

XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires, 2009.

La acción gremial de los trabajadores de las empresas automotrices en. Argentina. Desde la post-devaluación hasta la crisis actual.. Límites y perspectivas.

Sebastián Guevara.

Cita:

Sebastián Guevara (2009). *La acción gremial de los trabajadores de las empresas automotrices en. Argentina. Desde la post-devaluación hasta la crisis actual.. Límites y perspectivas.* XXVII Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. VIII Jornadas de Sociología de la Universidad de Buenos Aires. Asociación Latinoamericana de Sociología, Buenos Aires.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-062/1381>

ARK: <https://n2t.net/ark:/13683/evbW/e3Q>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

La acción gremial de los trabajadores de las empresas automotrices en Argentina

Desde la post-devaluación hasta la crisis actual. Límites y perspectivas.

Sebastián Guevara

Instituto de Investigaciones Gino Germani,

Facultad de Ciencias Sociales, UBA

Becario doctoral del CONICET.

Investigador

Sebastianlguevara@gmail.com

El presente trabajo se propone analizar las características que presentó el accionar de los trabajadores de las empresas automotrices durante el proceso de creciente visibilización del conflicto sindical que acompañó el crecimiento de dicha producción industrial desde la post-devaluación hasta el inicio de la crisis actual. Con el objeto de aportar al conocimiento de las perspectivas y limitaciones de este accionar frente al nuevo escenario de crisis que se abre paso.

En el marco de un proceso económico general que experimentó: crecimiento del producto bruto que excedió recuperación post-crisis 2001-2002, alza del empleo registrado, caída del desempleo, aumento real de salarios sobre los niveles pre-crisis; la industria automotriz se presentó

como uno de los motores de este crecimiento. De acuerdo a los datos de la cámara que agrupa a las empresas del sector terminal, Asociación de Fabricas de Automotores (ADEFAs), la producción y las ventas (internas y externas), la renovación de modelos y la productividad del trabajo en este período experimentaron un crecimiento que se caracterizó de “record histórico”.

En las relaciones laborales también se produjeron cambios a nivel general. El crecimiento del empleo y del salario se fue desarrollando a través de la reactivación –y crecimiento progresivo- de la negociación colectiva. Pero ésta no fue la única modalidad de acción gremial por los trabajadores, también crecieron: las asambleas en los lugares de trabajo, las manifestaciones públicas, las movilizaciones y las huelgas. Este fue el contexto en el que el accionar gremial de los trabajadores automotrices se tornó renovadamente visible.

Sin embargo, a pesar de: la creciente movilización y visibilidad del conflicto gremial, la revitalización de las organizaciones sindicales, del crecimiento de las negociaciones colectivas; las bases sobre las que se realizaron las negociaciones no parecen haberse modificado de modo sustancial. El conjunto de condiciones flexibilizadas de compra y uso de la fuerza de trabajo se mantuvo vigente.

LOS NÚMEROS DEL “RECORD HISTÓRICO”¹

La producción de vehículos en la Argentina aumentó más del 250% entre 2003 y 2008, pasando de producir 170.000 unidades al inicio del ciclo de recuperación a casi 600.000 cuando comienza a frenarse. Este crecimiento supera en un 30% el pico histórico anterior, alcanzado en 1998 cuando se produjeron 457.000 vehículos. Las ventas crecieron más aún, pasando de 155.000 unidades en 2003 a 611.000 en 2008 (293%)². El empleo de trabajadores en las automotrices se duplicó, pasando de 12.000 trabajadores a 24.000 en 2007. Mientras la cantidad de horas trabajadas creció 180% (de 13.000 a 36.800). Los salarios también crecieron un 75% en términos reales, desde antes de la devaluación hasta el tercer trimestre de 2008, según la encuesta industrial del INDEC.

La primera observación que surge de la simple presentación de los datos globales, publicados por ADEFAs, es la diferencia existente en las velocidades de crecimiento. La cantidad de trabajo realizado por los trabajadores creció mucho más rápidamente (por producción o por horas trabajadas sobre nivel de empleo) que el pago que recibieron a cambio de dicha realización. Indicando de un

¹ Datos extraídos de los anuarios e informes de prensa de ADEFAs.

² Misma tendencia expresada por importaciones y exportaciones que crecieron un 300% las primeras y un 240% las segundas en este período.

modo muy esquemático cómo fue la distribución de lo producido durante el “crecimiento histórico” en este sector de la producción³.

ETAPAS Y DISTRIBUCIÓN DEL CRECIMIENTO GLOBAL: CRECIENTE PRODUCCIÓN Y NEGOCIACIÓN

La distribución de los resultados del crecimiento fue tomando forma mediante la acción gremial de los trabajadores y sus organizaciones, quedando plasmados en el creciente número de negociaciones colectivas realizadas en el período 2003-2008. Pero no debe perderse de vista que estas negociaciones son una forma de existencia de la relación antagónica existente entre las clases sociales, por lo que para arribar a un acuerdo negociado muchas veces los trabajadores deben desplegar distintas modalidades de acción, sean estrictamente gremiales o más ampliamente políticas. Entre 2003 y 2008 se acordaron aumentos salariales, pago de premios, contratación y efectivización de trabajadores temporarios (a plazo fijo), ampliación de la jornada laboral, incorporación de turnos de producción, etc. Al mismo tiempo que se produjeron quites de colaboración, asambleas en el lugar y horario laboral, paros parciales progresivos, paros nacionales, movilizaciones y cortes de ruta.

2004: CAMBIO DE TENDENCIA, SE INICIA EL CRECIMIENTO.

El año 2004 es el año donde la recuperación general del sector se hace manifiesta, crecen la producción, las ventas, las negociaciones, los salarios y los conflictos a través de los cuales estos se realizan.

La producción general de vehículos creció el 53% respecto de 2003, las ventas un 100%, el empleo frenó su caída y aumentó un 14%, las horas trabajadas, también dejan de bajar y se recuperan un 47%, mientras que los salarios -que ya habían detenido su caída por los aumentos por decreto del poder ejecutivo- aumentan ahora producto de la negociación paritaria en un 20% nominal (MTEEySS).

En abril de 2004 el Sindicato de Mecánicos y Afines del Transporte Automotor (SMATA) firma un acuerdo con la empresa Daimler Chrysler (acuerdo 212/2005) en el que se establece un

³ Un dato adicional a tener en cuenta son los cambios en términos nominales de la facturación de las empresas y de los salarios. Según ADEFA la facturación de las empresas pasó de \$7.000.000 en 2003 a 37.450.000 en 2007. Mientras que el salario nominal promedio de los trabajadores de la producción automotriz pasó de \$1600 a \$3500 en el mismo período (y a \$4200 si tomamos el promedio hasta el 3º trimestre de 2008).El dato de salarios está tomado del Boletín de Remuneraciones del Ministerio de Trabajo Empleo y Seguridad Social.

aumento salarial del 10% más la incorporación al básico de una suma antes atada a productividad y un pago extraordinario, se acuerda la posibilidad de contratación de personal a plazo fijo y para actividades eventuales, estableciendo que en caso de usarse tal posibilidad se garantiza la estabilidad laboral de los trabajadores efectivos.

Antes de la firma del acuerdo la empresa había aumentado el nivel de producción. A partir de marzo la producción promedio mensual casi se duplica, pasa de un promedio de 650 unidades mensuales a 1200 hasta fin de 2004.

En mayo de 2004 SMATA firma un acuerdo con Volkswagen (737/2006) donde se establece el pago de un bono excepcional por el aumento de la competitividad a pagar parte en mayo y la otra a principios de 2005 siempre que se cumplan ciertas pautas que no se establecen en el acuerdo.

La producción promedio mensual del segundo semestre de Volkswagen aumenta en un 50% respecto del primero (pasa de 1600 a 2500 unidades mensuales)

En julio de 2004 SMATA acuerda con General Motors (45/2005) un aumento del 13% de los salarios más un pago extraordinario. Luego en septiembre la empresa anuncia –en el marco de la visita presidente Néstor Kirchner- la implementación de un segundo turno de producción a llevarse adelante mediante la contratación (modalidad de plazo fijo) de 320 empleados, con la intención de elevar la producción un 35% de 190 a 250 unidades diarias⁴. La información de ADEFA refleja el incremento de la producción -que supera lo anunciado por la empresa- que llega a un 50%, pasando de un promedio de 4000 unidades mensuales a más de 6000.

En el mismo mes se firma un acuerdo entre SMATA y Ford (254/2005) donde se establece la suba salarial del 10%, más un aumento en los tickets para alimentos. Además se acuerda el crecimiento de la producción de 250 a 302 unidades por día y la contratación de 152 trabajadores con contrato de plazo fijo⁵.

La firma de este acuerdo fue el resultado del disciplinamiento del conflicto gremial dentro de la planta que la empresa tiene en la localidad de Pacheco. Disciplinamiento que tuvo como protagonista al mismo sindicato y a la comisión interna de reclamos. Frente al anuncio de que se incrementarían los ritmos de producción por parte de la empresa, los trabajadores comenzaron a discutir la necesidad de una recomposición salarial y la forma adoptada por el reclamo fue el quite de colaboración –reducción de horas extras- decidido por fuera la organización sindical. Como respuesta

⁴ Ver la Información de Prensa publicada por la empresa en http://www.generalmotors.com.ar/content_data/LAAM/AR/es/GMAGBP/press/Chevrolet_Rosario_Sep_04.doc.

⁵ En parte se trata de una reincorporación de trabajadores que se adhirieron al programa de retiro voluntario en 2002. Ver Santella, A. “Conflicto obrero en el sector automotriz en 1994-2006”, en *Resistencias Laborales. Experiencias de repolitización del trabajo en Argentina*, compilado por Lenguita, P.; Montes Cató, J., el aleph, Buenos Aires, 2009.

la empresa propuso el aumento del 10% y a través de una asamblea convocada por el SMATA se impuso la posición del acuerdo arriba mencionado⁶.

Sin embargo en la producción no se observa caída alguna, como resultado del conflicto, mientras que si se evidencia el crecimiento de los ritmos de producción -que supera el 10% de aumento salarial- que pasa en el promedio de los meses previos al acuerdo de 5.500 a 6.750 unidades mensuales a partir del acuerdo.

El año 2004 se cierra en noviembre con la renovación del Convenio Colectivo de Trabajo firmado por el SMATA y la empresa Toyota (730/2005). En éste se establecen los nuevos sueldos básicos -incrementados- para cada categoría que regirán desde junio de 2005 a abril de 2006. La producción de vehículos Toyota cierra el año manteniendo sus niveles de producción promedio en todo 2004.

2005: LA RECUPERACIÓN SE CONSOLIDA, LOS CONFLICTOS CRECEN.

En el año 2005 se consolida el proceso de acelerado crecimiento: la producción y las ventas superan a las del año anterior, un 23 y un 30% respectivamente. El empleo sectorial se expande un 20%, las horas trabajadas más rápido aún, al 31%, los salarios nominales suben un promedio del 20% y un 10% con relación a la inflación -según la Encuesta Industrial del INDEC.

Este incremento se realiza a través del crecimiento cualitativo del conflicto gremial. Frente a la recuperación productiva la acción obrera (a veces organizada, otras desbordada y otras disciplinada por el sindicato) se fortalece. Cuantitativamente: crece el número de negociaciones.

En el mes de febrero SMATA acuerda con Toyota (144/2005) incorporar el aumento por decreto del poder ejecutivo sin considerarlo absorbido por el otorgado por la empresa a fines de 2004.

⁶ “Ford un nuevo modelo”, en *Engranajes*. 01 septiembre de 2005. Publicación de la Federación de Trabajadores de la Industria y Afines (FeTIA)-CTA. pp. 6-7.

Al reiniciarse la discusión salarial en mayo, se desata un conflicto que será manifestación del cambio cualitativo, tanto por su duración (del 2 de mayo al 14 de junio), como por la variedad de acciones obreras desplegadas (asamblea, huelga, movilización y corte de rutas), por la superación de la fragmentación de los conflictos por planta y la confluencia en una acción de alcance nacional y por la presión ejercida desde las bases sobre la organización sindical que en distintas ocasiones se encontró desbordada.

Al iniciarse el mes SMATA lanza un plan de lucha nacional, involucrando a los trabajadores de Daimler Chrysler, Volkswagen (plantas de Pacheco y Córdoba), Ford y General Motors. A través de asambleas generales se resuelve realizar paros escalonados que terminarán en la paralización total de la producción. El Ministerio de trabajo interviene propiciando la negociación y se suspende la medida por unos días. En los lugares de trabajo la reacción frente a la suspensión no necesariamente responde al sindicato. En Ford se resuelve la continuidad del plan de lucha mediante el quite de colaboración y los paros escalonados. En GM se agrega el vencimiento de los contratos de los trabajadores a plazo fijo y el reclamo de renovación de los trabajadores, presionando con la paralización total de la planta.

En ese contexto el 13 de mayo SMATA acuerda con GM (293/2005), estableciendo: aumento de la escala salarial, incorporación sin absorción del aumento por decreto, creación de 2 nuevas categorías, renovación de 264 contratos a plazo fijo y compromiso de efectivización de 100 trabajadores contratados. SMATA Córdoba llega a un acuerdo en la planta que VW tiene en esa ciudad: aumenta el básico y realiza un pago por única vez.

El 1º de junio SMATA se moviliza públicamente para presionar las negociaciones que se desarrollan en el Ministerio. Nuevamente se generalizan las asambleas y se lanza un paro de 48 para los días 6 y 7 en Ford VW (Pacheco) y DaimlerChrysler. El día 7 la acción de los trabajadores se despliega con la realización de cortes de ruta en Panamericana (Pacheco –Ford y VW) y en Ruta 3 (González Catán -DC)⁷.

El 14 de junio se firma el acuerdo 222/2005 entre SMATA, Daimler Chrysler, Ford y Volkswagen. Se establece un aumento salarial horario⁸, las empresas ofrecen un incremento de variados conceptos (transporte, tickets, pago extraordinario) y se comprometen, además de mantener la paz social, a recuperar la producción caída por el conflicto.

⁷ Para un seguimiento más detallado del conflicto de mayo junio de 2005 ver :Santella, Op.Cit; “Ford un nuevo modelo” en *Engranajes* Op.Cit; “La lucha de los trabajadores automotrices” en *La Verdad Obrera* N165, 16/6/05; “Los mecánicos volvieron a la panamericana” en *Palabra Obrera* N903, 9/6/05.

⁸ En dicho acuerdo se manifiesta, y se corrige al completarse el plazo de vigencia, la diferencia salarial existente en las distintas empresas terminales. Mientras Ford y Daimler elevan el salario horario a \$9,40 en la primera etapa y luego a \$10,10 (y \$10,14), en VW pasa primero a \$8,48 para luego llegar a \$10,10.

Al observar el movimiento de la producción automotriz se refleja una caída, en VW de 2.500 unidades mensuales cae a 1.700 en los meses de mayo y junio (creciendo luego a un promedio de 2800u.). En DC no se verifican variaciones durante el conflicto, aunque sí acusa un crecimiento de casi el 30% posterior al acuerdo. En Ford la caída fue de 5.700 unidades por mes a 3.800 en mayo (en el segundo semestre sube a 6.800 por mes).

Hacia fines de 2005 el crecimiento de la producción lleva a las empresas a aumentar su planta del personal, vía contratos de duración determinada. En octubre VW firma con SMATA dos acuerdos (247/2006 y 224/2006) estableciendo la contratación de nuevo personal (frente al lanzamiento de nuevos productos) y la reincorporación de trabajadores que fueron desvinculados en 2002. En noviembre Ford firma con SMATA el acuerdo 761/2006 donde se pacta: efectivizar trabajadores contratados, contratar trabajadores eventuales y la tercerización de partes del proceso de trabajo a través de contratos a plazo fijo.

2006-2007 PARA GARANTIZAR EL CRECIMIENTO SIN SOBRESALTOS CRECE LA “PAZ SOCIAL”.

En los años 2006 y 2007 la tendencia ascendente de los indicadores sectoriales se mantienen. La velocidad en el crecimiento de las negociaciones también continúa creciendo y el conflicto amenaza con seguir la misma línea. Ante los primeros indicios de freno de la producción como consecuencia del conflicto las empresas y el sindicato alcanzan un acuerdo que busca garantizar la continuidad de los procesos de trabajo por un plazo de 2 años, es decir hasta abril de 2008.

Efectivamente en esos años puede observarse un crecimiento en la producción del 35% en 2006 y del 26% en 2007, ventas 15 y 23% respectivamente, el empleo sube 15% y en 2007 acelera un 26%, mientras que las horas trabajadas si bien mantienen su tendencia alcista comienzan a hacerlo más lentamente, crecen un 27% en 2006 y un 15% en 2007. Los salarios nominales –producto del acuerdo alcanzado de más de un 40% por dos años- reparten su suba en tandas del 22% anual, mientras que, según el INDEC y con relación a índice de precios, su crecimiento real es del 18% en 2006 y del 15% en 2007.

El acuerdo con vigencia de 2 años se alcanza en junio de 2006 después de un mes de conflicto en las plantas, donde los trabajadores realizaron un quite de colaboración y organizaron asambleas en los lugares de trabajo –resintiendo la producción.

Nuevamente los datos de ADEFA reflejan el conflicto en la producción de las empresas. En Ford la producción cae un 15% en mayo respecto del mes anterior, VW cae el 11%, Toyota un 13%, mientras que GM lo hace un 8%.

El 9 de junio se vuelve a firmar un acuerdo general (407/2006) entre SMATA, Ford, VW, DaimlerChrysler y General Motors. Se establece un aumento del 20% (15% remunerativo más 5% no remunerativo) para el año 2006 y las empresas solicitan recuperar la producción caída aumentando la cantidad de horas extras. En los días siguientes a este acuerdo general, las empresas firman individualmente nuevos acuerdos (DC-609/2007, VW-203/2007, Toyota-738/2006 y 1157/2007, Ford-1580/2007) en los que se incrementa la suba salarial hasta alcanzar el 40%, ampliando su vigencia al año 2007 inclusive.

Antes de desatarse este conflicto generalizado Ford ya había acordado un crecimiento de los ritmos de producción, mientras que Volkswagen lo haría unos meses después del plan de lucha. En el mes de marzo Ford y SMATA acordaron (506/2006) el aumento a 340 unidades diarias, la incorporación de 220 trabajadores temporarios y estabilidad laboral para los efectivos mientras haya contratados. Por su parte VW acuerda con el sindicato en agosto (731/2007) la incorporación de 150 trabajadores temporarios, incorporando la misma condición de estabilidad.

Tal y como quedó plasmado en las negociaciones las empresas aumentaron la producción durante el período de vigencia del acuerdo (variando la proporción de los aumentos de acuerdo a las realidades de cada una de ellas), sin verse amenazada por la aparición de nuevos conflictos gremiales en sus plantas.

Los conflictos que hubo no tenían relación directa con el lugar de trabajo o la actividad de las terminales. A fines de 2006 se realizan medidas de fuerza, decididas desde la cúpula sindical, en solidaridad con los trabajadores de las concesionarias que estaban negociando con la cámara empresarial (ACARA). En abril de 2007 se realizó un paro de una hora en las plantas de Ford y Volkswagen frente al asesinato del docente Carlos Fuentealba en la provincia de Neuquen.

Recién a fines de 2007 el sindicato “amenazó” con retomar las mediadas de fuerza en el marco de la negociación de un pago excepcional. El acuerdo fue presentado como una respuesta a la aceleración del proceso inflacionario y coincidió con el aumento general de los ritmos de producción. Al analizar las diferencias de producción entre el primer y el segundo semestre de 2007 en todas las empresas se observan aumentos significativos: GM 35%, DM 75%, Toyota 20%, VW30%.

En mayo de 2007 SMATA renueva el CCT con General Motors (936/2007) se ratifican: condiciones flexibles de compra y uso de la fuerza de trabajo (polivalencia, equipos multifuncionales, banco de horas, premios por productividad, condiciones de suspensión de trabajadores efectivos, etc). En el segundo semestre de 2007 el sindicato firma una serie de acuerdos con VW (1147/2007 y 44/2008) en los que se establece la prolongación de la jornada de trabajo a 9hs., incorporación de producción los sábados, incorporación de trabajadores temporarios mediante agencias de personal, y

el pago de un incentivo excepcional atado a condiciones de producción. De esta forma aumenta la producción sin incorporar un segundo turno de trabajo.

2008 FIN DEL RECORD, ¿FIN DE LA PAZ SOCIAL?

La industria automotriz arrancó 2008 como continuación del proceso de crecimiento, pero lo cerró como exponente local de la crisis mundial. Si bien los indicadores anuales de producción y ventas mantienen la tendencia ascendente -10 y 8% respectivamente-, la contracción aparece en los últimos meses del año.

En mayo el sindicato acuerda con las empresas (Ford 720/2008, VW 717/2008, Mercedes Benz 591/2008⁹, GM 590/2008, Toyota 20/2009) una suba salarial del 25%¹⁰ y un pago extraordinario atado a condiciones de producción. Con Volkswagen, además la implementación del tercer turno de producción (1203/2008) y la contratación efectiva de parte de los temporarios (1202/2008).

Pero la continuidad de este ciclo ascendente se vio afectado negativamente con el correr de los meses. Primero por el conflicto desarrollado por las entidades patronales de la producción agropecuaria y los cortes de ruta que dificultaron la circulación de insumos y vehículos; luego la profundización de la crisis mundial marcó el fin del “crecimiento histórico”¹¹.

Esto significó también el fin de la “paz social” de los dos años anteriores. Frente al inicio de despidos y suspensiones, los trabajadores y el sindicato volvieron a movilizarse. En octubre en GM, la empresa amenaza con despedir a más de 400 trabajadores que responden con asambleas y piquetes que paralizan la planta. Finalmente en diciembre se firma el acuerdo con el SMATA (14/2009) en el que se acuerda la suspensión con reducción del salario y el compromiso de no efectuar despidos por 6 meses y un año. Renault despide 300 trabajadores de su planta de Córdoba. En el resto de las empresas: suspensiones con reducción de salario, adelantamiento de vacaciones y no-renovación de contratos. En noviembre SMATA moviliza a los trabajadores por el centro de la ciudad de Buenos Aires, en Córdoba los trabajadores suspendidos comienzan a movilizarse y reclamar al sindicato.

⁹ En este acuerdo se establece la implementación del banco de horas, la posibilidad y modalidad de suspensión de personal con reducción de jornada y salario.

¹⁰ Aumento que alcanza el 18% según su relación con el IPC del INDEC.

¹¹ El punto más alto de la producción mensual se alcanzó en septiembre de 2008 con la producción de 63.000 unidades, en diciembre se redujo a 26.300, es decir una baja del 57%.

Ante el nuevo escenario abierto a fines de 2008 se ponen en evidencia las limitaciones portadas por la acción de los trabajadores durante el proceso de crecimiento. Entre 2004 y 2008 la acción gremial de los trabajadores creció considerablemente, lograron obtenerse mejoras en lo que hace a los salarios y al empleo, pero no se logró avanzar significativamente sobre la flexibilización de las condiciones de uso y contratación de la fuerza de trabajo¹². Mientras la producción y las ventas crecieron a un ritmo sostenido las empresas vieron crecer sostenidamente su rentabilidad, ya que sus costos salariales -reducidos por la devaluación- se movieron mucho más lentamente que el resto de los indicadores. Este movimiento lento de los costos se apoyó en la incorporación de personal a través del uso de los contratos a plazo, actividades eventuales y la tercerización de tareas. Cuando la producción y las ventas se frenaron las empresas lograron ajustarse sin mayores costos, haciendo uso de estos mecanismos.

El sindicato expresa esta limitación al desplegar acciones tendientes a sostener la relación laboral de los trabajadores efectivos, proponiendo las suspensiones rotativas con reducción de salarios a cambio de garantizar estabilidad del empleo. Dejando parcialmente de lado a los trabajadores contratados y eventuales que ven caerse sus contratos o consiguen una estabilidad laboral de menor duración.

Desde algunos grupos de trabajadores, especialmente entre los contratados y parte de los efectivos suspendidos, surgen acciones que tienden a desbordar y cuestionar al sindicato reclamando la renovación de los contratos, que no se reduzcan salarios y que se repartan las horas de trabajo. Manifestando también el límite de la acción obrera al no poder generalizarse y superar la fragmentación con la que negocia SMATA las condiciones para sobrellevar los efectos de la crisis.

¹² En 2008 el Observatorio del Derecho Social de la Central de Trabajadores Argentinos elaboró el documento “La Negociación colectiva 2003–2007. Un estudio comparativo con el período 1991-1999, en particular sobre la regulación de la jornada y organización del trabajo.” En el cual se concluye que en las negociaciones desarrolladas desde la devaluación, mantuvieron e incrementaron su presencia las cuestiones vinculadas con las condiciones de uso de la fuerza de trabajo .

ANEXO I

Producción, ventas, horas trabajadas y empleo 2003-2008.

Año	Unidades		Hs.Trabajadas	Empleo	Salario
	Producidas	Vendidas			
2003	169.621	155666	13.036	12.051	\$1646
2004	260.402	311961	19.237	13.751	\$1927
2005	319.755	402690	25.236	16.485	\$2303
2006	432.101	460478	32.176	19.095	\$2826
2007	544.647	564926	36.857	24.164	\$3467
2008	597.086	611770	s/d	s/d	\$4175*

Fuente: ADEFA y MTEySS

Nota: * promedio hasta el tercer trimestre de 2008

ANEXO II

Producción mensual empresas seleccionadas.

Fuente ADEFA

Ford	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
enero	2.664	5.106	4638	6.756	2.082	2.330	1.875	0
febrero	2.893	0	2.454	1.481	5.981	7.616	8.834	4.791
marzo	3.732	3.176	5.721	5.733	7.419	8.026	7.610	5.834
abril	5.783	4.276	5.553	5.658	6.780	7.721	8.375	5.373
mayo	4.491	3.180	5.762	3.808	5.715	8.390	7.742	
junio	4.298	2.805	5.662	5.611	6.296	7.881	7.661	
julio	3.549	3.490	5.277	5.112	5.380	5.680	6.839	
agosto	3.237	4.094	6.514	7.966	6.563	7.182	6.534	
septiembre	4.007	4.575	7.025	7.464	8.794	8.511	8.812	
octubre	4.783	3.626	6.841	6.267	7.813	8.911	9.503	
noviembre	4.264	4.514	7.009	7.223	8.792	9.225	6.273	
diciembre	4.139	1.218	5.707	6.502	7.170	6.509	3.585	
Total año	47.840	40.060	68.163	69.581	78.785	87.982	83.643	15.998

Chevrolet-GM	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009
enero	1.612	2.319	2.438	6.242	2.895	5.540	12.653	4.559
febrero	1.870	3.458	4.791	2.932	4.867	8.254	6.106	640
marzo	2.285	3.595	5.651	6.807	5.645	9.135	10.199	6.690
abril	3.183	3.819	4.862	4.876	5.448	7.250	11.188	6.766
mayo	3.948	3.847	3.657	5.653	5.017	9.043	11.193	
junio	2.995	3.782	4.053	5.055	5.357	10.768	8.679	
julio	3.803	3.199	4.227	5.141	4.464	8.369	12.711	
agosto	4.884	3.925	4.312	5.579	6.319	11.372	11.376	
septiembre	4.950	4.412	5.619	5.022	6.618	10.308	11.420	
octubre	5.435	4.608	6.015	4.861	7.928	12.361	6.713	
noviembre	4.976	4.016	6.752	5.088	9.460	12.691	5.431	
diciembre	4.258	4.186	5.801	5.137	6.844	10.210	4.242	
Total año	44.199	45.166	58.178	62.393	70.862	115.301	111.911	18.655

Mercedes Benz -DC	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009
enero	0	114	119	125	405	387	833	6
febrero	324	553	974	1.087	1.833	1.406	2.518	848
marzo	226	746	1.258	1.341	2.032	1.445	2.830	915
abril	461	709	1.076	1.302	1.805	2.409	3.216	511
mayo	557	681	1.197	1.370	1.851	1.981	3.241	
junio	514	637	1.423	1.371	1.777	1.847	3.119	
julio	666	654	1.358	1.740	1.851	2.375	3.376	
agosto	521	742	1.285	1.826	1.773	3.096	3.237	
septiembre	602	686	1.122	1.878	1.697	2.158	3.482	
octubre	491	671	1.246	1.872	1.551	3.083	3.288	
noviembre	296	781	1.468	2.111	2.018	3.178	2.948	
diciembre	484	564	1.030	1.334	1.182	2.834	582	
Total año	5.142	7.538	13.556	17.357	19.775	26.199	32.670	2.280

Toyota	2.002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009
enero	24	150	806	0	312	1.643	3.214	3.070
febrero	962	912	1.752	2.754	4.451	5.897	4.967	4.807
marzo	1128	963	2.163	4.100	5.377	6.282	6.580	5.449
abril	1124	1.287	1.910	3.769	5.685	5.158	4.617	4.729
mayo	1411	1.284	1.845	4.437	4.903	6.358	6.058	
junio	1044	1.382	1.943	5.081	5.756	6.146	4.550	
julio	975	1.454	1.976	4.343	6.487	5.757	6.424	
agosto	882	1.330	1.796	4.533	6.191	7.243	5.615	
septiembre	858	1.494	1.533	4.549	6.602	6.259	6.587	
octubre	936	2.173	1.773	4.548	5.450	5.662	4.922	
noviembre	900	2.021	1.858	5.081	6.815	6.849	5.711	
diciembre	929	1.360	0	3.788	6.305	5.791	5.294	
Total año	11.173	15.810	19.355	46.983	64.334	69.045	64.539	18.055

Volswagen-VW	2002	2.003	2.004	2.005	2.006	2.007	2.008	2.009
enero	0	1.077	456	0	1.282	1.013	890	0
febrero	1159	1.675	1.767	2.598	1.743	4.151	4.531	0
marzo	1649	1.787	2.296	2.843	3.218	4.729	5.235	3.858
abril	1780	1.845	1.924	2.273	3.473	4.490	5.028	4.697
mayo	2471	1.931	2.175	1.741	3.097	5.209	5.530	
junio	1819	1.684	1.888	1.621	3.365	5.150	5.249	
julio	1791	2.083	2.118	2.520	5.008	5.816	5.701	
agosto	1573	1.807	2.275	2.748	4.904	6.034	6.215	
septiembre	1918	2.029	2.609	2.992	5.496	5.358	6.535	
octubre	2005	1.924	2.594	2.535	5.374	5.723	6.510	
noviembre	1740	1.910	3.003	3.057	5.650	5.782	6.145	
diciembre	1103	1.456	2.587	738	4.254	4.021	5.587	
Total año	19.008	21.208	25.692	25.666	46.864	57.476	63.156	8.555