



Transformaciones, rentabilidad y empleo en la cúpula industrial. Análisis de la cúpula automotriz en la post-Convertibilidad¹

Juan Santarcángelo²

jsantarc@ungs.edu.ar

Guido Perrone³

gperrone@ungs.edu.ar

Resumen

Desde la crisis del 2001, la economía argentina ha registrado tasas anuales de crecimiento promedio del orden del 8% y la economía ha logrado generar más de cuatro millones de puestos de trabajo. Uno de los actores centrales de este desempeño ha sido la cúpula industrial, compuesta por las 100 empresas manufactureras más importantes del país en relación a sus volúmenes de venta. Sin embargo, las transformaciones sufridas al interior de dicha cúpula no han sido homogéneas, y mientras sectores como Química y Plásticos y Alimentos, Bebidas y Tabaco registraron una caída en su peso relativo; los sectores Automotriz y Siderurgia se vieron fuertemente beneficiados durante estos años. En este contexto, el propósito del presente trabajo es examinar por un lado, las transformaciones registradas al interior de la cúpula industrial en términos de su peso en la actividad manufacturera y la importancia relativa de las distintas ramas que la componen; y por el otro, brindar una caracterización de la cúpula automotriz y la evolución de su producción, su capacidad de generación de empleo, la forma que asume la distribución del excedente generado y su creciente vinculación y dependencia del sector externo.

Palabras clave: CÚPULA EMPRESARIA - CONCENTRACIÓN - RENTABILIDAD

Abstract

Since the 2001 crisis, the Argentine economy has registered annual average growth rates of 8% and the economy was able to generate more than four million jobs. One of the main actors of this performance was the 100 largest industrial corporations regarding its sales volume. However, the transformations experienced by the industrial elite have not been homogeneous; and while Chemistry and Plastics, and Food, Beverages and Tobacco suffered a loss in its relative weight, the Automobile, Iron and Steel

¹ Los autores agradecen muy especialmente los valiosos comentarios que Daniel Azpiazu, Esteban Serrani y Pablo Manzanelli realizaron a una versión preliminar de este trabajo, y naturalmente se los exime de los errores que pudieran subsistir en el mismo. Asimismo se agradece los valiosos comentarios recibidos en el marco de la exposición de una versión preliminar de este trabajo en la Tercer Jornada de Historia de la Industria y los Servicios (Buenos Aires) así como los de los editores y evaluadores de la revista.

² Investigador Adjunto del CONICET y del Área de Economía Política del Instituto de Industria, Universidad Nacional de General Sarmiento.

³ Investigador docente del Área de Economía Política del Instituto de Industria, Universidad Nacional de General Sarmiento.

industry were clearly benefited during these years. In this context, the aim of this paper is, on the one hand, examine the economic transformations registered within the 100 largest industrial corporations regarding its relative share and relevance of the different branches; and on the other, characterize the automobile largest corporations, the evolution of its production, its level of employment, the way in which the surplus generated its distributed and the dependence of these firms on the world market.

Key words: CORPORATE LEADERSHIP - CONCENTRATION - PROFITABILITY

Recibido: 24 de octubre de 2011

Aprobado: 15 de abril de 2012

Introducción

Luego de la profunda crisis que enfrentó en el año 2001, la economía argentina ha experimentado un notable proceso de recuperación con importantes efectos económicos y sociales que se han ido consolidando de la mano de una fuerte generación de nuevos puestos de trabajo. Este proceso posee como una característica distintiva de otros períodos de crecimiento reciente el destacado desempeño económico del sector industrial. Por primera vez desde mediados de la década de 1970, la actividad manufacturera se ha expandido a tasas muy elevadas durante todo el período, e incluso hasta el año 2007 superiores a las registradas para el promedio de la economía argentina, revirtiendo además la tendencia de constante expulsión de trabajadores iniciada con la irrupción de la dictadura militar a mediados de los años setenta.

Las profundas transformaciones que ha experimentado el país durante los años de auge del neoliberalismo, el posterior colapso económico sufrido a comienzos de siglo, así como la actual etapa de recuperación de la economía doméstica, han tenido importantes efectos sobre el entramado industrial, aunque el desempeño de las ramas manufactureras no ha sido homogéneo. Estos procesos resultaron en un creciente grado de concentración y centralización al interior del sector industrial, que puede apreciarse a través del estudio de la cúpula empresaria.⁴

Los estudios sobre el desempeño que ha tenido la elite económica y la cúpula industrial en particular en Argentina comenzaron a proliferar a fines de los años setenta y comienzos de los años ochenta, y se centraron en analizar las características que tuvo este conjunto de empresas durante la primera y segunda etapa de la industrialización por sustitución de importaciones (ISI), los cambios que experimentó la cúpula empresaria con el cambio de modelo de acumulación implantado por la dictadura militar de mediados de los años setenta y el papel desempeñado por el capital extranjero en estos procesos.⁵ Unos años más tarde, con la consolidación de la democracia e instauración del régimen de convertibilidad, los trabajos especializados comenzaron a centrarse no sólo en la profundización del predominio estructural del conjunto de empresas de mayor nivel de facturación del país sino también en el incremento en el proceso de extranjerización de la cúpula empresaria y en un modo más general indagaban sobre los alcances y características que presentaban la concentración y centralización del capital en la economía argentina a finales del siglo XX.⁶

⁴ Siguiendo la clasificación elaborada por el INDEC en la Encuesta Nacional a Grandes Empresas (ENGE), al hablar de cúpula empresaria nos referimos a las 500 empresas privadas más grandes del país en términos de su volumen de ventas, excluyendo los sectores agropecuario y financiero. Asimismo, los datos sobre la cúpula empresaria provienen de la información publicada periódicamente por el INDEC a partir de la ENGE.

⁵ Entre otros se puede consultar CONADE (1973), Sourrouille (1978), Schvarzer (1978 y 1983), Dorfman (1983), Basualdo (1984), Azpiazu y Kosacoff (1985), y Azpiazu, Basualdo y Khavisse (1986).

⁶ Entre otros se puede consultar Azpiazu (1995, 1997 y 1998), Basualdo (1992, 1997 y 2000) y Kulfas (2001).

Luego de la crisis del 2001, y de la mano de un importante proceso de recuperación económica, los trabajos sobre este actor se han centrado en caracterizar las transformaciones experimentadas por la cúpula en un contexto de inédito crecimiento económico, en donde el estudio de la elite empresaria industrial cobra especial relevancia dado el incipiente proceso de reindustrialización económica experimentado así como el proceso de consolidación de la extranjerización y concentración económica.⁷ En este contexto, el presente trabajo busca contribuir a esta literatura a partir de analizar las principales transformaciones que experimentó la cúpula industrial⁸ en el período post-Convertibilidad. En particular, tomando en consideración la centralidad que la rama automotriz ha tenido tradicionalmente en la estructura industrial argentina y el grado de desarrollo que ha alcanzado en nuestro país, así como su evolución en la presente década, se prestará especial atención a la dinámica de las principales empresas que operan en ese sector. A partir de este estudio, nos proponemos dar cuenta de la evolución en la producción y las ventas de la cúpula automotriz en la última década, relacionando su trayectoria con la generación y distribución del valor agregado al interior del sector, observando en particular el comportamiento en términos de la productividad del trabajo, la evolución de los salarios y la rentabilidad en el sector, su capacidad para generar nuevos puestos de trabajo, así como el grado de vinculación con el sector externo de las firmas que operan en la rama automotriz.

Con estos objetivos, el trabajo se estructura en tres secciones. En la siguiente sección se analiza brevemente las principales características que presenta la cúpula empresaria y en particular la cúpula industrial desde comienzos de los años noventa a la actualidad, con el fin de determinar la evolución de su composición, el proceso de extranjerización que ha tenido lugar en las últimas dos décadas, y las principales transformaciones experimentadas entre las empresas de mayor tamaño de la economía.⁹ En la tercera sección estudiamos las características más destacadas de las empresas que componen la cúpula automotriz, la evolución de su producción, su capacidad de generación de empleo, así como la distribución del excedente generado y su creciente vinculación y dependencia del sector externo. Por último, el trabajo finaliza presentando las principales conclusiones.

⁷ Entre otros se puede consultar Castellani (2004), Basualdo (2006), PNUD (2009), Azpiazu y Schorr (2010), Burchik (2010), CIFRA (2010), Azpiazu (2011), Azpiazu, Manzanelli y Schorr (2011), Basualdo (2011), Santarcángelo y Perrone (2012), Schorr, Manzanelli y Basualdo (2012). Referidos específicamente al análisis del proceso de extranjerización de la cúpula empresaria véase Gigliani, Jacoby y Perrone (2008) y Santarcángelo (2011)

⁸ Al referirnos a cúpula industrial consideramos a las 100 empresas manufactureras de mayores ventas entre las que componen la cúpula empresaria.

⁹ Es importante señalar que la Encuesta de Grandes Empresas (ENGE) tiene datos desde el año 1993 dado que comienza a elaborarse con el Censo Nacional Económico de 1994.

La cúpula empresaria e industrial

A partir del abandono del régimen de Convertibilidad y la devaluación del peso en el año 2002, la economía local comenzó una paulatina recuperación que, sustentada en una elevada tasa de cambio permitió elevar el grado de protección efectiva de la producción local. Asimismo, los efectos de la nueva paridad cambiaria en el marco de profunda crisis económica, favoreció una rápida recuperación de la rentabilidad mediante una aguda contracción de los salarios y, con ello, de los costos salariales. Como resultado, la economía registró para el período 2003-2010 tasas de crecimiento anuales acumulativas del orden del 7,6% -lo que constituye la tendencia de crecimiento del país más alta en los últimos cien años-, el sector industrial creció a un ritmo del 8,2%, la inversión bruta interna fija (IBIF) creció sostenidamente y la relación IBIF con el producto bruto interno (PBI) se incrementó en más de un 200% desde los deprimidos niveles registrados durante los años finales del régimen de Convertibilidad.

Desde el punto de vista del empleo, el país generó desde el 2003 a la actualidad más de cuatro millones de puestos de trabajo, reduciendo sostenidamente los elevados niveles de desempleo, subempleo y pobreza existentes a comienzos del período, y que para el año 2009 se habían reducido a 8,8%, 10,5% y 12% respectivamente, según la información oficial publicada por el INDEC. Esta nueva dinámica de crecimiento económico sustentado en el desarrollo de sectores con gran demanda de empleo refleja el hecho que durante la post-Convertibilidad no sólo se registraron mayores tasas de crecimiento promedio en los principales sectores de la economía en relación a la década de 1990, sino que además los motores de la expansión en la actual etapa se encuentran vinculados a la producción de bienes, y en particular a la industria manufacturera.

El mayor dinamismo de los sectores productores de bienes se observa claramente hasta el año 2007, mientras que desde entonces la producción de servicios se expande a mayor ritmo. No obstante, a diferencia de lo ocurrido durante la década previa, el fuerte ritmo de crecimiento de las ramas productoras de servicios ha sido acompañado por una significativa expansión de la producción de bienes, y en particular de la actividad industrial. Es decir que, si bien la participación relativa de la industria en el PBI ha cesado su crecimiento a partir del año 2007, en términos absolutos se observa una importante expansión de las ramas manufactureras, lo que sin dudas constituye un rasgo distintivo del período post-Convertibilidad.

La cúpula empresaria no estuvo al margen de las enormes transformaciones que registró la economía argentina a lo largo de estos años. Una primera aproximación a dicho fenómeno puede realizarse a partir del análisis de la evolución de la cantidad de empresas que conforman la cúpula para cada actividad económica, información que es presentada en el Cuadro 1.

Cuadro 1: Cúpula empresaria. Cantidad de empresas por actividad principal. Años seleccionados.

Actividad Principal	1993	1996	1999	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Minas y canteras	13	19	20	20	37	37	38	40	40	40	39
Industria manufacturera	323	319	303	304	305	312	307	307	302	283	287
Alimentos, bebidas y tabaco	109	107	113	111	115	112	110	110	107	107	105
Combustibles, químicos y plásticos	91	89	83	83	79	80	78	77	82	76	78
Maquinarias, equipos y vehículos	44	38	37	40	38	46	46	48	45	43	45
Resto	79	85	70	70	73	74	73	72	68	57	59
Resto de actividades (1)	164	162	177	176	158	151	155	153	158	177	174

(1) Incluye Electricidad, gas y agua, Comunicaciones, Construcción, Comercio, Transporte, y Otros servicios.

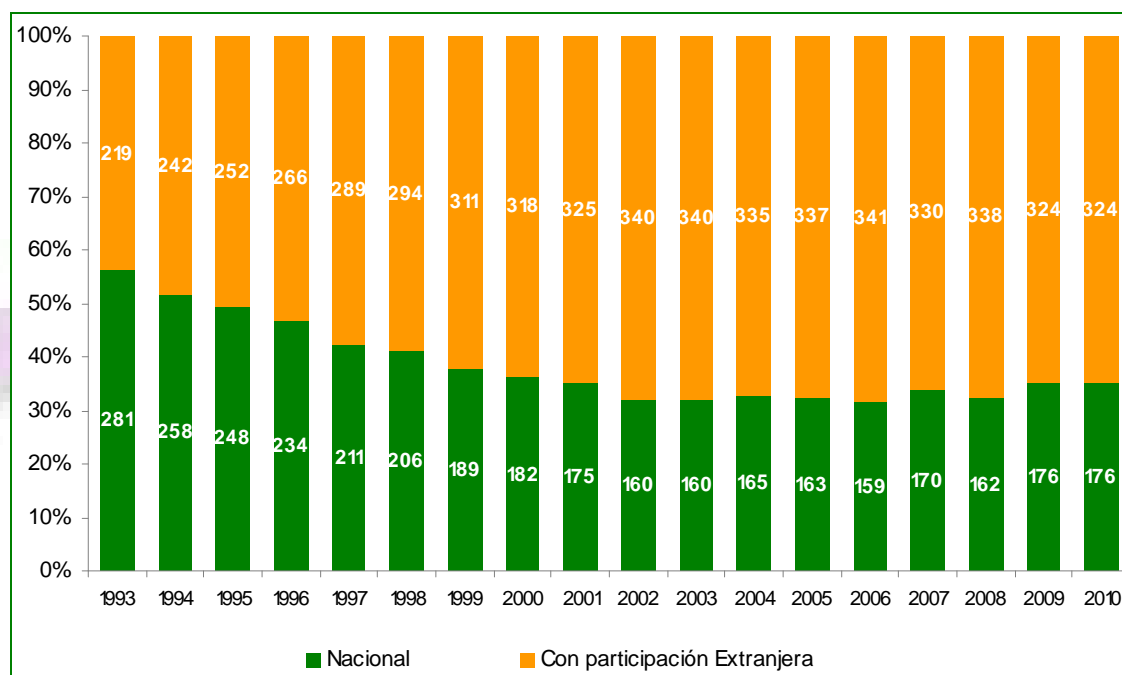
Fuente: Elaboración propia en base a la ENGE del INDEC

Fuente: Elaboración propia en base a la ENGE del INDEC.

Como puede apreciarse, alrededor del 60% de las empresas de la cúpula se ubica dentro de actividades vinculadas a la industria manufacturera, y esta participación no se ha visto alterada significativamente, en términos de cantidad de empresas, con la devaluación del año 2002. Este dato muestra que, a pesar del gran crecimiento de la industria en estos años, no se agregaron nuevas firmas manufactureras al conjunto de las 500 empresas más grandes de la economía argentina lo que, como se verá en el próximo apartado, resulta consistente con la idea de que buena parte de la expansión de las actividades manufactureras estuvo concentrado en un reducido número de muy grandes empresas industriales.

Por otra parte, resulta llamativa la evolución de la cantidad de empresas que operan dentro de la actividad Minas y Canteras, cuya participación en la cúpula empresaria se triplica desde comienzos de los años noventa y en el año 2010 representa un 8% del total de las empresas. Por último, Resto de actividades (que incluye electricidad, gas y agua, comunicaciones, construcción, comercio, transporte y otros servicios) reduce su peso en un 8% a partir de la devaluación, aunque en los últimos años bajo análisis recupera su participación en paralelo a un menor peso de las firmas manufactureras, alcanzando en esos años los niveles máximos registrados durante la década de 1990, representando en 2009 el 35% de las empresas que componen la cúpula.

A pesar de no observarse grandes cambios en relación a la cantidad de empresas de la cúpula que se desempeñan en cada actividad, a lo largo de los años analizados operaron modificaciones sustantivas en las principales firmas de la economía. Una de las transformaciones más relevantes es el agudo proceso de extranjerización de la cúpula empresaria. En el Gráfico 1 analizamos este fenómeno, que nos permite dar cuenta del nivel de extranjerización que ostenta la cúpula empresaria argentina.

Gráfico 1: Cantidad de Grandes Empresas por Origen del Capital. 1993-2010.

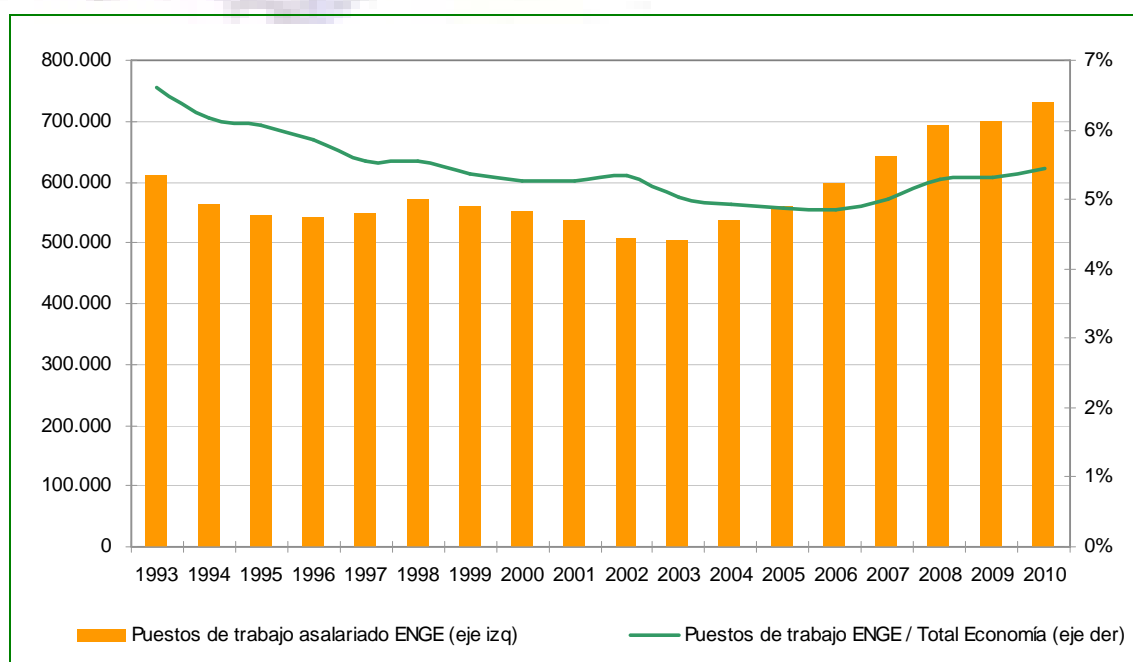
Fuente: Elaboración propia en base a la ENGE del INDEC.

Como podemos apreciar en el gráfico, la cúpula empresaria ha experimentado un notable proceso de extranjerización durante los años noventa, cuando el capital local pasa de representar el 56% del total de empresas en 1993 a tener solo el 32% en 2002. Este proceso no fue revertido en el período post-Convertibilidad, sino que en la actual etapa se consolida el fuerte peso de las firmas de capital extranjero en la cúpula representando en 2010 casi dos tercios del total de empresas de la cúpula. De este modo, en un contexto de inédito crecimiento de la economía local, el capital extranjero ha logrado conservar su peso en la cúpula empresaria argentina en niveles extremadamente elevados. Aún más, entre las empresas de la cúpula, aquellas que pertenecen a capitales extranjeros constituyen las firmas de mayor tamaño, tanto en términos de facturación como del valor agregado generado, y en las que el nivel de rentabilidad es muy superior al de las empresas que pertenecen a capitales nacionales.¹⁰ Estos elementos dan cuenta de la centralidad que exhibe el capital extranjero en la estructura económica actual, y pone de relieve su relevancia en el reciente proceso de expansión de la economía argentina.

¹⁰ En relación a esta problemática, Gigliani, Jacoby y Perrone (2008) realizan un análisis detallado del proceso de extranjerización de la cúpula empresaria. En este trabajo, los autores muestran a partir del estudio de diversos indicadores (tales como cantidad de empresas, valor agregado, utilidades, empleo y salarios por origen del capital) que la transnacionalización de las empresas locales cobró gran dinamismo durante el período de Convertibilidad y se estabilizó en torno a valores muy altos después de la devaluación del peso, lo que resultó en que en la actualidad las firmas extranjeras sean cada vez más grandes tanto en relación al nivel de ventas de las firmas como en el valor agregado por ellas. Esta evolución tiene una vinculación estrecha con la dinámica que exhiben sus ganancias, dado que las empresas extranjeras obtienen un nivel de rentabilidad mucho más elevado que las nacionales a lo largo de todo el período. Véase también en relación a este tema Santarcángelo (2011).

Un elemento central a la hora de analizar el rol desempeñado por la cúpula en las últimas décadas es el impacto que han tenido las grandes empresas en materia de generación de puestos de trabajo, en el contexto de un proceso de significativa expansión del empleo en el conjunto de la economía. Para analizar la contribución de la élite empresaria a la generación de empleo durante el período post-Convertibilidad puede observarse la evolución de la cantidad de puestos de trabajo asalariado que corresponden a firmas de la cúpula en relación a la evolución esa misma variable para el total de la economía. La relación entre ambas variables se presenta en el Gráfico 2.

Gráfico 2: Puestos de trabajo asalariado en las 500 empresas de mayor tamaño y relación entre el empleo de las grandes empresas y el empleo total. 1993-2010.



Fuente: Elaboración propia en base a la ENGE del INDEC.

Como podemos apreciar, a lo largo de la década de 1990 el nivel de empleo en las firmas que componen la cúpula empresaria exhibe una tendencia decreciente, que se agudiza a partir del año 1998 con el inicio de la crisis terminal del régimen de Convertibilidad, y alcanza su punto más agudo con el estallido de la crisis en 2002, manteniéndose en torno a los 500 mil puestos de trabajo hasta el año siguiente. Esta caída en términos absolutos fue aún más acelerada que la contracción registrada en el conjunto de la economía en esos años, por lo que el peso relativo de la cúpula en el total del empleo generado en la Argentina exhibió una tendencia declinante a lo largo de toda la década. En el año 1993, las empresas de la cúpula explicaban el 6,6% del empleo asalariado total de la economía, mientras que en 1998 el peso de las principales empresas había caído al 5,6%, y en 2001 las principales firmas del país sólo generaban el 5,3% de los puestos de trabajo totales. Así, a la salida de la Convertibilidad la cúpula

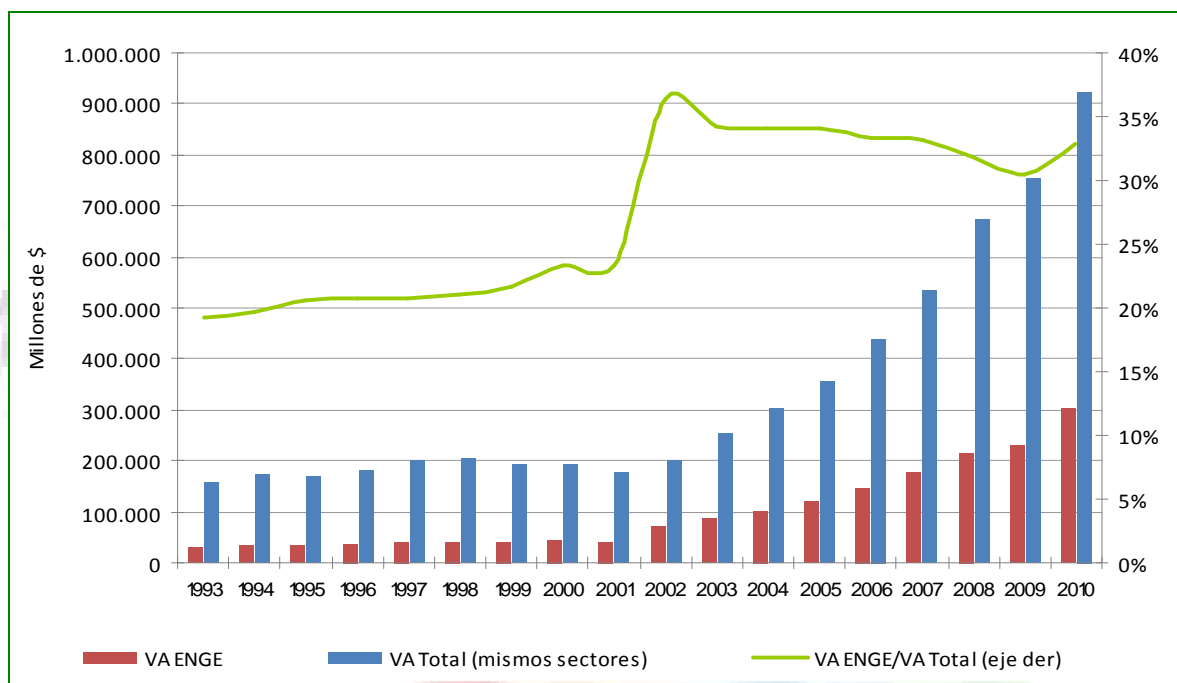
empresaria generaba alrededor de 500 mil puestos de trabajo asalariado, mientras que en 1993 alcanzaba los 610 mil empleos.

En el período post-Convertibilidad, sin embargo, la tendencia declinante en la cantidad de puestos de trabajo se revirtió, y las empresas de la cúpula aumentan significativamente su demanda de empleo. De esta forma, desde el abandono de la Convertibilidad la cantidad de puestos de trabajo asalariado en las principales firmas del país se incrementó en términos absolutos un 44%, lo que implica la creación de casi 225 mil nuevos puestos de trabajo entre 2002 y 2010. No obstante, si se observa el peso de la cantidad de puestos de trabajo de la cúpula en relación al total de la economía, la tendencia que se registra en estos años difiere considerablemente, y se asemeja a la trayectoria seguida durante la década de 1990. El nuevo escenario vigente a partir de la devaluación del peso no revirtió la tendencia declinante del peso de la cúpula en el empleo total observada durante la vigencia del régimen de Convertibilidad, sino que hasta 2007 continúa la trayectoria descendente -aunque a menor ritmo que en la década anterior-, mientras que en los años posteriores asciende levemente para estabilizarse en torno al 5% del empleo total.

Esta dinámica no implica que la cúpula no haya incrementado su demanda de trabajo, que como vimos se expande significativamente, sino que muestra que a lo largo de la década la generación de empleo en las empresas de la cúpula ha evolucionado, en promedio, a un ritmo similar al registrado para el promedio de la economía. Dicha trayectoria adquiere mayor relevancia cuando se analiza la evolución del valor agregado bruto¹¹ generado en la cúpula durante este período. Para dar cuenta de este fenómeno, en el Gráfico 3 se presenta la evolución del valor agregado bruto generado en las 500 grandes empresas en relación al valor agregado total de la economía, considerando los mismos sectores que componen la ENGE. Como podemos apreciar a partir del gráfico, la élite empresaria tuvo a lo largo de la década del noventa un rol significativo en términos de la nueva riqueza generada en la economía argentina, y su peso en el producto total mostró una tendencia fuertemente alcista durante la vigencia del régimen de Convertibilidad, pasando del 19,2% del valor agregado total en 1993 al 23,3% en el año 2001.

¹¹ Siguiendo la definición del INDEC, el valor agregado bruto (VAB) de la empresa se obtiene como diferencia entre el valor de producción y el consumo intermedio. Considera los sueldos y salarios, las contribuciones sociales, los impuestos sobre la producción, las amortizaciones y el excedente de explotación. El valor agregado de la empresa es equivalente a la suma del valor agregado de las unidades productivas, y en cada una de estas unidades se encuentra consolidado el valor agregado de las unidades auxiliares que le prestan servicios.

Gráfico 3: Evolución del VA de las 500 empresas, VA total (mismos sectores que ENGE) en millones de pesos corrientes. 1993-2010.



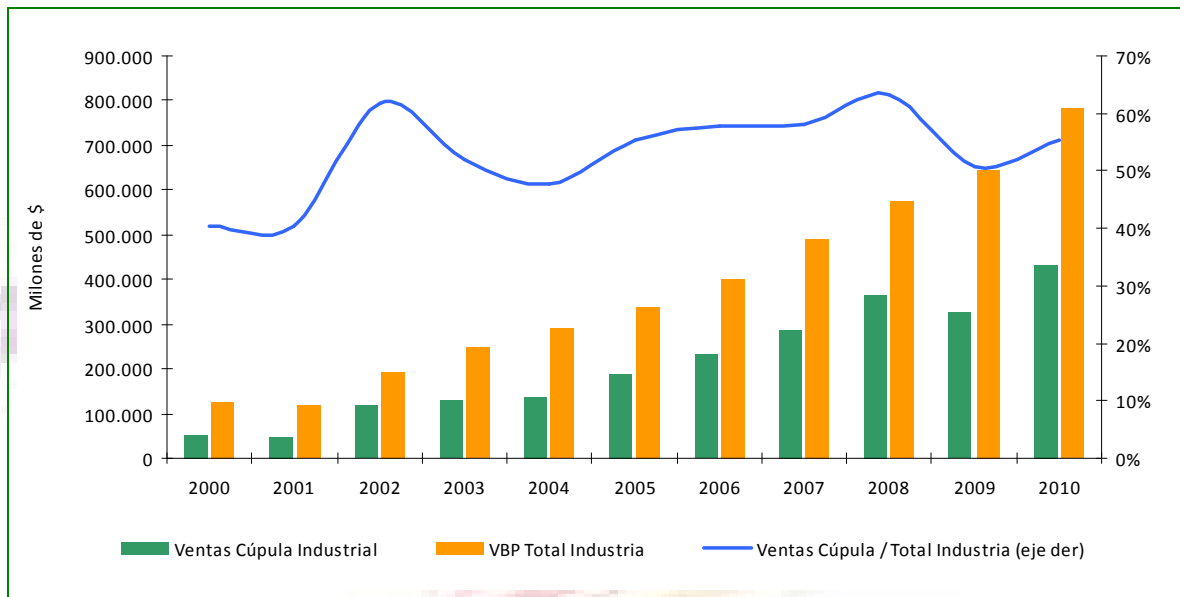
Fuente: Elaboración propia en base a INDEC.

Sin embargo, a partir de la devaluación, se produjo un importante salto en la relación entre el VAB de las 500 principales empresas y el VAB del total de la economía. En el año 2002, el peso de las empresas de la cúpula en la generación de riqueza superó el 36%, mientras que en los años posteriores se estabilizó en valores cercanos al 34%, con una leve caída en el bienio 2008-2009. Esta trayectoria evidencia que uno de los resultados de la crisis y su posterior salida fue que el nivel de concentración de la economía argentina se incrementó significativamente, ya que las principales empresas del país incrementaron en un 50% su peso en la generación de valor agregado en relación a los niveles que tuvo durante el régimen de Convertibilidad. Asimismo, queda de manifiesto que no se trató de un proceso gradual -como el que puede observarse a lo largo de los años noventa- sino que respondió fundamentalmente al *shock* asociado al colapso del régimen convertible y la devaluación del peso en el año 2002.

Una tendencia similar se verifica al interior del sector industrial. Al estudiar el conjunto de las principales firmas manufactureras podemos apreciar que, al igual que lo ocurrido con el total de la cúpula, la crisis de la Convertibilidad trajo aparejado un importante aumento en el grado de concentración de la producción y las ventas. Para dar cuenta de este fenómeno, en el Gráfico 4 se presenta la evolución de las ventas de la cúpula industrial y el valor bruto de producción (VBP)¹² total de la actividad manufacturera, así como la trayectoria de la relación entre ambas variables.

¹² Entendemos por valor bruto de producción (VBP) de las unidades comprende los ingresos devengados en el año calendario por los siguientes conceptos: ventas de bienes producidos, trabajos industriales, reparación de

Gráfico 4: Evolución de las Ventas de la cúpula industrial, VBP de la industria y del cociente Ventas cúpula industrial/VBP industria. Valores corrientes. 2000-2010.

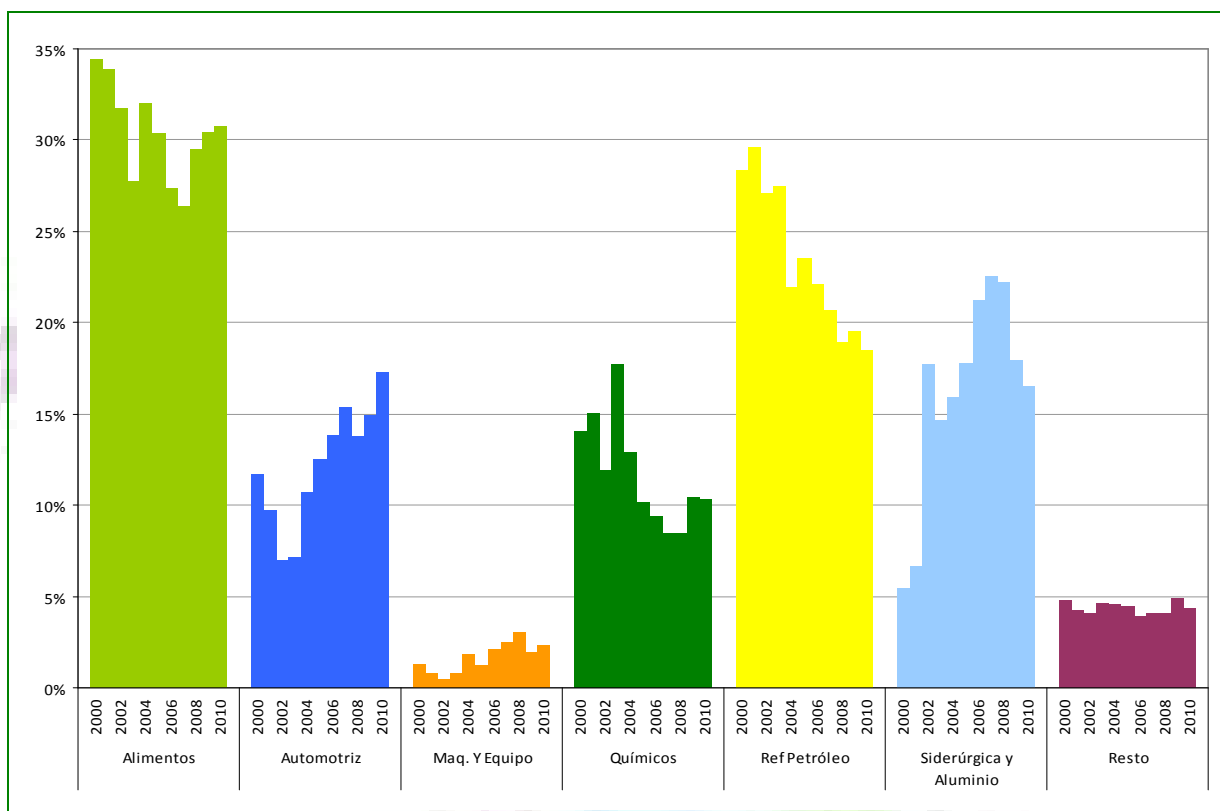


Fuente: Elaboración propia en base a INDEC, y a las Revistas Mercado y Prensa Económica.

Como podemos ver, mientras que las 100 principales empresas industriales explicaban a comienzos de la década aproximadamente el 40% del Valor Bruto de Producción sectorial, luego de la devaluación dicha proporción superó rápidamente el 60% de las ventas totales. La evolución de las ventas de las principales firmas evidencia que el peso de la cúpula industrial en el total de la producción manufacturera se encuentra desde entonces en niveles notablemente elevados. En un contexto de fuerte crecimiento de la actividad, dicha evolución implica que buena parte de la expansión del sector manufacturero está explicada por el dinamismo de las empresas que conforman la cúpula industrial.

Al interior del sector manufacturero, mientras tanto, el nuevo patrón de crecimiento post-devaluación se corresponde con importantes transformaciones en la composición de la fracción de la cúpula empresaria que se desempeña en dicho sector. En el Gráfico 5 puede apreciarse la evolución de la participación de la facturación de cada rama en el total de ventas de la cúpula industrial.

maquinaria y equipos que pertenecen a terceros, margen bruto generado por actividades comerciales, comisiones por la intermediación en la bienes y servicios de terceros, prestación de servicios, y generación y venta de electricidad.

Gráfico 5: Proporción de ventas dentro de la cúpula industrial, por actividad. 2000-2010.

Fuente: Elaboración propia en base a la revista Mercado y a la base del Área de Economía Política-UNGS.

Como podemos apreciar, el sector Alimentos, Bebidas y Tabaco concentra la mayor proporción de ventas en esta etapa, aunque la tendencia a lo largo del período es decreciente. Una evolución similar se observa para Refinería de Petróleo, que si bien mantiene su participación en la de cantidad de empresas que componen la cúpula industrial, su peso en la facturación total declina fuertemente, pasando de representar el 30% del total de ventas en 2001, a solo el 18% en el año 2010. No obstante, aún cuando el nivel de ventas haya declinado en términos relativos, las refinerías todavía muestran un volumen de facturación por empresa marcadamente superior al promedio de la cúpula, y constituyen uno de los sectores en los que se concentran las firmas de mayor tamaño.

Por el contrario, en los sectores Maquinaria y Equipo, Químicos y Plásticos y Resto de las Actividades¹³ pueden encontrarse las firmas de menor tamaño en términos de ventas. Este conjunto de empresas evidencian durante todo el período un nivel de facturación que oscila entre el 30% y el 50% del promedio de la cúpula industrial. La dinámica de estos tres sectores en términos de facturación a lo largo de la década, no obstante, muestra evoluciones disímiles. Mientras que Químicos y Plásticos perdió participación, Resto de las Actividades conserva su peso en términos de ventas. El sector de Ma-

¹³ En Resto de las Actividades se incluyen Papel y Cartón, Minerales y Cemento, Textil, Caucho, Edición y Cuerros.

quinaria y Equipos, por su parte, muestra una variación positiva en términos relativos, aunque muy inferior al crecimiento en la cantidad de empresas que componen la cúpula. Se trata, además, de niveles de facturación muy bajos, que apenas alcanzan un máximo del 3% del total durante los años 2007-2008.¹⁴

Las actividades que han logrado incrementar su peso en el total de ventas de la cúpula industrial durante estos años han sido Siderúrgica y Aluminio y el sector Automotriz. En el primer caso, aún cuando la cantidad de empresas en la cúpula se mantuvo relativamente constante, el nivel de facturación de las firmas siderúrgicas pasó de representar tan solo el 5% del total de la cúpula industrial en el año 2000 a un máximo del 23% en el año 2007, aunque en los últimos años de la década registraron un descenso relativamente pronunciado -si bien aún muy por encima de los valores de la década previa- representando en 2010 el 16% de la facturación total. A partir de esta evolución, las empresas que se desempeñan en el sector se convirtieron en las de mayor tamaño de la cúpula en términos de ventas promedio por firma,

Mientras tanto, durante la década de 2000 el sector Automotriz pasó de un nivel de facturación equivalente al 7% del total en los primeros años que siguieron a la devaluación, incrementando notablemente su peso en los años posteriores, representando un 17,3% de las ventas en el año 2010. Esta dinámica da cuenta de un importante incremento en el tamaño de las firmas automotrices, que pasan de explicar en promedio un 0,65% de las ventas totales de la cúpula industrial en 2003 (es decir, un 35% menos que las ventas por empresa promedio) a un 1,44% de la facturación total en 2010. Tal incremento en la relevancia de la producción automotriz en el nivel de facturación de la cúpula empresaria, por lo tanto, deja constancia del notable dinamismo registrado por la actividad a lo largo de la última década, especialmente si se tiene en consideración que, como se señaló previamente, en un contexto fuerte crecimiento de la actividad manufacturera, la cúpula industrial aumentó considerablemente su peso en la producción total.

Tomando en consideración estos elementos, en el siguiente apartado se analizará más en detalle la evolución de las empresas de la cúpula que se desempeñan en el sector automotriz.

La cúpula automotriz

El sector automotriz se encuentra compuesto por dos ramas básicas. Por un lado, la producción terminal, conformada por las empresas que se dedican a la producción de vehículos automotores -ya sean automóviles, vehículos utilitarios o de transporte de cargas y pasajeros-, y por otro lado el sector autopartista que produce partes, piezas y conjuntos de autopartes para la producción de automotores. En

¹⁴ Un análisis detallado de la trayectoria de la cúpula industrial y sus transformaciones en el período post-Convertibilidad, se realiza en Santarcángelo y Perrone (2010).

nuestro país, la producción de automóviles ha sido tradicionalmente uno de los pilares de la actividad industrial, y su centralidad radicaba en que, apoyado por distintos regímenes de estímulo y protección, se había constituido en un de las ramas con mayor efecto dinamizador de la producción manufacturera debido a sus fuertes eslabonamientos verticales, así como por su importancia a la hora de generar empleo.

A mediados de los años sesenta, el país contaba con un avanzado nivel de desarrollo de su rama industrial, en la que se fabricaban desde automóviles para consumo final hasta motores diesel para camiones, pasando por toda una variedad de maquinaria y equipos que se habían desarrollado a la par y como complemento de la producción Terminal.¹⁵ Amparada por un elevado nivel de protección interna -en base a instrumentos arancelarios, cambiarios y regulatorios-, la producción de vehículos automotores se expandió en estos años a un ritmo vertiginoso, a partir del establecimiento en el país de numerosas plantas por parte de las principales empresas multinacionales que operaban en el sector.

Durante ese período, la producción de vehículos tenía como destino casi exclusivamente el mercado interno, por lo que las plantas instaladas por las grandes multinacionales automotrices reproducían los establecimientos de las casas matrices, aunque frecuentemente con estándares de productividad alejados de los observados en sus países de origen.¹⁶ El diferencial de productividad entre la producción doméstica y la desarrollada en los principales países productores se debía, entre otros factores, a la menor escala de las plantas locales -cuya producción se encontraba acotada por el tamaño del mercado interno- y al hecho de que las firmas multinacionales instaladas en el país, sin necesidad de enfrentar la competencia externa, habitualmente utilizaban localmente tecnologías que, si bien se encontraban aún dentro de su vida útil, resultaban obsoletas en relación al acervo tecnológico utilizado en sus países de origen.¹⁷

A su vez, la orientación mercado internista de la producción local, y la amplia capacidad de interacción de las ramas terminales con el resto de la economía hacen que prácticamente no hubiera sector de la economía con el que no interactuara la producción automotriz.¹⁸ Como resultado, la última etapa del período de industrialización por sustitución de importaciones fue testigo de la proliferación de numerosos talleres e industrias autopartistas, que a su vez estimularon el desarrollo de las actividades metalmeccánica y siderúrgica. En estas condiciones, se configuró una estructura sectorial orientada exclusivamente a la satisfacción de la demanda interna que permitió una rápida expansión de la actividad, con fuertes efectos de articulación y complementariedad con un amplio espectro de ramas productoras de manufacturas, y que dio origen a un importante entramado local de proveedores de autopartes, a la vez

¹⁵ Santarcángelo y Pinazo (2009a).

¹⁶ Sourrouille (1980) estima que los costos locales de la producción automotriz eran aproximadamente dos veces y media más elevados que los existentes en los principales países productores.

¹⁷ Mansilla (2011).

¹⁸ Sourrouille (1980).

que constituía una de las principales ramas demandantes de mano de obra, y de empleo calificado. Se trataba, no obstante, de una estructura que no estaba en condiciones de afrontar la competencia externa ni, mucho menos, colocar su producción en los mercados internacionales. En este sentido, la expansión del complejo automotor configurado durante la ISI era fuertemente dependiente de los regímenes de protección vigentes en esos años.

La irrupción de la dictadura militar en 1976 impuso un quiebre en el modelo de desarrollo basado en el sector industrial característico de la segunda posguerra. El modelo industrialista fue reemplazado por un régimen sustentado en la apertura y desregulación de los mercados, que resultó en un agudo proceso de reprimarización de la estructura productiva argentina y expansión de los sectores no transables. Este desarrollo, consolidado y profundizado por los gobiernos democráticos que se extendieron hasta la crisis del 2001, tuvo severos efectos para la industria manufacturera local, que a pesar de la extensión y relativa profundidad que había alcanzado durante la ISI continuaba dependiendo de la vigencia de mecanismos de protección que le permitan hacer frente a la competencia externa.

Asimismo, estas transformaciones en la economía argentina ocurrieron en el contexto de profundos cambios en la economía mundial. En la producción automotriz, en este período se produjo a nivel global una transformación radical en la operatoria de las empresas vinculadas al sector, en el marco de un proceso general tendiente a la profundización de la deslocalización de la producción y la internacionalización de los procesos productivos.

En este sentido, la producción de automotores -y en menor medida en la industria autopartista- ha consolidado en las últimas décadas un creciente grado de integración internacional de la producción, en la que el proceso de producción de los automóviles deja de tener un carácter nacional para exhibir cada vez más una lógica global, pero con operatoria regional. Así, las firmas multinacionales que dominan la producción de automóviles en el mundo comenzaron a implementar una estrategia de producción global sustentada en la deslocalización, una notable expansión del comercio intra-firma y un proceso importante de concentración de capital vía grandes fusiones.¹⁹

En los países en desarrollo, mientras tanto, las plantas pertenecientes a las grandes automotrices abandonan gradualmente su carácter exclusivamente mercado internista para integrarse a la lógica de reorganización de la cadena de valor a nivel global con el objetivo de mejorar la competitividad mediante la reducción de los costos de producción.²⁰ En este sentido, en la reorganización de la producción automotriz se destacan tres tendencias a nivel global. En primer lugar, el uso de plataformas comunes a escala mundial entre distintos modelos y componentes, lo que permite incrementar la escala sin perder diversificación de la producción, e involucra la concentración de las tareas de diseño e investigación y desarrollo en las casas matrices. Por otro lado, las tendencias a la “modularización” y el abastecimiento

¹⁹ Mansilla (2011).

²⁰ Arza y López (2008).

global (*global sourcing*) implicaron una transformación en la relación entre las terminales y las autopartistas. La modularización corresponde a la producción de conjuntos y subconjuntos de autopartes relativamente más complejas y sofisticadas -como las cajas de cambio, los sistemas de frenos, motores, entre otros- por parte de autopartistas fuertemente especializados que proveen estos módulos para ser ensamblados en las terminales, y que a su vez se vinculan con proveedores que producen piezas, partes y subconjuntos de menor complejidad, en un sistema de “anillos”. A su vez, la estrategia del *global sourcing* ha tendido a reemplazar los proveedores locales de autopartes por proveedores internacionales, que abastecen los requerimientos a nivel global de cada firma. Estas dos tendencias permiten una significativa reducción en los costos de las autopartes mediante la ampliación de la escala de producción de las piezas, e implica un creciente grado de estandarización y homogenización de los componentes, así como una reducción en la cantidad de proveedores vinculados directamente con las terminales.

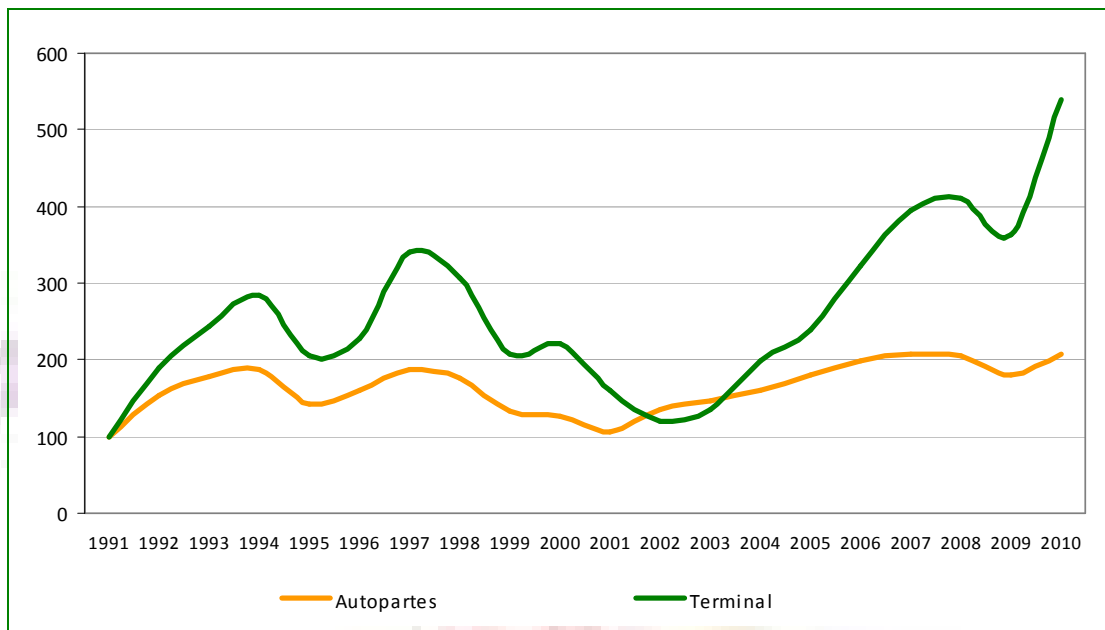
En este nuevo contexto en el que las empresas automotrices comienzan a diseñar sus políticas de producción y ventas con una lógica fundamentalmente regional, Brasil, por el tamaño de su mercado interno y por un conjunto de políticas de estímulo específicas, ha devenido crecientemente en el principal centro de operaciones de la región. Para el caso argentino, el nivel de integración entre ambos países se ha profundizado fuertemente en las últimas décadas debido a la implementación de regímenes especiales en el marco del MERCOSUR,²¹ y en la actualidad el desarrollo de la actividad local se encuentra estrechamente vinculado a la dinámica registrada en la economía brasileña.

En el marco de una fuerte recuperación en los niveles de crecimiento económico experimentado por la región (cerca del 4% para el período 2000-2010), la economía argentina experimentó un fuerte proceso de crecimiento llegando, la rama vinculada a la fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques (CIU 34), ha pasado a representar en el 2009 un poco más del 6% del PBI industrial, y del empleo total de la actividad manufacturera. Si bien el negocio automotriz es una actividad fuertemente concentrada a nivel mundial (China, Japón y Estados Unidos explican el 46% del total de vehículos producidos), los actuales niveles de producción ubican a nuestro país en el puesto número 20 en el *ranking* de los mayores productores de automotores del mundo, aunque su peso en términos de cantidad de vehículos no alcanza al 1% de la producción total.

²¹ Para un análisis en profundidad sobre los regímenes de promoción ver Azpiazu y Schorr (2010) entre otros. En particular, para el caso de la producción automotriz, desde los primeros años de la década del noventa se encuentra vigente un régimen de fomento diseñado en el marco del MERCOSUR que garantiza a las empresas automotrices que producen en la región un elevado nivel de protección arancelaria, y establece un esquema de intercambio compensado entre Argentina y Brasil que supone que para acceder al mercado regional protegido las firmas deben comprometerse a exportar valores similares a los que se importen, con el objeto de evitar desequilibrios comerciales crecientes entre ambos países. Asimismo, los acuerdos regionales exigen en la producción de vehículos comercializados en la región un peso mayoritario de autopartes fabricadas localmente. Para un estudio detallado del conjunto de políticas públicas orientadas al desarrollo del sector automotriz en Argentina y Brasil véase Vispo (1999) y Arza y López (2008).

Asimismo, como se pudo observar en la sección anterior, la rama automotriz fue uno de los sectores que mostraron un mayor dinamismo al interior de la cúpula industrial en términos de ventas durante el período post-Convertibilidad. A partir de la devaluación del peso, el sector pasó de un nivel de facturación equivalente al 7% del total de ventas de la cúpula a representar un 17% de las ventas en el año 2010, lo que da clara cuenta del importante nivel de crecimiento en su capacidad productiva. No obstante, si bien el valor bruto de producción de las dos ramas que componen el complejo automotriz se ha incrementado sensiblemente en los últimos años, la dinámica de funcionamiento al interior de cada rama es radicalmente diferente. Por un lado, en la producción de autopartes operan más de mil empresas, aunque entre ellas se destacan un puñado de grandes firmas fuertemente integradas con las terminales automotrices, que concentran buena parte de las ventas de la rama autopartista y que integran la cúpula empresaria industrial para el período bajo estudio. Una de las particularidades que señala la relevancia de esta rama radica en la capacidad de generación de puestos de trabajo. Desde mediados de los años noventa hasta la actualidad aproximadamente el 60% del empleo generado por el complejo automotriz corresponde a la rama autopartista, que para el año 2010 representa cerca de 46 mil puestos de trabajo. Asimismo, desde el abandono del régimen de la Convertibilidad, la cantidad absoluta de trabajadores vinculados a la rama autopartista se ha duplicado. Sin embargo, a pesar de estos niveles de crecimiento, resulta pertinente remarcar que se encuentra aún muy lejos de los valores registrados durante el modelo sustitutivo. En efecto, en el año 1974 el empleo generado por el sector autopartista era de 59 mil trabajadores, cifra que supera en más de un 25% los niveles actuales de empleo.

Por otra parte, luego de permanecer estancado durante los años noventa, el nuevo escenario vigente desde el abandono del régimen Convertible supuso para la actividad autopartista un aumento en los niveles de producción, que casi se duplicaron a lo largo de la última década. Sin embargo, una de las particularidades centrales del funcionamiento del sector en las últimas décadas, y que puede apreciarse en el Gráfico 6, es el creciente nivel de desarticulación existente entre la producción de vehículos y la dinámica registrada en la rama autopartista.

Gráfico 6: Evolución del valor de producción en el sector autopartista y terminal. 1991-2010. (1991=100).

Fuente: Elaboración propia en base a INDEC y CEP.

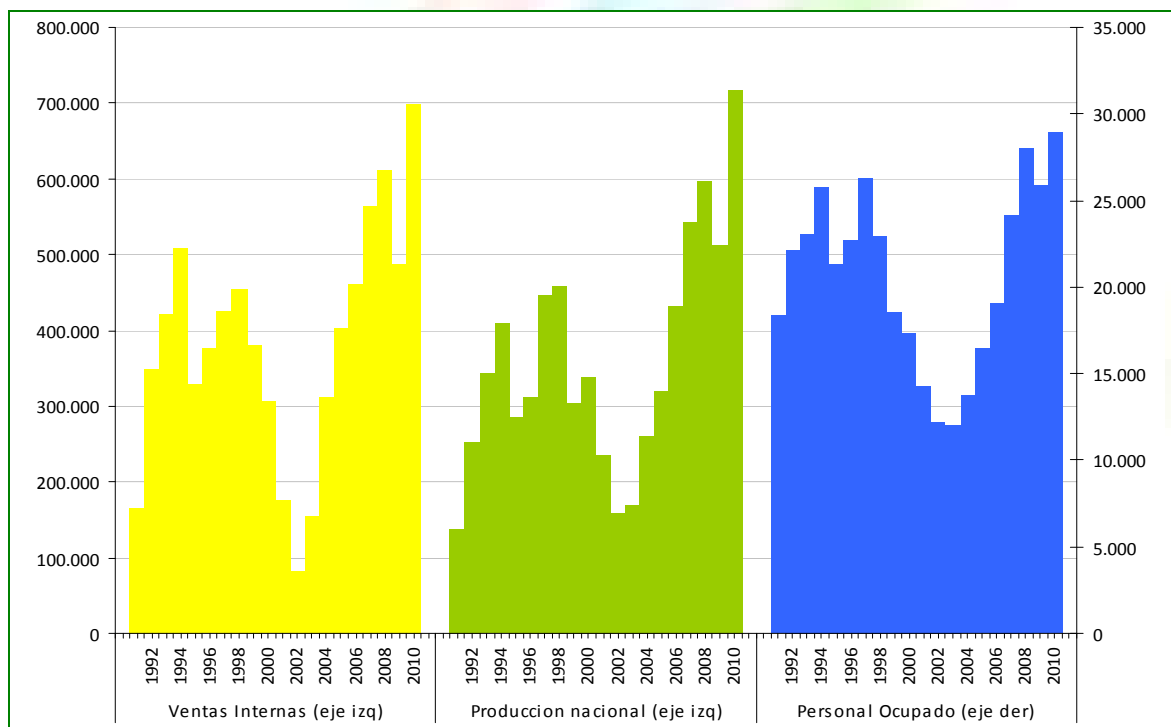
En línea con las nuevas estrategias globales de las firmas automotrices, se observa que a lo largo de la década de 1990, cuando la producción terminal comienza a registrar picos históricos de producción, estos no se traducen en una evolución similar en el rubro autopartista. Por el contrario, la producción de partes y piezas muestra una trayectoria mucho menos dinámica a lo largo de toda la década, comportamiento que se repite aún con mayor intensidad durante el período post-Convertibilidad. Así, en el año 2008 la producción terminal era dos veces y media más elevada que en 2002, mientras que la rama autopartista se había expandido solo un 50% en esos mismos años. Este fenómeno se ratifica al examinar la evolución de la relación entre el peso de las autopartes importadas sobre lo que se consume localmente, que desde la devaluación ha evidenciado un crecimiento continuo. En 2002, los productos importados explicaban el 35% del consumo interno de autopartes, mientras que para el año 2010 el peso de la producción extranjera en el total se situaba en torno al 58%, y proviene en más de un 50% del Brasil.

En lo referente a la cúpula, las empresas autopartistas que componen la élite industrial para alguno de los años del período analizado son Scania (que si bien corresponde a una empresa terminal, no produce en nuestro país vehículos automotores, sino que sólo fabrica localmente cajas de cambios), Mirgor, Dana y Famar Fuegoquina. El peso relativo de sus ventas, sin embargo, es muy inferior al exhibido por las firmas terminales, ya que las empresas autopartistas solo explican, en conjunto, apenas entre el 6% y el 7% del total facturado por las firmas automotrices que componen la cúpula industrial, correspondiendo más del 93% restante a las empresas terminales.

La trayectoria seguida por la cúpula automotriz en estos años, por lo tanto, se explica fundamentalmente por la evolución de las empresas terminales que operan en el país. Actualmente, en la Argentina se desempeñan nueve empresas en el sector terminal que producen automotores localmente, todas ellas firmas transnacionales de capital extranjero. Por orden de importancia de acuerdo a su peso en las ventas totales, las empresas terminales son: Volkswagen, Ford, Toyota, Peugeot-Citroën, General Motors, Renault, Fiat, Mercedes Benz e Iveco. Asimismo, dada su relevancia en términos de su volumen de facturación, todas las firmas que se desempeñan en el sector terminal componen la cúpula industrial durante todos los años del período analizado, y explican en conjunto el 16% del total de ventas de la cúpula en el año 2010.

Durante la década de 1990 el sector automotriz terminal ha registrado una significativa expansión, tanto en términos de la producción local, como de las ventas domésticas. Para dar cuenta de este fenómeno, presentamos en el Gráfico 7 la evolución de la producción, las ventas internas y el personal ocupado en el sector terminal.

Gráfico 7: Evolución de la producción, las ventas internas y personal ocupado en el sector terminal. 1991-2010.



Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

Como podemos apreciar, en 1991 las terminales produjeron 138.958 vehículos, mientras que en el mercado interno se vendieron 165.806 unidades. Entre ese año y 1998 la producción nacional se expandió a una tasa anual acumulativa del 19%, alcanzando 457.956 unidades, mientras que las ventas

domésticas se incrementaron a una tasa del 16%, registrando 455.372 unidades vendidas en 1998. En términos de generación de empleo, sin embargo, el desempeño del sector fue mucho menos satisfactorio. Entre 1991 y 1998 el sector terminal generó 4.646 puestos de trabajo, lo que implica una tasa de crecimiento anual acumulativa del 3,3%, es decir, un ritmo de expansión muy inferior al exhibido por la producción y las ventas domésticas.

La recesión económica iniciada a finales de 1998 y que acompañó el colapso del régimen de Convertibilidad se tradujo en una acelerada caída de los niveles de producción y ventas en la plaza doméstica. De esta forma, en el año 2002 la producción de vehículos equivalía apenas a un tercio del nivel alcanzado en 1998, mientras que las ventas internas cayeron un 82% en el mismo período. Durante esos años, a su vez, la cantidad de trabajadores empleados en el sector terminal se redujo en más de un 50%, pasando de 26 mil puestos de trabajo en 1998 a apenas 12 mil en 2002.

La acelerada recuperación de la actividad a partir del año 2003 permitió una vigorosa expansión en el sector automotriz. La producción y las ventas internas crecieron entre 2002 y 2010 a un ritmo del 21% y el 31% anual acumulativo respectivamente, y alcanzaron a lo largo de este período niveles record, superando ampliamente los máximos históricos registrados durante la década previa. Así, en el año 2010 la producción de vehículos automotores en nuestro país superó por primera vez las 700 mil unidades, alcanzando en ese año un nivel casi un 60% superior al máximo previo registrado en 1998. Del mismo modo, las ventas en el mercado local en el 2010 superaron en un 37% los volúmenes comercializados internamente en 1994, que corresponden al nivel máximo de la década del noventa.

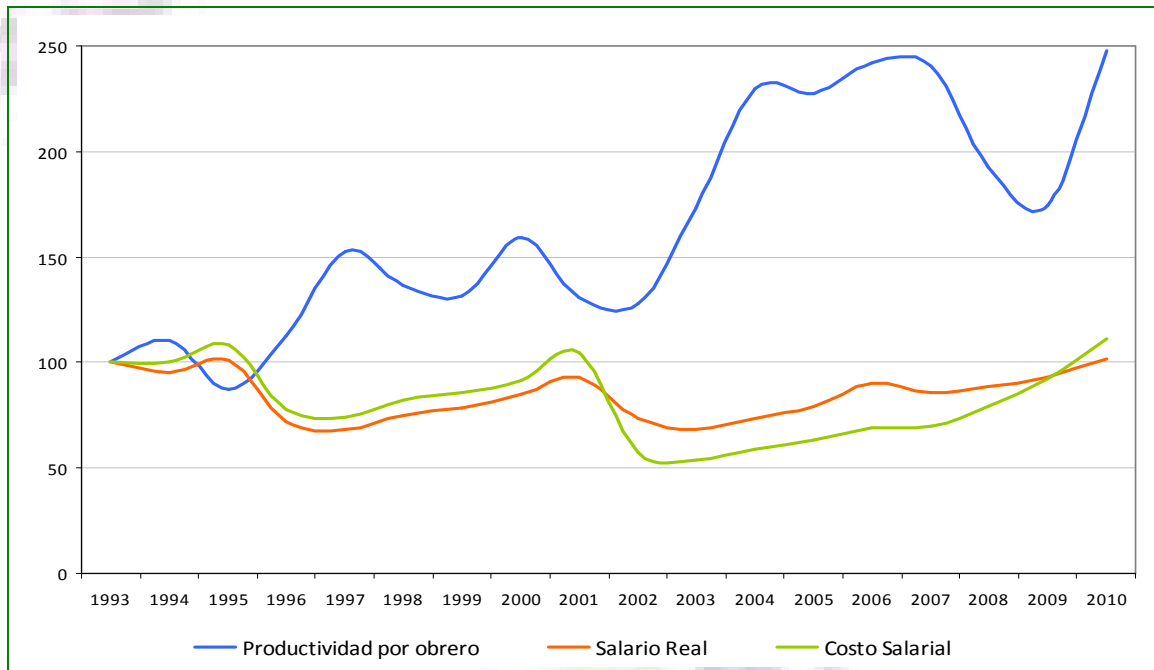
Durante esos años, el empleo en el sector terminal se expandió fuertemente, aumentando un 140% entre 2002 y 2010. El ritmo de crecimiento, no obstante, fue apenas un 40% del registrado para la producción de vehículos, y solo en 2010 la cantidad de trabajadores que se desempeñaban en la rama terminal fue superior a la del año 1997, que representaba el máximo nivel de empleo durante la década del noventa, aunque es aun cerca de la mitad de la registrada en 1974, que constituye el máximo histórico.

La información presentada deja de manifiesto el enorme dinamismo que ha exhibido el sector terminal automotriz en el período post-Convertibilidad. La trayectoria fuertemente expansiva seguida por las terminales se vincula estrechamente con la evolución de la rentabilidad en la actividad durante esos años. En este sentido, resulta relevante observar de qué forma se distribuye el excedente generado en el sector en el nuevo escenario macroeconómico establecido a partir de la devaluación. Con este fin, en el Gráfico 8 se presenta la evolución de la productividad del trabajo en el sector terminal desde 1993 hasta 2010, así como la trayectoria seguida por el salario real y el costo salarial para esos mismos años.

Un primer elemento que se destaca es el notable crecimiento de la productividad del trabajo durante la década del noventa y, especialmente, en el período que se abre tras el abandono del régimen de

Convertibilidad. En los años noventa, la productividad por obrero se incrementó un 60% entre 1993 y 2000, lo que constituye un aumento muy significativo de la capacidad productiva del trabajo. Durante los años posteriores a la devaluación del peso, no obstante, se registró un salto aun más notable en la productividad del trabajo, que se incrementa casi un 90% entre 2002 y 2007.

Gráfico 8: Evolución de la productividad, el costo salarial y el salario real en el sector terminal. 1993-2010. En números índice, base 1993 = 100.



Fuente: Elaboración propia en base a CEP, INDEC y MTySS.

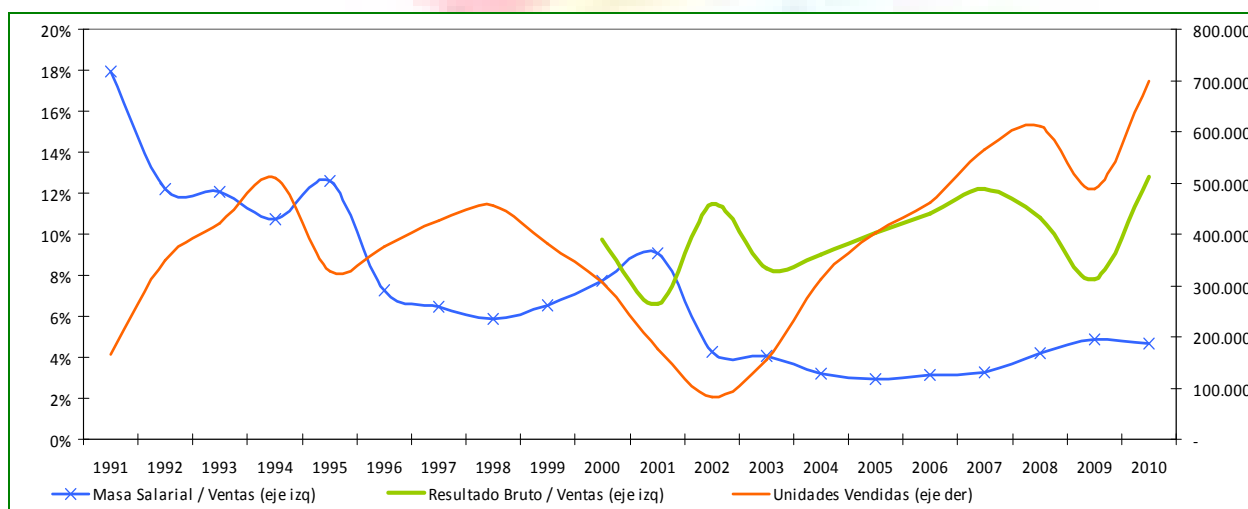
Por el contrario, tanto los salarios reales como el costo salarial²² muestran a lo largo de todo el período una trayectoria declinante, que se observa ya durante la década de 1990 y se acelera a partir de la devaluación. Los efectos de la crisis económica que marcó el cambio de régimen y la nueva paridad cambiaria establecida en 2002 implicaron un rápido deterioro de los salarios reales y el costo salarial, debido al significativo aumento de los precios internos en un contexto de relativo estancamiento de los ingresos de los trabajadores. Esto implicó una caída del 27% en el salario real entre 2001 y 2003, mientras que el costo salarial en esos años se desplomó al 50%. Durante los años siguientes, ambas variables comienzan a recuperar gradualmente su nivel debido a los incrementos en las remuneraciones nominales que tuvieron lugar desde entonces. Sin embargo, a lo largo de todo el período tanto los salarios re-

²² Para el cálculo del salario real se utilizó información referida a las remuneraciones nominales para la rama terminal presentada por el MTySS y para la evolución de los precios domésticos se recurrió al IPC 7 provincias elaborado por CIFRA, debido a que el índice de precios oficial publicado por el INDEC ha dejado de ser confiable a partir de la intervención del organismo por parte de las autoridades nacionales desde el año 2007. Para el costo salarial, por su parte, se recurrió al IPIM del INDEC para la rama terminal.

ales como el costo salarial se mantuvieron en niveles inferiores a los registrados en el año 2001, los que, a su vez, son niveles extremadamente bajos en términos históricos. De esta forma, buena parte de la expansión de la rentabilidad de las firmas terminales que componen la cúpula industrial se sustentó en la débil trayectoria exhibida por los salarios en los años posteriores a la devaluación,²³ en un marco de un notable incremento de la productividad del trabajo al interior del sector terminal. Estos dos elementos en conjunto permiten explicar la significativa expansión de la rentabilidad en el sector, y con ello el fuerte dinamismo exhibido por la producción de vehículos durante el período post-Convertibilidad.

Esta dinámica resultó en una tendencia fuertemente decreciente del peso del salario en relación a la facturación total, y en paralelo, en un incremento en el cociente rentabilidad sobre ventas. La trayectoria seguida por ambas variables se presenta en el Gráfico 9, junto con la evolución de las unidades vendidas.

Gráfico 9: Evolución del cociente masa salarial sobre ventas y resultado bruto sobre ventas en el sector terminal. 1991-2010.



Fuente: Elaboración propia en base a AFIP, INDEC, ADEFA y MTySS.

Como puede observarse en el gráfico, el nuevo escenario macroeconómico se correspondió con un notable incremento en el margen de rentabilidad de las empresas terminales que conforman la cúpula industrial, y una significativa reducción del peso de los salarios en la facturación. Si bien la publicación de datos oficiales al nivel de desagregación requerido solo permite apreciar los últimos años de

²³ En el mismo sentido, Azpiazu y Schorr (2010) muestran que a lo largo del período post-Convertibilidad la expansión de las principales ramas manufactureras tuvo como uno de sus elementos centrales el mantenimiento de salarios bajos en términos internacionales, en un contexto de fuerte crecimiento de la productividad del trabajo en las actividades manufactureras, permitiendo un fuerte crecimiento de la rentabilidad y, con ello, una notable expansión de la producción industrial. La trayectoria seguida por los salarios es consistente con la orientación crecientemente exportadora de la producción industrial doméstica, en la cuál el salario se encuentra asociado mucho más a su condición de costo empresario que factor dinamizador de la demanda interna.

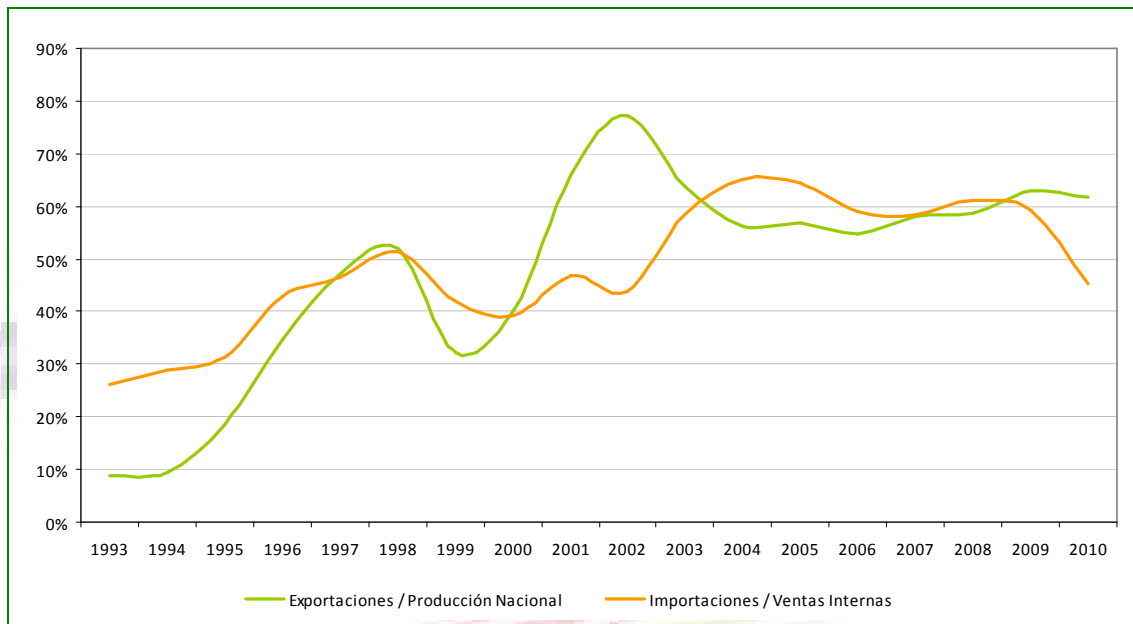
vigencia del régimen de Convertibilidad y hasta el 2008, la información disponible permite señalar que el resultado sobre ventas revela un cambio en la tendencia decreciente que exhibía desde los últimos años de la década del noventa, consolidando desde el año 2003 una trayectoria fuertemente alcista. De esta forma, en el año 2007 la producción terminal obtuvo un nivel de rentabilidad sobre ventas un 85% superior al registrado en el año 2001, lo que adquiere aún más dimensión si se considera que se trata de un volumen de ventas que equivale a casi nueve veces el total facturado en ese año. La evolución expansiva de las utilidades continúa hasta el estallido de la crisis internacional en 2008, cuando comienzan a verse los efectos del menor nivel de actividad interna y, especialmente, la caída en la demanda internacional sobre la rentabilidad de las terminales automotrices, aunque continúan en niveles relativamente elevados.

El crecimiento de la rentabilidad durante estos años coincide con un agudo descenso del peso de la masa salarial en las ventas del sector terminal. Mientras que a comienzos de los años noventa el volumen abonado en concepto de salarios equivalía al 18% de las ventas de las terminales automotrices, la relación entre ambas variables se reduce constantemente a lo largo del período, y su caída se acelera en el año 2002, cuando alcanza un valor de 4,3% de dichas ventas. En los años siguientes, a su vez, el peso de los salarios en las ventas continúa su descenso hasta el año 2005, cuando la masa salarial alcanza un mínimo del 2,9% del valor de las ventas, y a partir de entonces comienza una leve recuperación. No obstante, en el año 2008 el peso de los salarios se situaba en el 4,2% de las ventas, es decir, en valores similares a los registrados en el año 2002, y menos del 30% de los niveles vigentes a comienzos de los años noventa. Lo llamativo de esta evolución es que a pesar de la recuperación salarial del período de la post-Convertibilidad, el peso de la masa salarial sobre las ventas permanece prácticamente estancado en niveles muy reducidos, lo que ha permitido a la cúpula automotriz contrarrestar los incrementos salariales que se han venido produciendo en los últimos años mediante su mayor capacidad de venta.

La evolución de los salarios en relación a los niveles de facturación de las empresas de la cúpula automotriz resulta consistente con el abandono de la lógica mercado internista de la producción automotriz en las últimas décadas. En este sentido, la articulación de la actividad doméstica en el proceso internacional de producción sitúa al salario ya no como un componente de la demanda, como podía observarse durante la ISI, sino primordialmente como un costo. De esta forma, menores costos salariales se traducen en una mayor competitividad internacional, coincidiendo con la creciente vinculación de las firmas automotrices locales con el mercado mundial.

Dicha lógica de organización de la producción orientada al mercado internacional puede observarse al estudiar la evolución del peso de la cantidad de unidades exportadas sobre el total de vehículos producidos y de las importaciones sobre las ventas internas, que se presenta en el Gráfico 10.

Gráfico 10. Evolución del cociente unidades exportadas/producción nacional y unidades importadas/ventas internas del sector terminal. 1993-2010.

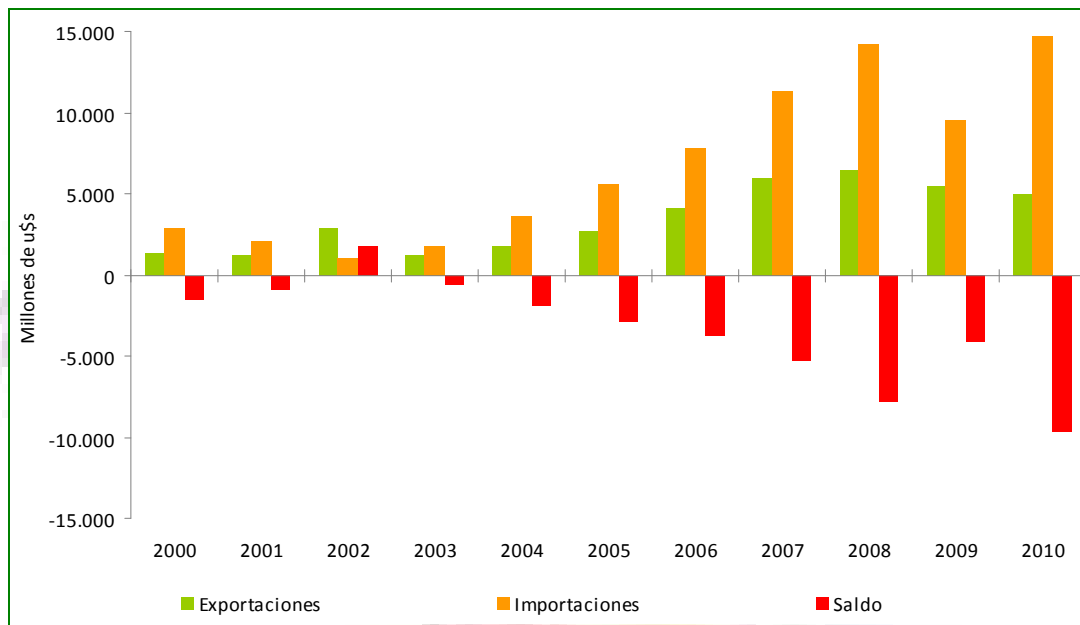


Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA.

Como se observa, ambas variables exhiben una tendencia creciente durante la década de 1990 y hasta el comienzo de la etapa recesiva en 1998, que marca un descenso en sendos cocientes. A lo largo del período post-Convertibilidad, mientras tanto, se estabilizan en valores cercanos al 60% tanto para el cociente que relaciona exportaciones con el total de la producción (lo que supone un aumento del 500% desde 1993), como para el peso de las importaciones sobre las ventas internas. Esto evidencia la enorme dependencia del sector del mercado externo no sólo como proveedor de bienes, sino como mercado donde destinar sus productos y cristalizar sus ganancias.

En este marco, resulta pertinente analizar la vinculación externa de las principales empresas que operan en la rama automotriz. Para ello, en el Gráfico 11 se presenta la evolución de las exportaciones, importaciones y el balance comercial de las firmas de la cúpula automotriz, desde comienzos de la década hasta la actualidad.

Gráfico 11: Evolución de exportaciones, importaciones y balance comercial de las empresas que conforman la cúpula automotriz. 2000-2010.



Fuente: Elaboración propia en base a AFIP y NOSIS.

Como puede verse, a lo largo de la última década la vinculación de las empresas automotrices con el sector externo se profundizó significativamente, registrando un punto de inflexión luego de la crisis del 2001. Desde entonces, el crecimiento de la producción terminal fue acompañado por un continuo aumento en las magnitudes exportadas e importadas. En esos años, las ventas al exterior por parte de las principales empresas del sector automotriz evidencian un notable crecimiento, pasando de 1.200 millones de dólares en 2001 a un máximo de 6.400 millones de dólares en 2008. Un elemento distintivo del período, sin embargo, es que el fuerte incremento en la producción se dio en paralelo a un agudo déficit de la balanza comercial, aún cuando las exportaciones de automóviles se encuentran en niveles muy elevados en términos históricos. Esto se debe, por un lado a la fuerte demanda de importación de autopartes por parte de las empresas terminales y de los proveedores que fabrican conjuntos y subconjuntos, asociada al bajo nivel de integración nacional de los vehículos producidos localmente en el marco de las nuevas estrategias de operación global de las automotrices. Por el otro, se observa a lo largo de la última década un notable crecimiento por parte de las mismas firmas que producen en la plaza local de la importación de aquellos modelos que no se fabrican en el país, vinculado a la organización regional de la producción y venta de vehículos por parte de las grandes automotrices.²⁴ De esta forma, las importaciones de las empresas que componen la cúpula pasaron de 1.000 millones de dólares en

²⁴ En el año 2009, el 70% de los vehículos importados provenían de Brasil, mientras que el 81% de las exportaciones se destinaban a ese país, dando cuenta de la lógica regional implementada por las automotrices que operan en el ámbito del MERCOSUR, y que se replica en otras regiones del mundo.

2002 a más de 14.200 en el año 2008, alcanzando en ese año un déficit récord de 7.800 millones de dólares.

Esta evolución resulta sumamente trascendente para analizar la dinámica del sector industrial, dado que la trayectoria de su balance comercial suele estar fuertemente influenciada por la evolución del comercio automotriz. Para ilustrar este punto, basta mencionar que para el año 2008, el déficit del puñado de empresas que integran de la cúpula automotriz explicaba el aproximadamente el 30% del desequilibrio comercial de manufacturas de origen industrial del país, y alcanzaba una magnitud que triplicaba el déficit industrial para ese año.

Reflexiones finales

Actualmente ciertos sectores de la literatura especializada que analiza las potencialidades y desarrollos del sector automotriz a nivel mundial (como por ejemplo Freysennet, 2009) sostienen que la actividad podría estar en los albores de una “segunda revolución del automóvil”, sustentada en dos fenómenos de rápido desenvolvimiento: por un lado, el acelerado desarrollo de nuevos y dinámicos mercados (fundamentalmente en Brasil, Rusia, India, China); y, por el otro, con el movimiento lento pero irreversible hacia el uso de formas alternativas de energía y modelos de autos. En este contexto, el actual período de crecimiento económico en nuestro país encuentra un sector automotriz que presenta significativos aumentos en su volumen de producción y ventas, alcanzando valores récord en términos históricos, de la mano de un notable incremento en los niveles de productividad del trabajo, lo que ha permitido al puñado de firmas que se desempeñan en este sector asegurarse elevados y crecientes niveles de rentabilidad. De esta forma, las firmas automotrices que operan en el país han logrado incrementar su peso en términos de facturación entre las empresas de mayor importancia de la economía argentina, explicando en 2010 el 17,3% de las ventas de la cúpula industrial mientras que para el año 2002 prácticamente el mismo conjunto de empresas apenas alcanzaba el 7% del valor total facturado.

Debe señalarse, no obstante, que a partir de las transformaciones ocurridas en la producción automotriz y de las nuevas estrategias desplegadas por las grandes terminales a nivel global, la actividad en nuestro país ha perdido buena parte de los impactos virtuosos que supo mostrar a lo largo del período de industrialización por sustitución de importaciones. En este sentido, la red de proveedores de partes y piezas que se desarrolló al calor del crecimiento de la producción durante el período sustitutivo no pudo sobrevivir al conjunto de transformaciones -tanto internas como externas- ocurridas desde mediados de la década de 1970, y en el marco de la nueva lógica de operatoria global la producción doméstica de autopartes sucumbió en buena medida ante la competencia externa. De esta forma, el elevado ritmo de crecimiento que condujo a la producción de vehículos automotores a niveles récord no se tradujo en

un comportamiento análogo de la rama autopartista, que registró un desempeño mucho más discreto, y que se concentró fuertemente en un puñado de grandes proveedores estrechamente vinculados a las terminales. El escaso grado de articulación que evidencia el entramado automotriz en la Argentina en la actualidad -a diferencia de lo exhibido históricamente por el sector- resulta consistente con el hecho de que, a pesar de que desde la salida de la Convertibilidad la producción industrial se ha expandido a tasas superiores a las del promedio de la economía, a lo largo de la última década no se agregan nuevas firmas manufactureras al conjunto de 500 empresas de mayor facturación del país, sino que buena parte del crecimiento de la industria se ha concentrado en las firmas ya existentes en el sector. Así, durante el período post-Convertibilidad las 100 firmas que componen la cúpula industrial incrementaron sensiblemente su relevancia en el producto sectorial, explicando en 2010 más del 55% del VBP industrial, cuando en los últimos años de vigencia del régimen convertible correspondían aproximadamente al 40% del valor facturado en la actividad manufacturera.

Asimismo, la notable expansión de la producción automotriz en la Argentina en estos años no se ha traducido en un incremento en el empleo generado de la misma magnitud. Por el contrario, al igual que lo que puede señalarse para el conjunto de la cúpula empresaria, el crecimiento de la producción implicó un incremento en la demanda de empleo de mucha menor intensidad. En la rama automotriz, si bien en la última década el nivel de empleo en el sector terminal ha mostrado un significativo crecimiento en términos relativos, la cantidad de trabajadores empleados en 2010 en la producción de automóviles equivale a menos de la mitad del máximo registro histórico de la actividad alcanzado a finales de la etapa sustitutiva, aún cuando la cantidad de vehículos producido actualmente es dos veces y media el nivel alcanzado en esos años. Al notable incremento registrado en términos de la productividad del trabajo debe sumarse la creciente desarticulación y desintegración de la producción doméstica y el consiguiente rezago de la producción de autopartes, lo que implica también menores requerimientos indirectos de empleo. En este contexto, al interior del sector automotriz se ha consolidado una tendencia crecientemente regresiva en la distribución de la riqueza generada, que se agudiza a partir de la devaluación del peso en el año 2002, y constituye una de las contraccaras más notables del proceso de expansión que registró la actividad a lo largo de la última década.

Por otra parte, si bien la producción automotriz en la Argentina ha sido históricamente controlada por un conjunto de grandes empresas de capital extranjero, su dinámica de producción se encuentra crecientemente determinada por una lógica que ha dejado de estar centrada en la evolución del mercado interno, sino que opera estratégicamente en términos globales. Como resultado, la posición que ocupa actualmente la economía argentina en la distribución internacional del trabajo en relación a la rama automotriz se corresponde con un perfil de especialización centrado en las etapas finales del proceso productivo, las que se caracterizan por un bajo nivel de incorporación de tecnología y de generación de

valor, fundamentalmente orientado a los mercados externos de la región y que registran un elevado peso del componente importado en la producción local, conduciendo a un agudo déficit comercial por parte del sector, que se ha profundizado a medida que se expandía la producción terminal.

El patrón de distribución regresivo mencionado previamente resulta consistente con la orientación exportadora de la producción local, para la cual salarios bajos constituyen un importante factor de competitividad. En este sentido, puede afirmarse que la notable expansión que ha registrado el sector se apoya, en buena medida, en la aguda contracción de los salarios -y, con ello, de los costos salariales- registrado a partir de la devaluación y que aún hoy, pese a los fuertes incrementos en la productividad y en las ventas, continúan por debajo de los valores exhibidos en el 2001.

En este contexto, resulta evidente que los beneficios de la fuerte expansión de la actividad durante la última década se han concentrado en un reducido número de actores de gran peso en el sector automotriz, profundizando el grado de concentración y de desigualdad en la distribución del valor generado en la producción. La estructura productiva actual no parece ofrecer elementos para morigerar esta dinámica, sino que por el contrario en la propia organización del sector automotriz pueden encontrarse los determinantes más importantes de dichos fenómenos.

El diagnóstico presentado en el presente trabajo sobre la trayectoria registrada por las principales firmas que operan en el sector automotriz adquiere una mayor dimensión en la coyuntura actual, en la cual ha cobrado fuerza el debate sobre la necesidad de “profundizar el modelo” en el período venidero. En este sentido, el modelo industrial vigente en la última década ha ubicado a la producción automotriz en un lugar central, no solo debido al fuerte dinamismo exhibido por las empresas más importantes del sector, sino que ha constituido uno de los sectores que ha recibido mayores transferencias de recursos a través de los escasos regímenes de promoción industrial vigentes para financiar inversiones (Azpiazu y Schorr, 2010) aun cuando, como se señaló previamente, las terminales automotrices mostraron a lo largo de esta década altísimos niveles de rentabilidad. A la luz de estas evidencias, la estrategia presentada por las autoridades económicas no parece estar diseñada para revertir las tendencias regresivas existentes en el sector industrial en general, y en la rama automotriz en particular, sino que se observa una tendencia a consolidar el esquema productivo y de distribución vigente actualmente.²⁵

En este marco, cobra relevancia la necesidad de planificar el desarrollo del sector industrial mediante un programa que exceda las propuestas actuales y la política de tipo de cambio alto como eje de la política industrial, medidas que tienen escasa capacidad significativa de cuestionar el *statu-quo* hereda-

²⁵ Por ejemplo, recientemente el sector terminal fue la principal rama beneficiada por las líneas de financiamiento blandas que componen el programa de Créditos del Bicentenario, recibiendo más de mil millones de pesos desde 2010.

do del período neoliberal en la producción manufacturera.²⁶ El diseño de tales políticas excede ampliamente el objetivo del presente trabajo, aunque en relación a la estructura actual de la producción automotriz pueden señalarse algunos elementos preliminares que se desprenden del análisis previo. En primer lugar, en un contexto en el que la producción del sector está bajo el dominio de empresas extranjeras que operan regionalmente en América Latina y utilizan como centro de operaciones a Brasil, se pone de manifiesto la necesidad de articular las políticas de regulación de la actividad en un modelo de integración regional que exceda ampliamente el carácter comercial que predomina actualmente en el MERCOSUR.²⁷ En segundo lugar, queda en claro que la dinámica de acumulación y el peso específico que el sector automotriz exhibe actualmente en el país dista mucho de tener la capacidad de tracción que supo tener en otros períodos.²⁸ Por ende, si bien su dinamismo en términos productivos y su impacto en la generación de empleo resulta significativo, su relevancia debe ser reexaminada y debe reconsiderarse su lugar privilegiado como beneficiario de los recursos públicos, especialmente cuando el patrón de distribución de la riqueza generada en el sector resulta crecientemente regresivo. Finalmente, resulta evidente que el predominio casi exclusivo del capital extranjero en la actividad impone una severa restricción a la capacidad de regulación por parte del Estado en el marco normativo vigente en relación a las inversiones extranjeras, lo que pone de manifiesto la necesidad de rediseñar el actual marco legal.²⁹

Un modo de intervención estatal que cuestione seriamente la estructura heredada de las décadas previas resulta esencial para considerar la posibilidad de alcanzar un patrón de distribución que resulte menos perjudicial para la clase trabajadora y los sectores populares. Esto requiere, sin embargo, que los actores interesados en cuestionar y transformar los criterios de distribución logren articular formas concretas de intervención y de defensa de sus intereses, sin las cuales la modificación de la estructura distributiva actual resulta una utopía.

²⁶ Sobre la continuidad en el período actual de los rasgos fundamentales de la producción industrial existentes durante el régimen de Convertibilidad véase Azpiazu y Schorr (2010).

²⁷ Para un análisis más en detalle sobre el tema ver Cooney *et al* (2011).

²⁸ Santarcángelo y Pinazo (2009b).

²⁹ Para más detalle sobre este tema ver Santarcángelo (2011).

Bibliografía

Fuentes

ADEFA, Asociación de Fábricas de Automotores. Anuarios estadísticos, varios años. Disponibles en <http://www.adefa.com.ar>

AFIP, Anuarios de Estadísticas Tributarias, varios años.

Disponibles en <http://www.afip.gob.ar/estudios/>

Área de Economía Política de la Universidad Nacional de General Sarmiento

Base de datos sobre la cúpula empresaria e industrial de elaboración propia.

CEP, Centro de Estudios para la Producción. Fichas sectoriales.

Disponibles en <http://www.cep.gob.ar/>

INDEC, Encuesta Nacional a Grandes Empresas. Serie Histórica e Informes de Prensa. Disponibles en <http://www.indec.gov.ar/>

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial. Series estadísticas. Disponibles en <http://www.trabajo.gov.ar/>

NOSIS, Bases de datos de Comercio Exterior.

Revista *Mercado*, Buenos Aires, Argentina. Publicaciones periódicas.

Revista *Prensa Económica*, Buenos Aires, Argentina. Publicaciones periódicas.

Bibliografía

📖 ADEFA (1996); *La industria automotriz argentina. Informe Económico*. Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA). Buenos Aires

📖 Arza, Valeria y López, Andrés (2008); *Complementación productiva en la industria automotriz en el MERCOSUR. El caso argentino*. Buenos Aires, Centro de Investigaciones para la Transformación (CENTIT).

📖 Azpiazu, Daniel (1998); *La concentración en la industria argentina a mediados de los años noventa*, FLACSO/Eudeba, Buenos Aires.

📖 Azpiazu, Daniel (1997); “El nuevo perfil de la elite empresaria. Concentración del poder económico y beneficios extraordinarios”, en *Realidad Económica*, nro. 145, Buenos Aires.

📖 Azpiazu, Daniel (1995); *Las empresas transnacionales de una economía en transición: la experiencia argentina en los años ochenta*, Santiago de Chile, CEPAL.

📖 Azpiazu, Daniel y Schorr, Martín (2009); *La industria Argentina en la post-Convertibilidad ¿nuevo régimen de acumulación o fase de reactivación?*, Buenos Aires, Friedrich Ebert Foundation- CTA-FETIA.

- 📖 Azpiazu, Daniel y Schorr, Martín (2010); *Hecho en Argentina. Economía e industria, 1976-2007*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- 📖 Azpiazu, Daniel (2011); *La concentración en la industria argentina a principios del siglo XXI*, Buenos Aires, Cara o Ceca.
- 📖 Azpiazu, Daniel, Basualdo, Eduardo y Khavisse, M. (1986); *El nuevo poder económico en la Argentina de los años ochenta*, Buenos Aires, Legasa.
- 📖 Azpiazu, Daniel y Kosacoff, Bernardo (1985); *Las empresas transnacionales en la Argentina*, CEPAL, Oficina en Buenos Aires, Documento de Trabajo, nro 16.
- 📖 Azpiazu, Daniel, Manzanelli, Pablo y Schorr, Martín (2011); *Concentración y extranjerización. La Argentina en la posconvertibilidad*, Buenos Aires, Capital Intelectual.
- 📖 Barbero, María y Motta Jorge (2007); “Trayectoria de la industria automotriz argentina desde sus inicios hasta fines de la década de 1990”, en Delfini, M., Dubbini, D., Lugones M. y Rivero, I. (Comp.); *Innovación y empleo en tramas productivas argentinas*. Buenos Aires, Prometeo/UNGS.
- 📖 Basualdo, Eduardo (2011); *Sistema político y modelo de acumulación. Tres ensayos sobre la Argentina actual*, Buenos Aires, Cara o Ceca.
- 📖 Basualdo, Eduardo (2006); *Estudios de Historia Económica. Desde mediados del siglo XX a la actualidad*, Buenos Aires, FLACSO-Siglo XXI Editores.
- 📖 Basualdo, Eduardo (2000); *Concentración y centralización del capital en la Argentina durante la década de los noventa. Una aproximación a través de la reestructuración económica y el comportamiento de los grupos económicos y los capitales extranjeros*, Buenos Aires, FLACSO/UNQui/IDEP.
- 📖 Burachik, Gustavo (2010), “Extranjerización de grandes empresas en Argentina”, en *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, nro. 160, México.
- 📖 Castellani, Ana (2004); “Gestión económica liberal-corporativa y transformaciones al interior de los grandes agentes económicos de la Argentina durante la última dictadura militar”, en Pucciarelli, Alfredo (comp.); *Empresarios, tecnócratas y militares: la trama corporativa de la última dictadura*, Buenos Aires, Siglo XXI Editores.
- 📖 CEP (2009); *Fichas sectoriales 2010*. Centro de estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Economía. Buenos Aires
- 📖 CEP (2009); *Informe sectorial: el complejo automotriz argentino 2009*. Centro de estudios para la Producción (CEP) del Ministerio de Economía. Buenos Aires
- 📖 CENDA (2008); *Informe macroeconómico nro. 5*, Centro de Estudios para el Desarrollo Argentino (CENDA), Buenos Aires.
- 📖 Chudnovski Daniel y Porta, Fernando (1990); *La trayectoria del proceso de integración argentino brasileño tendencias e incertidumbres*. Centro de Investigaciones para la Transformación (CENTIT). Buenos Aires.

- 📖 CIFRA (2010); *Concentración, centralización y extranjerización. Continuidades y cambios en la post-Convertibilidad*. Documento de Trabajo nro 4, Centro de Investigación y Formación de la República Argentina (CIFRA). Buenos Aires.
- 📖 Cooney, Paul y Santarcángelo, Juan (2011); “The industrial sector in Argentina and Brazil at the beginning of the XXI century: challenges and perspectives”, *IV Jornadas de Economía Crítica*, Córdoba, Argentina.
- 📖 Cimillo, E., Lifschitz, E., Gastizoro, E., Ciafardini, H. y Turkieh, M. (1973); *Acumulación y centralización del capital en la industria argentina*. Buenos Aires, Editorial Tiempo Contemporáneo.
- 📖 CIFRA (2010); *Concentración, centralización y extranjerización. Continuidades y cambios en la post-convertibilidad*, Documento de Trabajo nro. 4, Buenos Aires.
- 📖 CONADE (1973); “El desarrollo industrial en la Argentina: sustitución de importaciones, concentración económica y capital extranjero (1950-1970)”, Buenos Aires, mimeo.
- 📖 Dorfman, Adolfo (1983); *Cincuenta años de industrialización en la Argentina, 1930-1980*, Buenos Aires, Ediciones Solar.
- 📖 Freyssenet, Michel (2009); *The second automobile revolution. Trajectories of the World carmakers in the 21st century*, London, Palgrave MacMillian.
- 📖 Gigliani, G.; Jacoby, D. y Perrone, G. (2008); “Dinámica del capital extranjero en la Argentina (1993-2005)”, presentado en IV Coloquio de la Sociedad Latinoamericana de Economía Política y Pensamiento Crítico (SEPLA), publicado en los anales de las Jornadas.
- 📖 INDEC (2007); *Grandes Empresas en Argentina 1993-2004*. Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC). Disponible en el sitio web www.indec.gov.ar
- 📖 Kulfas, Matías (2001); “El impacto del proceso de fusiones y adquisiciones en la Argentina sobre el mapa de grandes empresas. Factores determinantes y transformaciones en el universo de las grandes empresas de capital local”, Buenos Aires, CEPAL, Serie Estudios y Perspectivas, nro. 2.
- 📖 Kosacoff, Bernardo y Azpiazu, Daniel (1989); *La industria Argentina: Desarrollo y cambios estructurales*, Buenos Aires, CEPAL.
- 📖 Mallon, Richard y Sourrouille, Juan (1973); *La política económica en una sociedad conflictiva. El caso argentino*, Buenos Aires, Amorrortu Editores.
- 📖 Mansilla, Diego (2011); *Cambio de Paradigma Tecnoeconómico y Deslocalización del proceso productivo. El caso del sector automotriz*. Mimeo
- 📖 Manzanelli, Pablo y Schorr, Martín (2011); “La extranjerización en la posconvertibilidad y sus impactos sobre el poder económico local: un balance preliminar”, en *Industrializar Argentina*, nro. 14, Buenos Aires.

- 📖 Motta, Jorge (2005); “Patrones de innovación en la industria autopartista argentina”. Departamento d’Economía de l’empresa, Universitat Autònoma de Barcelona, España.
- 📖 Motta, Jorge (1999); “El nuevo modelo de organización industrial vigente en l sector automotor argentino”, Proyecto CEPAL/CIID, Reestructuración industrial, innovación y competitividad internacional en América Latina.
- 📖 Motta, J., Roitter, S., Delfini, M., Yoguel, G., Milesi, D. (2007); “Articulación y desarrollo en la trama automotriz argentina: morfología, innovación y empleo”; en *Innovación y empleo en tramas productivas argentinas*, BuenosAires, Prometeo/UNGS.
- 📖 Parellada, E. J. (1970); “La industria automotriz en la Argentina”, Documento Informativo nro. 10 del Grupo de trabajo sobre economías de escala en la industria automotriz latinoamericana, Santiago de Chile.
- 📖 PNUD (2009); *Transformaciones estructurales de la economía argentina. Una aproximación a partir del panel de grandes empresas, 1991-2005*, Buenos Aires.
- 📖 Santarcángelo, Juan (2011); “La extranjerización de la economía Argentina. Evidencia desde la cúpula empresaria y desafíos a futuro”, mimeo.
- 📖 Santarcángelo, Juan y Perrone, Guido (2012); “La cúpula empresaria Argentina y su rol en el desarrollo económico”, *Problemas del Desarrollo*, 168 (43), enero-marzo, México.
- 📖 Santarcángelo, Juan y Perrone, Guido (2010); “La cúpula empresaria e industrial en Argentina durante la post-Convertibilidad: transformaciones, rentabilidad y empleo”, mimeo.
- 📖 Santarcángelo, Juan y Pinazo, Guido, (2009a); “El empleo en la industria argentina: 1976-2010”, mimeo.
- 📖 Santarcángelo, Juan y Pinazo, Guido (2009b); “Reflexiones sobre la sustentabilidad del nuevo crecimiento económico argentino”, *Realidad Económica*, nro. 243, IADE, Argentina.
- 📖 Schorr, Martín, Manzanelli, Pablo y Basualdo, Eduardo (2012); “Régimen económico y cúpula empresaria en la postconvertibilidad”, *Realidad Económica*, nro. 265, Buenos Aires.
- 📖 Schvarzer, Jorge (1983); “Cambios en el liderazgo industrial argentino en el período de Martínez de Hoz”, en *Desarrollo Económico*, nro. 91, Buenos Aires.
- 📖 Schvarzer, Jorge (1978); “Estrategia industrial y grandes empresas: el caso argentino”, en *Desarrollo Económico*, nro. 71, Buenos Aires.
- 📖 Sourrouille, Juan (1978); *La presencia y el comportamiento de las empresas extranjeras en el sector industrial argentino*, Buenos Aires, Estudios CEDES.
- 📖 Sourrouille, Juan (1980); *El complejo automotor en la Argentina*, Buenos Aires, Eudeba.

📖 Vispo, Adolfo (1999); “Reservas de mercado, cuasi rentas de privilegio y deficiencias regulatorias: el régimen automotriz argentino”, en Azpiazu, Daniel (Comp.); *La desregulación de los mercados. Paradigmas e inequidades de las políticas del neoliberalismo*, Buenos Aires, FLACSO, Norma.

📖 Yoguel, Gabriel y Novick, Marta (2001); “Tramas productivas, estilos de vinculación y procesos de innovación y tecnologías de gestión social: una aproximación metodológica aplicada al complejo automotor argentino” *Seminario Redes*. Buenos Aires.

