivas a nivel nacional (no permitidas por ley). También manifiesta una mayor participación en organizaciones internacionales de trabajadores, tanto relación con empresas determinadas (comité internacional de trabajadores de VW y Ford) como de los metalúrgicos en general (FITIM).

En el caso de los trabajadores de la industria automotriz en Argentina está mucho más debilitada la tendencia a la unificación. El SMATA realiza las negociaciones empresa por empresa, tanto cuando se trata de discutir aumentos salariales como de las formas de enfrentar la crisis<sup>6</sup>. No tiende a unificar los reclamos y conflictos, ni bajo un criterio geográfico –acción común de los trabajadores cordobeses o bonaerenses frente a las empresas asentadas en esas provincias-, ni bajo un criterio de empresa –unificar las acciones de los trabajadores de VW para fortalecer las negociaciones tanto en la planta cordobesa como bonaerense. Por el contrario tiende a la fragmentación de los conflictos y las negociaciones no sólo empresa por empresa, sino diferenciando al interior de los trabajadores según la modalidad a través de la cual fueron contratados (efectivos o temporarios).

La tercera línea de indagación se relaciona con la dinámica interna de funcionamiento de las organizaciones obreras.

El análisis de los conflictos desatados en esta nueva etapa de la crisis en la industria automotriz en Argentina, que puso en primer plano la cuestión de las formas de contratación y uso de la fuerza de trabajo, permitió visualizar la presencia de tensiones al interior de los

---

<sup>6</sup> Esto no quiere decir que no haya habido acciones nacionales del SMATA. Ya que cuando la discusión salarial necesitó ser reforzada con movilización esta se realizó, tal y como ocurrió en 2005 con un paro nacional y el corte de la ruta panamericana, o en 2006 frente al conflicto en la rama de concesionarios de autos. Pero claramente no se trata de la forma de acción predominante en este sindicato.

organismos de acción obrera y sus distintas instancias. Es decir, en distintos casos se pudieron observar tensiones y diferencias tanto entre la conducción nacional o regional de la organización sindical con respecto a las comisiones internas y los trabajadores en el lugar de trabajo; o entre la conducción del sindicato y la comisión interna que responde a dicha conducción enfrentadas a delegados de base que expresan posiciones de los trabajadores de planta; como las diferencias entre las distintas instancias orgánicas del sindicato (conducción nacional, regional, comisión interna y delegados) y las asambleas de trabajadores.

Estas tensiones pueden observarse en el conflicto desatado en octubre de 2008 en la planta de General Motors. Cuando frente a la no renovación del contrato de un trabajador temporal la comisión interna inicia el plan de lucha, y tras el accionar de los trabajadores de base y sus delegados (piquetes en la planta, asambleas, paralización de la producción) y, sobre todo, tras la respuesta beligerante de la empresa (anuncia 435 despidos y adelanta la parada técnica) la conducción del sindicato, primero regional y luego nacional, resuelve intervenir.

Del mismo modo en el conflicto abierto en Iveco. Son los delegados que no responden a la conducción del sindicato, junto a algunos trabajadores de la planta -tanto temporarios como efectivos-, los que convocan a los trabajadores a movilizarse denunciando el acuerdo firmado entre la empresa y SMATA en enero de 2009, y expresan perspectivas que desbordan los posicionamientos oficiales del sindicato.

En el mismo sentido, pueden observarse las tensiones existentes en la conflictiva negociación salarial con Renault que se desarrolló entre abril y junio de 2009. Es decir, que se realizó apenas unos meses después del despido de 300 trabajadores resultado de la negociación del SMATA ya que la intención declarada por la empresa era desprenderse de 600 trabajadores. Antes de cerrarse el acuerdo a principios de junio, los trabajadores rechazaron en varias asambleas de fábrica la propuesta de la empresa que era avalada por el sindicato y resolvieron la realización de un plan de lucha.

Está claro que no se trata de diferencias y tensiones nuevas en las organizaciones sindicales. A lo largo de las distintas negociaciones que se llevaron a cabo durante el período de crecimiento previo a la etapa actual de la crisis, especialmente en la discusión salarial, muchas veces los reclamos realizados en las asambleas por lugar de trabajo o en posiciones de delegados que no responden a la conducción del Smata superaban a los acuerdos alcanzados por el sindicato. Es decir que desde distintas instancias y formas organizativas de los trabajadores automotrices existieron posiciones que buscaban ir más allá de las propuestas del sindicato.

Sin embargo es en el contexto de recrudecimiento de los conflictos de los últimos meses donde estas diferencias cobran mayor visibilidad. No sólo en cuanto a la repercusión pública general que alcanzaron, sino en cuanto a la mayor posibilidad de plasmarse en acción efectiva de las organizaciones obreras y la actualización de una discusión que precisa ser profundizada.

ANEXOS:

1- Información seleccionada de la industria automotriz del Mercosur 1990-2008.

Año	Producción		Ventas		Empleo	
	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina	Brasil	Argentina
1990	847.838	99.639	661.337	95.960	117.396	17.430
1991	887.912	138.958	732.444	165.806	109.428	18.317
1992	1.017.550	262.022	724.651	349.245	105.664	22.161
1993	1.324.665	342.344	1.081.386	420.850	106.738	23.027
1994	1.499.817	408.777	1.330.459	508.152	107.134	25.734
1995	1.536.866	262.401	1.652.278	327.982	104.614	21.362
1996	1.738.273	313.152	1.673.136	376.143	101.857	22.728
1997	1.984.403	446.306	1.873.665	426.326	104.941	26.286
1998	1.501.060	457.956	1.466.423	455.372	83.049	22.963
1999	1.286.503	304.834	1.195.609	380.102	85.100	18.522
2000	1.596.882	339.246	1.403.833	306.945	89.134	17.381
2001	1.716.522	235.577	1.511.187	176.667	84.834	14.250
2002	1.700.146	159.401	1.396.157	82.345	81.737	12.166
2003	1.721.841	169.621	1.346.330	155.666	79.047	12.051
2004	2.181.131	260.402	1.478.118	311.961	88.783	13.751
2005	2.375.142	319.755	1.626.683	402.690	94.206	16.485
2006	2.471.224	432.101	1.785.372	460.478	93.243	19.095
2007	2.801.011	544.647	2.185.645	564.926	104.274	24.164
2008	2.880.802	597.086	2.820.350	611.770	s/d	s/d

Fuentes: ANFAVEA, ADEFA.

2- Producción mensual, empresas seleccionadas de Argentina y Brasil 2008-2009.

Fuente: ANFAVEA, ADEFA.

**Ford**

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	1.875	0	21.430	18.775
febrero	8.834	4.791	21.232	28.143
marzo	7.610	5.834	26.809	33.481
abril	8.375	5.373	30.776	24.244
mayo	7.742	5.107	30.651	s/d
junio	7.661		33.973	
julio	6.839		33.909	
agosto	6.534		30.486	
septiembre	8.812		37.045	
octubre	9.503		34.185	
noviembre	6.273		24.357	
diciembre	3.585		1.237	
Total	83.643	21.105	326.090	104.643

### General Motors

	Argentina		Brasil	
	2.008	2.009	2008	2009
enero	12.653	4.559	54.296	28.908
febrero	6.106	640	47.911	32.968
marzo	10.199	6.690	53.928	50.584
abril	11.188	6.766	56.625	46.627
mayo	11.193	6.891	54.041	s/d
junio	8.679		63.321	
julio	12.711		65.296	
agosto	11.376		61.607	
septiembre	11.420		58.985	
octubre	6.713		48.825	
noviembre	5.431		18.956	
diciembre	4.242		20.028	
Total	111.911	25.546	603.819	159.087

### Mercedes Benz

	Argentina		Brasil	
	2.008	2.009	2008	2009
enero	833	6	5.443	3.725
febrero	2.518	848	5.397	4.702
marzo	2.830	915	7.092	5.955
abril	3.216	511	8.446	5.978
mayo	3.241	989	8.577	s/d
junio	3.119		9.310	
julio	3.376		9.821	
agosto	3.237		9.328	
septiembre	3.482		8.475	
octubre	3.288		10.057	
noviembre	2.948		8.206	
diciembre	582		2.929	
Total	32.670	3.269	93.081	20.360

### Toyota

	Argentina		Brasil	
	2.008	2.009	2008	2009
enero	3.214	3.070	4.783	3.213
febrero	4.967	4.807	1.532	4.660
marzo	6.580	5.449	4.401	5.899
abril	4.617	4.729	6.591	4.583
mayo	6.058	5.124	6.045	s/d
junio	4.550		6.969	
julio	6.424		6.877	
agosto	5.615		6.998	
septiembre	6.587		6.689	
octubre	4.922		7.047	
noviembre	5.711		5.838	
diciembre	5.294		3.213	
Total	64.539	23.179	66.983	18.355

## Renault

	Argentina		Brasil	
	2.008	2.009	2008	2009
enero	7.988	5.712	11.001	4.333
febrero	1.062	46	11.975	5.579
marzo	5.811	4.571	11.599	7.332
abril	7.954	4.209	12.520	9.828
mayo	5.983	4.553	9.823	s/d
junio	5.717		8.293	
julio	9.005		13.844	
agosto	7.842		13.854	
septiembre	8.850		11.317	
octubre	7.253		10.861	
noviembre	2.791		6.767	
diciembre	3.080		306	
Total	73.336	19.091	122.160	27.072

## Volskwagen

	Argentina		Brasil	
	2.008	2.009	2008	2009
enero	890	0	67.897	56.126
febrero	4.531	0	69.796	61.767
marzo	5.235	3.858	75.402	73.572
abril	5.028	4.697	77.684	73.826
mayo	5.530	5.449	77.537	s/d
junio	5.249		81.735	
julio	5.701		81.442	
agosto	6.215		78.582	
septiembre	6.535		69.403	
octubre	6.510		86.181	
noviembre	6.145		56.350	
diciembre	5.587		26.880	
Total	63.156	14.004	848.889	265.291

## Fiat

	Argentina		Brasil	
	2.008	2009	2008	2009
enero	183	1418	59.857	46.339
febrero	449	2700	62.766	48.336
marzo	720	4905	67.887	64.251
abril	1.619	4260	70.847	58.953
mayo	2.657	7.314	68.297	s/d
junio	3.400		69.156	
julio	4.090		69.558	
agosto	3.872		69.276	
septiembre	4.383		64.936	
octubre	4.318		58.275	
noviembre	2.775		37.582	
diciembre	234		24.013	
Total	28.700		722.450	217.879

## Iveco

	Argentina		Brasil	
	2008	2009	2008	2009
enero	442	0	671	752
febrero	564	70	776	333
marzo	557	104	1.238	591
abril	629	84	1.206	822
mayo	694	97	1.654	s/d
junio	587		1.520	
julio	778		1.789	
agosto	723		1.601	
septiembre	895		1.774	
octubre	877		1.852	
noviembre	458		1.399	
diciembre	136		104	
Total	7.340	355	15.584	2.498