

XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche, 2009.

# **”Entre ejes y líneas de Montaje”. La organización laboral en las automotrices en Córdoba: el caso de Iveco. 2004-2009.**

Barraza, José y Carpio, Pablo.

Cita:

Barraza, José y Carpio, Pablo (2009). *”Entre ejes y líneas de Montaje”. La organización laboral en las automotrices en Córdoba: el caso de Iveco. 2004-2009. XII Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia, Facultad de Humanidades y Centro Regional Universitario Bariloche. Universidad Nacional del Comahue, San Carlos de Bariloche.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-008/1244>

*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>.*

## **“Entre ejes y líneas de Montaje”. La organización laboral en las automotrices en Córdoba: el caso de Iveco. 2004-2009**

José Barraza y Pablo Carpio

*“La empresa responde al mercado y no al gobierno”*

En torno a una reunión entre el Directivo de la empresa Iveco y el SMATA  
Sobre la situación de los trabajadores suspendidos el 2 de noviembre del 2008

### **INTRODUCCIÓN**

El cuadro de crisis política y económica actual en la Argentina, es la consecuencia de los fuertes golpes que asesto la crisis mundial a las débiles economías latinoamericanas y sus respectivos regímenes políticos. La transferencia de capitales especulativos y la caída de los precios de las materias primas conforma una especie de cóctel, que estalló en recesiones, aumento del desempleo, profunda devaluaciones y crisis fiscales y bancarias.

Durante la época del menemismo, el objetivo principal radicaba en fortalecer el proceso de transnacionalización de las empresas, ante la caída de la tasa de ganancia. Es decir, se trataba de equilibrar la economía capitalista a partir de recetas. Las políticas económicas en este período fueron orientadas en darle un respiro a la fuerte crisis fiscal y económica a la que se había encaminado tanto el Estado argentino, como sus vecinos de América Latina<sup>1</sup>, llevando a sus respectivos gobiernos a dirigir las mismas. *“Es necesario no olvidar que las propias crisis son el modo convulsivo en que el capital intenta poner freno a la tendencia y restablecer una rentabilidad aceptable. Depurado el capital excedente, liquidado una parte de este bajo la forma de mercancía que se desecha y fabrica y empresas que quiebran o cierran es posible reconstruir la tasa de ganancia”*<sup>2</sup>.

La industria, afectada por la crisis en curso, sufrió una reconversión A través de la implementación del modelo neo-fordista que implicaba un proceso de reorganización de alcance mundial. Las empresas multinacionales, se van a dividir de acuerdo a la producción

---

<sup>1</sup> El desarrollo de la crisis capitalista produjo las bases económicas de estas experiencias, en donde América Latina ingresó a esta etapa histórica. Toda la historia política de América Latina ha estado íntimamente ligada, cuando no directamente determinada, por las convulsiones de la economía y la política mundiales. La crisis mundial, irrumpe en América Latina, luego de la seguidilla de bancarrotas capitalistas, crisis políticas y levantamientos sociales de la última década, produciendo un fuerte estado de tensión en todas las clases sociales.

<sup>2</sup> Pablo Heller *“Tasa de ganancia y descomposición capitalista”* en Defensa del Marxismo, Ediciones Rumbos, Buenos Aires, 2003, pág 86.

y ubicándose en diferentes partes del mundo, con el fin de disminuir costos de producción (mano de obra, materias primas, transporte, etc.). Dicha reorganización se basa en la introducción de nueva tecnología, conllevando todo un proceso de cambio en la composición orgánica del capital, cambiando las condiciones de trabajo: flexibilización laboral. Los capitalistas para llevar adelante este programa, necesitan tanto del Estado (como herramienta política para implementar todo tipo de legislación, como por ejemplo los decretos de reforma laboral) como de la burocracia sindical (como correa de transmisión de los intereses capitalistas) para instalar este modelo económico.

Este proceso, es importante resaltarlo en el presente trabajo de investigación, ya que la crisis estatal (tanto de las provincias como de la Nación), producto del fuerte endeudamiento, la fuga de capitales, la caída de la recaudación fiscal, va a llevar a la formulación de una serie de políticas económicas, destinadas a la valorización del capital como por ejemplo, a través de la devaluación del peso frente al dólar. El propósito es la reconstrucción de la burguesía nacional, amenazada de extinción por el fuerte endeudamiento externo. Ante un clima de crisis latente, los capitalistas van a jugar en el peronismo, su principal carta política.

Todo ello ocurre dentro del marco de un régimen económico de “emergencia” en donde Duhalde, Lavagna y Kirchner utilizarían la desvalorización del peso, como protección frente a la competencia extranjera. Entonces, en el período comprendido entre 2003-2006, hubo un aumento de las ganancias no visto en cuarenta años por parte de las empresas automotrices, producto de la transferencia de capitales. Un claro ejemplo fue el Grupo Fiat. Esta breve caracterización, ilustra claramente el proceso de crecimiento económico en el que **emerge** la Argentina. También, se visualiza las mismas características en Brasil, Chile o Venezuela. Referenciamos este proceso, porque la *coyuntural* reactivación a la que va alcanzar la industria, es producto de la convergencia de todas las fuerzas históricas citadas anteriormente.

Básicamente, nuestro trabajo se centra en la industria automotriz, como uno de los factores principales de la llamada “reactivación económica” en la Argentina en los últimos años. Haciendo alusión a los alcances y los costos sociales que implicó dicho crecimiento económico que se experimentó en el kirchnerismo, pretendiendo superar las limitaciones históricas de la burguesía nacional, la que convive en un estado de tensión permanente con la burguesía mundial.

Vamos a tratar de demostrar los límites del modelo “nacionalista burgués” frente a la actual crisis financiera o la debacle industrial en curso, expresada en el aumento de las

suspensiones y despidos en las diversas ramas productivas. Porque siguiendo el desarrollo histórico, los capitalistas, ante la crisis, a lo que primero echan mano a la reducción de la masa salarial.

El período de análisis es el del 2004-2009, en la provincia de Córdoba donde prevalece la industria automotriz como una de sus principales actividades. Vamos a tratar el caso de Iveco, como expresión del fenómeno de acumulación, transferencia y transnacionalización del capital, rompiendo toda barrera autárquica y trasladando ingresos a sus centrales a costa de un gran perjuicio social. Durante los últimos cinco años, Iveco tuvo un desarrollo sostenido, y dio origen a una variedad de modelos terminados nunca antes visto. Además incentivó el crecimiento de todo un entorno de pequeñas, medianas y grandes empresas proveedoras: autopartistas, fábricas de Neumáticos, etc.

Entonces, a partir de la observación y de la experiencia, podemos brindarles las herramientas necesarias para la comprensión del proceso en curso. Es por ello, que elegimos Iveco perteneciente al Grupo Fiat<sup>3</sup>, en donde uno de los coautores trabaja actualmente en ella, sino porque condensa en la misma, todo el proceso anteriormente descrito, y comienza a verse en ella los primeros indicios de la resistencia de la clase obrera frente al programa que quiere imponer la patronal como salida a la actual crisis.

Es por ello, que se va a tratar sobre la organización laboral en la citada empresa automotriz y autopartistas, como punto de partida en la comprensión del modelo económico actual. Pretendemos describir el desarrollo de un sistema de explotación de mano de obra cuya remuneración no es directamente proporcional con las ganancias que obtienen los capitalistas de esta industria. Para ello, abordaremos una serie de parámetros que justifican esta relación antagónica: las horas extras, contratos eventuales, tercerizaciones y las distintas presiones y acciones que llevará a cabo la patronal sobre los trabajadores ante la crisis mundial en curso, expresada en: despidos, suspensiones, congelamiento y disminución de salarios.

Se busca entonces, abordar la relación antagónica entre patrón-obrero desde una visualización del desenvolvimiento histórico de los antagonistas. Este desenvolvimiento de ningún modo es de carácter lineal, sino que es producto de una serie de flujos y reflujos, de avances y retrocesos de parte de ambos sujetos sociales, en donde también intervienen el Estado y la burocracia sindical. Entonces, pretendemos darle un aporte a través de la

---

<sup>3</sup>Iveco, se instala en la Argentina a partir de 1969. En la actualidad, se encuentra ubicada en el cordón industrial de la provincia de Córdoba en el barrio Ferreyra. En sus comienzos la fábrica se inició en la producción de camiones pesados y ómnibus de larga distancia.

comprensión del antagonismo de clase expresado claramente en la organización de la producción dentro de la fábrica, sino también de las distintas fuerzas sociales que operan dentro de la misma.

La necesidad de abordar una investigación surge a partir de un problema concreto, es decir de un conjunto de interrogantes que más temprano que tarde deberán abordar los luchadores obreros para resolverlos en términos favorables para su clase social. Partimos de un método concreto: definir y conceptualizar los procesos generales como paso previo para abordar las situaciones particulares; y del estudio de esta situación particular, extraer las conclusiones que corroboren o no la vigencia de las caracterizaciones generales..

### **Iveco dentro del modelo del “Nacionalismo Burgués” en la Argentina (2004-2009)**

“La inserción laboral inestable es hoy una característica estructural de la economía. Aun si se llegara a sostener en los próximos años una elevada tasa de crecimiento económico, seguramente **gran parte de los puestos de trabajo que se creen serán de duración limitada**”.

Antonio Cafiero *Clarín* 6 de enero del 2004

La Crisis capitalista mundial, como habíamos afirmado anteriormente, irrumpe en toda América Latina en el marco de una década de crisis políticas y levantamientos populares, conduciendo a la llegada al gobierno de una gama diversa de tendencias nacionalistas o de “frente popular”. A comienzos del año 2003, el resurgimiento del comercio y la producción y una abultada caja fiscal, gracias a un ciclo internacional favorable para las materias primas latinoamericanas, le sirvió al conjunto de los gobiernos de la región lubricar los antagonismos sociales<sup>4</sup>.

Por lo tanto, el régimen económico en la Argentina emerge luego de la crisis del 2001, en carácter de “emergencia”. En primer lugar, se destina el presupuesto público al pago de los intereses como de la amortización de los vencimientos del capital, en pocas palabras, al

---

<sup>4</sup> Vale destacar como ejemplo el caso del cultivo de la soja, en donde las fuertes recaudaciones obtenidas por la creciente demanda mundial de este producto, dio fuerzas a la construcción del modelo “nacionalista burgués” en la Argentina (agrandar esto). Podemos ilustrarlo con una cita periodística: “*La cosecha de soja que Argentina comenzará a levantar en las próximas semanas vale hoy, ya descontadas las retenciones, unos 2.500 millones de dólares más que hace cinco meses. El motivo es el fuerte aumento, 50% en los últimos cinco meses, que registró el precio de la oleaginosa. La cosecha representa 7.500 millones de dólares en total, un tercio más que en 2003.(..)* “El otro 30 o 40% tiene que ver con la depreciación del dólar en los mercados mundiales” en *Clarín*, 6 de enero del 2004.

pago de la deuda externa<sup>5</sup>. En segundo lugar, dicho régimen se estructura, por un lado, a partir de la confiscación de los ingresos de las provincias, para reforzar los ingresos fiscales del Estado Nacional. Por el otro, la salida a la crisis quedó condicionada a la necesidad de un peso fuertemente desvalorizado, que incentiva la agroexportación y genere una barrera a la competencia extranjera. Si bien, favorece la suba de los precios de la exportación y permite una pequeña reactivación industrial, justamente producto de la desvalorización de los costos productivos (los salarios), pero oculta una contradicción insalvable. Porque si de un lado aumenta el ingreso nacional, del otro produce el aumento de los precios internacionales (aumento de la demanda mundial) y por ende, la revalorización de la moneda argentina poniendo en cuestión la reactivación industrial. En este marco económico y político, es donde se inserta la industria automotriz en la Argentina, en especial Iveco en la provincia de Córdoba, objeto de esta investigación.

La provincia de Córdoba, históricamente constituye una especie de conglomerado industrial. En ella, se encuentra instalada una gama de ramas industriales, que van desde la industria metalmeccánica a la agropecuaria<sup>6</sup>. Con respecto a las metalmeccánicas, en la actualidad se encuentran varias terminales como Volkswaggen, la Fiat, Renault e Iveco, entre otras. También podemos considerar en este rubro, las “autopartistas”, como por ejemplo Gestamp y una serie de fabricas metalúrgicas que complementan esta rama.

Iveco-Fiat, dentro de este modelo económico, fue logrando un sistemático crecimiento en materia de producción (*ver gráfico N°1*), y una diversidad de nuevos modelos abarcando una mayor capacidad industrial. “Todas las terminales radicadas en el país aumentan sus niveles de producción y otras tienen perspectivas de iniciar la fabricación de nuevos modelos. La producción alcanzará niveles récords impulsada tanto por los modelos más nuevos, como por los previos al año 2004”<sup>7</sup>. Dicha fábrica, comenzó con la producción de camiones y ómnibus urbanos. Debido a la demanda mundial, Iveco fue modernizando el proceso productivo, dando lugar a un producto mejorado y más competitivo en el mercado del transporte. Una clara muestra de ello, es el desarrollo del *PowerStar* (1999), *Stralis*

---

<sup>5</sup> “Desde la propuesta inicial de una quita del 75% del valor de la deuda, las concesiones al capital financiero internacional han sido numerosas. Se le agregó, meses después, el reconocimiento de 25.000 millones de dólares por intereses impagos (resultado de tasas usurarias del 13% anual) y fueron nombrados como asesores del gobierno tres pulpos bancarios, incluido Merrill Lynch, que había negociado el endeudamiento de Argentina bajo Cavallo” en *Prensa Obrera*

<sup>6</sup> “La industria cordobesa de conjunto está estrechamente ligada al comercio internacional. No sólo la automotriz; la producción de maquinaria agrícola baila al ritmo de la soja. Lo mismo ocurre con la industria de la alimentación; incluso Arcor, aunque produce para el mercado interno, es fuertemente exportadora”. En *Prensa Obrera*, 12 de marzo del 2009.

<sup>7</sup> *Clarín*, Domingo 30 de Diciembre del 2007.

(2003), *Cavallino* (2006), y el reciente *Tector* (2008). La variedad de los modelos, radica en el aumento de las inversiones de la empresa en materia de instalación de tecnología de punta, mano de obra especializada y la incorporación de nuevos insumos (combustible, centralinas, etcétera) para aventajarse con respecto a sus principales competidores (Scania, Volvo, Mercedes Benz)<sup>8</sup>.

Con respecto al aumento de la capacidad productiva y la incorporación de nueva tecnología, no solamente implica el aumento del número de operarios, sino también una mayor especialización de la mano de obra, en el manejo de nuevas maquinarias. Una clara muestra es el crecimiento de la demanda insatisfecha en el rubro “Fabricación de vehículos y otros equipos de transporte” de alrededor del 40% solamente en el año 2005<sup>9</sup>. Por lo tanto, se refleja una fase de alza de la producción, a partir de un aumento de la demanda, que los resuelve a través de un incremento en la explotación de los trabajadores (incentivos, horas extras, aumento de la intensidad de los ritmos de producción, la “polifuncionalidad” laboral), donde el objetivo principal es disminuir los costos de producción y aumentar la productividad. *“El empleo capitalista de las máquinas, como todo desarrollo de la fuerza productiva del trabajo, sólo busca aminorar el precio de la mercancía, y por tanto reducir la parte de la jornada en que el obrero trabaja para si mismo, a fin de prolongar aquella en que trabaja para el capitalista”*<sup>10</sup>.

Desde el 2003, la producción de camiones tuvo un constante crecimiento, a partir del aumento de la demanda especialmente de los países del Mercosur como Venezuela y Brasil ante el boom de los precios de las materias primas como el petróleo, la soja o minerales. Por lo tanto la producción de Iveco estuvo reorientada a los denominados “*camiones de ruta*”, es decir a los transportistas que trasladan los productos de la localidades de procedencia a los puertos de embarque. Iveco Argentina destinaba hasta el año 2008, alrededor de un 70% de su producción, para satisfacer las demandas del mercado mundial.

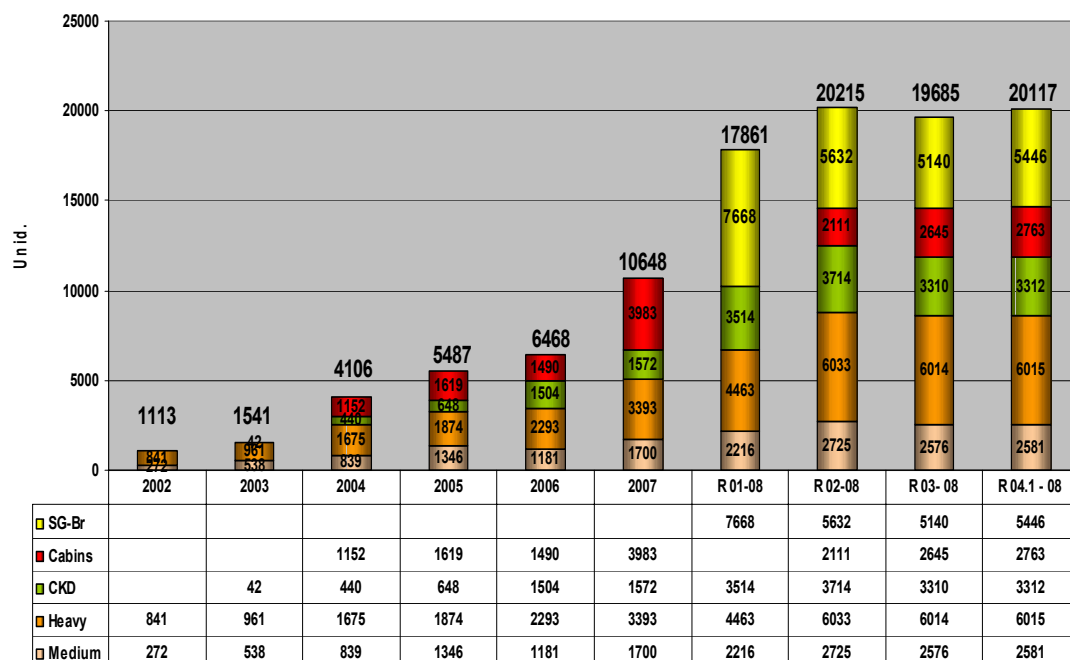
---

<sup>8</sup> “(..)No es una pyme. Con 26.000 empleados, Iveco produce en 27 establecimientos ubicados en 16 países del mundo, con "tecnología de excelencia" desarrollada en cinco centros de investigación. Más allá de Europa, está presente en China, Rusia, Australia, Argentina, Brasil y Sudáfrica. Además, más de 4.600 puntos de asistencia en 100 países garantizan el soporte en todas las áreas geográficas en que un vehículo Iveco trabaja” en *Prensa Obrera* 30 de diciembre del 2008.

<sup>9</sup> Cifras del Indec, 7 de junio del 2005, [www.indec.gov.ar](http://www.indec.gov.ar)

<sup>10</sup> Karl Marx “*EL Capital*”, en ediciones Akal, Madrid, 2000, pág. 105.

## Producción de unidades a nivel mundial de Iveco<sup>11</sup>



## Datos extraídos de ADEFA sobre la producción de automóviles a nivel nacional<sup>12</sup>

AÑO	PRODUCCIÓN	VENTAS (unidades)	PERSONAL OCUPADO	HORAS TRABAJADAS	K.W.H CONSUMIDOS	VENTAS (\$)
2004	260,402	311,961	13,751	19,237	386,836	11,707,95
2005	319,755	324,863	16,485	25,236	421,158	18,896,60
2006	432,101	425,268	19,095	32,176	415,782	28,750,04
2007	544,647	550,764	24,164	38,857	451,685	37,448,86

Como podemos ver en los dos últimos cuadros estadísticos, hubo un crecimiento en materia de producción de la industria automotriz, y por ende de Iveco. Pero paralelamente con este proceso, hubo un crecimiento extraordinario de las ganancias de estos grupos capitalistas en todo el mundo. Lo podemos corroborar en el siguiente cuadro<sup>13</sup>:

<u>Automotriz</u>	<u>Ganancias en millones de euros</u> <u>(2005-2008)</u>

<sup>11</sup> Extraído en Santopolo Santiago. "Globalización producción autopartista posición argentina. Iveco" Versión Web, Córdoba, Abril del 2008

<sup>12</sup> Datos extraídos ADEFA. www.adeffa.com.ar

<sup>13</sup> En la *Verdad Obrera*, Febrero del 2009.



<b>Iveco</b>	<b>2529</b>
<b>Volkswagen</b>	<b>9692</b>
<b>Renault</b>	<b>7257</b>

Además, la reactivación económica en la industria automotriz, produce el crecimiento de una serie de empresas que giran alrededor de ella. En el caso de Iveco, las materias primas, o mejor dicho todo aquellos recursos o partes que componen la mercancía provienen de otras fábricas autopartistas, la mayoría ubicadas en el mercado nacional, a excepción de la unidad motriz proveniente de Francia y de algunas piezas oriundas de Iveco Brasil. Los chasis para los colectivos y los camiones provienen de la autopartista Montich. Los parabrisas y ventanas, son provienen de la fábrica de vidrios Cive<sup>14</sup>. Hasta los neumáticos son adquiridos en Fate<sup>15</sup>, o Michelin.

Lo que queremos demostrar, es que el crecimiento de la producción en la Fábrica genera todo un proceso de reactivación industrial de las medianas y grandes empresas que gira en torno al desarrollo de la industria automotriz, incorporando una creciente cuota de plusvalía al producto terminado (un camión). A su vez, los productos elaborados por Iveco son utilizados para otras actividades económicas, ya sea la obra pública o el transporte. *“La producción es también inmediatamente consumo. (...)Consumo, igualmente de la materia prima que no conserva su forma ni su constitución natural, sino que más aún se consume. Por lo tanto el mismo acto de la producción es también en todos sus momentos un acto de consumo”*<sup>16</sup>.

El proceso de producción capitalista, en un período de crecimiento, tiende a aumentar las inversiones tanto del capital constante (maquinarias) como el variable (aumento de personal o salarios) a los fines de acrecentar las ganancias. La crisis económica hasta el 2003, provocó como resultado un 25% de desocupación de la clase obrera en la Argentina. Pero teniendo en cuenta, que este 25% se refiere a la población activa, no el 25% de la clase obrera. Por lo tanto la tasa de desocupación entre los obreros es mucho mayor.

El modelo económico denominado del “nacionalismo burgués” se caracterizó por el aumento del trabajo precarizado en todas las actividades económicas. En Iveco, podemos encontrarlo en el trabajo *contratado*. Por el cual la empresa por vía de una consultora

<sup>14</sup> Cive, es el caso de una de las tantas empresas vaciadas y en convocatoria, que produjo el despido de la totalidad de 75 trabajadores.

<sup>15</sup> Fate es una empresa que redujo su plante de personal con 200 despidos durante el 2008.

<sup>16</sup> Karl Marx, *“Introducción General a la Crítica de la Economía Política (1857)”* en Ediciones Siglo XXI, Beusno Aires, 2006. pág.40.

terceriza la contratación del personal y siendo ésta la empleadora del trabajador y no Iveco<sup>17</sup>.

El trabajo tercerizado se aplica en la automotriz Iveco hasta la actualidad. Durante el año 2008, dentro del sector de exportación dentro del área de exportaciones, opera la empresa “Beter Service” en donde se encuentran bajo su disposición alrededor de ochenta trabajadores. La diferencia radica en que ellos están bajo convenio laboral del Sindicato de Comercio (Agec) y por lo tanto carecen de representación sindical ya que su convenio no se condice con la actividad que desarrollan y están aislados del resto de sus compañeros, que se encuentra dentro del convenio del Sindicato Automotor (Smata)

El aumento del trabajo precarizado y tercerizado, va de la mano de la necesidad de la burguesía de ganar más dividendos y de incrementar su tasa de ganancia, sin importarle el costo social que pueda producir ello<sup>18</sup>. Esta necesidad se ilustra en un discurso realizado por Raúl Pagani, presidente de la AEA (Asociación de Empresarios Argentinos) en el 2004:

*“En suma, en esta nueva etapa nuestro desafío es abordar y resolver las cuestiones necesarias para garantizar la estabilidad del crecimiento. Necesitamos sostener durante muchos años el ritmo de expansión económica, para llegar a restablecer plenamente la estructura social que en otros tiempos distinguió a la Argentina y que, a pesar de las sucesivas crisis económicas, nunca fue borrada de nuestra identidad colectiva. Nuestro objetivo es volver a vivir en un país como el que idearon y construyeron las generaciones pasadas. Un país de clase media, pujante y vigorosa, con excelente educación, integrada por trabajadores formales, calificados y bien remunerados<sup>19</sup>”.*

Lo que queremos remarcar, es la función del Estado como instrumento de la burguesía para aumentar sus ganancias y para hacer frente a las inclemencias del mercado mundial. Rescate, que implica una descarga sistemática sobre las masas. A través de concesiones como rebajas impositivas, Iveco-Fiat y el resto de las automotrices ocupan un lugar entre

---

<sup>17</sup> “ Las partes disponen que en atención a la naturaleza del contrato de trabajo que celebran, se le encomendarán al trabajador tareas eventuales a desarrollar en Empresas Únicas de los servicios eventuales que presta “La empleadora”; pudiendo el trabajador ser destinado a distintas empresas Usuarias durante el transcurso de su relación laboral, en un todo de acuerdo a lo establecido en el decreto 1694/06 art.5” *Contrato eventual* de la Consultora “Adecco”.

<sup>18</sup> “Por esta razón los especialistas coinciden en que los altos niveles de pobreza que tiene hoy la Argentina no se explican sólo por el alto desempleo sino porque una alta proporción de los ocupados gana muy poco y **la ayuda de los planes sociales es inferior al costo de la canasta de indigencia**”. Por Ismael Bermúdez, *Clarín* 4 de enero del 2004.

<sup>19</sup> Discurso de Raúl Pagani 2004, en [www.aea.com.ar](http://www.aea.com.ar).

las privilegiadas, por el constante aumento en subsidios en materia de impuestos que les concede el Gobierno cordobés<sup>20</sup>. Los subsidios a las empresas permite la disminución del costo de producción en cifras significativas.

En segundo lugar, con relación a la legislación laboral, a través de ella garantiza la explotación del trabajo. Un claro ejemplo, en el 2006 el acuerdo firmado por Kirchner de 19% de aumento salarial que combina con un acuerdo de precios, el cual establece un control de costos industriales. Pero ¿Qué quiere decir un control de costos industriales? Quiere decir el control del costo de la mano de obra, la superexplotación de la fuerza de trabajo, todo para mejorar la competitividad de las empresas en la Argentina.

En tercer lugar, el Estado emplea una serie de mecanismos de confiscación extraeconómica, que profundiza la explotación del trabajador fuera del proceso de producción. Este es el papel que juega la inflación, en donde en la actualidad llega a un 30% anual según cifras extraoficiales<sup>21</sup>

Esto se debe, a la negativa del capital, ya no solo a ampliar el pago de impuestos sino a pagar los ya existentes. El capital, procura no solo aportar cada vez menos al Estado, sino que exige que sea este, el que aporte a su sostenimiento (subsidios, exenciones, etc.), minando sus bases de sustentación, acumulando un mayor endeudamiento de las cuentas públicas que se convierte en una carga insostenible para la población general. Esto muestra claramente el derrumbe en las finanzas públicas a la que ha llegado la provincia de Córdoba, la cual se ve en el horizonte una crisis fiscal. Iveco, gracias a los subsidios que le otorga el gobierno provincial de Schiaretti, obtiene:

**\* 10 años sin pagar impuestos** inmobiliarios, ingresos brutos y sellos. En el caso de ingreso Brutos, se ahorraría más de 140 millones de dólares.

**\* 25% de subsidios en consumo eléctrico por 2 años**<sup>22</sup>.

El sistema capitalista encierra una contradicción. La creciente competencia entre los capitalistas, lleva a la burguesía a “revolucionar constantemente los medios de producción”, es decir a aumentar su composición orgánica de capital. Entonces, sus

---

<sup>20</sup> “Hace apenas unos días la Legislatura votó nuevos subsidios y exenciones impositivas a las multinacionales Renault, Iveco y Volkswagen, equivalentes a más de 3.000 viviendas y 12.000 puestos directos de trabajo” en *Prensa Obrera* 17 de julio de 2008..

<sup>21</sup> *Clarín*, 12 de octubre del 2008.

<sup>22</sup> *La Verdad Obrera*, Suplemento Córdoba, Febrero del 2009.

“medios” (la búsqueda de ganancia) se vuelven contradictorios con su “fin” (el mantenimiento de la ganancia)<sup>23</sup>. Por lo tanto, se expresa una tendencia en que la oferta supera ampliamente a la demanda, es decir, debo producir más, para abastecer más. Se va generando una creciente capacidad excedente y una mayor imposibilidad por parte de las empresas en colocar su producción en el mercado.

La tendencia a la sobreproducción no solamente se expresa en materia de bienes en los últimos años. También a través del ritmo de la especulación financiera internacional de la última década, que hoy no puede colocarse en sus principales mercados<sup>24</sup>. Esto produce la caída de los precios a nivel internacional y por ende la reducción de la tasa de ganancia de los empresarios. El problema radica en la tendencia anárquica del capitalismo en destruir fuerza de trabajo y se refleja en las suspensiones rotativas, despidos, o rebajas salariales. Este es el carácter catastrófico de la crisis actual, porque en ella se condensa todo el proceso de crisis periódicas cada vez más profundas dentro del capitalismo.

El proceso de reactivación económica, sin entrar en una posición lineal, benefició claramente a las empresas automotrices, en un contexto de profundización de las contradicciones del sistema capitalista. Iveco, va ser una de las grandes beneficiadas en este proceso. Es por ello, que centraremos nuestro análisis al interior de la fábrica, y a partir de ella, visualizar el carácter de la explotación a la que están sometida los trabajadores, producto de la política empresarial de descargar la crisis sobre la masa laboral.

### **El proceso de organización laboral en Iveco 2004-2009**

***“Las penas y las vaquitas  
se van por la misma senda,  
las penas son de nosotros  
las vaquitas son ajenas”  
Atahualpa Yupanqui***

---

<sup>23</sup> Osvaldo Coggiola en “La Tendencia decreciente de la tasa de ganancia” en Defensa del Marxismo, ediciones Rumbos, Buenos Aires 2008. pág 63.

<sup>24</sup> “(...) para el capitalismo los ladrillos y las fábricas sirven si cumplen con a finalidad de acumular capital bajo la forma de dinero El mundo financiero se crea en el proceso de circulación real de mercancías.(..) El circuito de los papeles en la economía sigue paralelo a un proceso de la economía real. Pero también se abre de ella. Se crea un circuito en donde el valor tiende a superar la base material de la mercancía (..) Esa escisión entre la circulación de mercaderías y la circulación de dinero, pero que no son dinero, es la base de la economía capitalista (..)Este fenómeno de circulación paralela de valores ha adquirido una envergadura extraordinaria (...) A través de un desarrollo capitalista de décadas, en que el sistema bancario se afirmó, se consolidó y se hipertrofió” en Jorge Altamira “La Crisis Capitalista Internacional” Conferencia en la Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires, 3 de octubre de 2003 pp 6-7.

A partir del 2003, la Argentina dio comienzo a un proceso de reactivación industrial, entre ellos, producto de un aumento de la demanda de los países vecinos del Mercosur. En el marco de un crecimiento del comercio exterior, producto del aumento de la demanda internacional de productos primarios. El alza de la producción primaria en la Argentina, proporciona las bases concretas para el desarrollo de la industria automotriz, como apéndice del actual modelo agroexportador<sup>25</sup>.

Ahora bien, con el fin de abastecer la demanda internacional, Iveco debe reconvertir su fábrica. Es decir, no solamente debe invertir en nuevas tecnología, en mayores contrataciones de personal, sino que debe organizar su fábrica en torno de las necesidades que presenta el mercado mundial.

La fábrica, es el lugar físico, donde se expresa la relación antagónica entre el capitalista como comprador de la fuerza de trabajo y su vendedor que es justamente el obrero<sup>26</sup>. Siguiendo el caso de Iveco, la empresa le exige al trabajador durante una jornada determinada, el esfuerzo de sus órganos y su atención, que sólo resulta de un sostenido esfuerzo de su propia voluntad. Por lo tanto, al momento de ingresar a la fábrica, le pertenece al capitalista la utilidad de la fuerza de trabajo, y el obrero sólo entrega al dar su labor, el valor de uso que le han comprado.

A partir de su capacidad de crear y de su voluntad, el obrero le agrega trabajo activo al producto (en este caso el camión), es decir le da una fuerza motriz a las materias primas o a las máquinas que se encuentran dentro de la fábrica. Entonces, el trabajador sólo produce el valor de su fuerza de trabajo, es decir, lo necesario para obtener sus medios de subsistencia (vestimenta, alimento, etc).

Pero durante el proceso de trabajo, en donde el obrero rebalsa los límites del trabajo necesario, es decir ya no crea ningún valor para él, pero sí para el capitalista<sup>27</sup>. Este valor adicional, o mejor dicho valor agregado es lo que constituye la plusvalía, “*que*

---

<sup>25</sup> “(..)En un encuentro de la UIA donde se discutió la situación económica y el impacto del proceso electoral (..) Rattazzi (titular del Grupo Fiat) dijo: “el esquema actual esta agotado, pero un aumento en el precio de la soja puede volver a tapan la necesidad de un replanteo” en *Clarín*, viernes 26/06/2009.

<sup>26</sup> El hombre, dentro del desenvolvimiento pleno de la sociedad capitalista, carece de los medios para la producción de sus medios de subsistencia. “*Sólo le queda su pelleja*” y por lo tanto la ofrece libremente y sin contemplaciones. La fuerza de trabajo es una facultad del ser viviente, pero como mercancía posee un determinado valor, que lo fija el tiempo de trabajo necesario para su producción. Pero su remuneración no la obtiene hasta que la dicha mercancía, durante un plazo determinado haya servido útilmente a su comprador<sup>26</sup>. Entonces el valor de uso cedido por el trabajador al comprador (el capitalista) a cambio de dinero, sólo se manifiesta en su empleo en el consumo de la fuerza de trabajo vendida.

<sup>27</sup> “El hombre moderno trabaja para vivir, no sirve para trabajar. “Si el gusano de seda cobrara un salario por hacer lo suyo, para poder vivir sería un auténtico asalariado (..)” en Pablo Rieznik página 57

*sonríe al capitalista con todo el atractivo de una creación salida de la nada*”<sup>28</sup>. La plusvalía es en donde se abstrae el grado de explotación de la fuerza de trabajo dentro de la fábrica por el capital. “*El despotismo en la fábrica proviene de una necesidad del capital: la división del trabajo, que, por medio de los avances técnicos y de los grados de especialización del trabajo, hace aumentar la productividad acumulando más capital*”<sup>29</sup>.

Tanto en Iveco, como en cualquier sector de la producción capitalista, su incentivo es la obtención permanente de plusvalía. Es una sed insaciable, asemejándola a un vampiro, en donde el trabajo acumulado, es la sangre que lo mantiene vivo: “el capital es valor que se expande a sí mismo”<sup>30</sup>. Pero ya veremos, que esta misma sangre es la que le entrega su certificado de defunción.

Con el proceso de reactivación económica, se configura en Iveco toda una organización sistemática y cada vez más compleja de organización laboral. Nos referimos, a la utilización de diversos mecanismos para acentuar (por no decir agudizar) la explotación del trabajo dentro de la fábrica.

En primer lugar, y partiendo desde la producción de la fábrica, Iveco organiza la misma por pedido. Esto se debe, a que el camión, es mucho más complejo instalarlo en el mercado, ya que al ser un bien de capital, por lo tanto al mantenerlo en desuso sufre una desvalorización mucho mayor que a diferencia de un automóvil que es un bien de uso personal. Entonces, la empresa establece un programa determinado de producción de acuerdo a la demanda que se le presenta.

Hasta el 2008, Iveco destinaba del total de su producción un 30% hacia el mercado interno, por ejemplo, los camiones recolectores de basura de la empresa estatal “Crece”. El resto de la producción iba destinado hacia mercado internacional, como Venezuela o Brasil del Mercosur, y países como Marruecos o Turquía. A partir de 2009, toda la producción se destina hacia el mercado externo.

La producción diaria de camiones en Iveco, se refleja en el siguiente cuadro:

---

<sup>28</sup> Karl Marx *El Capital* Tomo I, Libro 1 en ediciones Akal, Madrid, 2000 página 290.

<sup>29</sup> Osvaldo Coggiola *La Tendencia decreciente de la tasa de ganancia* en Defensa del Marxismo ediciones rumbos, Buenos Aires 2008, pág 53.

<sup>30</sup> Ídem pag 54

<b>AÑO</b>	<b>Producción por día</b>
<b>2005</b>	<b>7 camiones</b>
<b>2006</b>	<b>9-10 camiones</b>
<b>2007</b>	<b>14-17 camiones</b>
<b>2008</b>	<b>41-45 camiones</b>
<b>2009</b>	<b>15-17 camiones</b>

La producción en la fábrica Iveco puede dividirse en dos partes: la liviana, que comprende los productos *Tector* o *Cavalino*; y la pesada como por ejemplo el *Stralis*. Del total costo del camión, un 50% corre en materia prima y un 5% en salarios:

Un modelo *Tector*:

<b><u>Insumos</u></b>	<b><u>Salario</u></b>	<b><u>Valor del Camión</u></b>	<b><u>Precio del Camión</u></b>
\$100.000	\$9.500	\$109.500	\$190.000

El Área de producción de Iveco consta de cinco sectores fundamentales. El primero, es “Almacén” donde se encuentran todas las piezas importadas, y materias primas que se destinan a la producción. Existe dentro ella un grupo denominado “Piezas defectuosas” en donde se realiza el mantenimiento y reparación para destinarlas nuevamente a la producción. Luego se encuentra “Chapas” donde se realiza el armado de la cabina. En el tercer sector se encuentra “Montaje”, la más importante, comprende los grupos de “Gomería”, “Cabinas”, “Delibera” y “Válvulas”. En este sector es en donde se concentra la mayor cantidad de personal siendo aproximadamente de alrededor del 45% del total de la planta desde el 2004. Después esta “Pintura” allí se realiza el proceso de “cataforesis”, para que la pintura del camión no se pudra con el agua. Por último tenemos el sector de “Exportaciones” que hasta comienzos del 2009 estaba tercerizado por la empresa “Better Service”.

Dentro de los diversos sectores mencionados, la empresa consta de una serie de maquinarias como: Soldadoras de punta, Cataforesis a electricidad, Multiplicadoras, Maquinas Neumáticas (funciona con aire), Dispositivos Particulares (como para armar punta de ejes) y otros de menor escala como soldadoras a acetileno, etcétera. El monto total al que asciende el costo de todas las máquinas es de alrededor \$75.000.000. “*La maquinaria es el medio más poderoso para aumentar la productividad del trabajo, es decir, para reducirle tiempo de trabajo necesario para la producción de una mercancía en cuanto portadoras de capital en las industrias*”<sup>31</sup>. Pero como afirmamos anteriormente, es a través de la fuerza de trabajo que emplea con la máquina donde brota y crece la plusvalía. Porque dentro de la fábrica, “*la maquinaria amplía desde un*

<sup>31</sup> Karl Marx “*El capital*” en ediciones Akal, Madrid, 2000 página 125

*principio junto con el material de explotación humano, el verdadero campo de explotación del capital, también el grado de explotación”<sup>32</sup>.*

La empresa hasta el año 2008, priorizaba la cantidad que la calidad del producto terminado. Pero ante la creciente competitividad en el mercado, y el surgimiento de camiones de la envergadura de Scania o Volvo, llevó a Iveco a realizar una enorme inyección tecnología de punta y es ahí donde surge el modelo *Tector*<sup>33</sup>.

Con respecto al aumento de la contratación de personal, la empresa ante el aumento de la demanda, la fue incrementando hasta el 2008 con un total de 900 trabajadores.

### **Números de operarios a partir del 2005**

<b>PERÍODO</b>	<b>PERSONAL</b>
<b>2005</b>	<b>130</b>
<b>2006</b>	<b>220</b>
<b>2007</b>	<b>400</b>
<b>2008</b>	<b>900</b>
<b>2009</b>	<b>400</b>

Si establecemos un punto de comparación de este cuadro, con el gráfico ubicado en la página 7, podemos corroborar un aumento de la contratación de personal, con el crecimiento de la producción de camiones tanto a escala mundial como a nivel nacional hasta finales del 2008. Pero debemos señalar que en el

2009 se manifiesta una caída del número de operarios, producto de la baja de la demanda internacional, debido a la crisis mundial, en donde la empresa llega a reducir alrededor de la mitad de su plantilla.

Lo que merece un apartado, es que a partir y durante el 2008 se produce el ingreso del trabajo femenino en la fábrica. Si bien, no es en un caudal importante, nos permite reflejar el carácter del “*doble mercado de trabajo*”, que tiende a dividir orgánicamente al proletariado en dos categorías de acuerdo a la forma de explotación a la que se está sometido.

<b>2008</b>	<b>15 mujeres operarias</b>
<b>2009</b>	<b>9 mujeres operarias</b>

Aunque perciben el mismo salario, se destinan a las mujeres a las actividades de menor riesgo físico, como por ejemplo, en Válvulas o Cabinas dentro del sector de Montaje.

Podemos realizar una representación de la organización del personal en el área de producción, de acuerdo a la importancia de un sector sobre otro. La siguiente quedaría configurada de esta manera:

<b>ÁREA</b>	<b>PERSONAL</b>
<b>Almacén</b>	<b>60</b>
<b>Chapas</b>	<b>90</b>
<b>Montaje</b>	<b>150</b>
<b>Pintura</b>	<b>35</b>
<b>Exportación</b>	<b>80</b>
<b>total</b>	<b>415</b>

<sup>32</sup> Ídem página 126.

<sup>33</sup> “Iveco decidió presentar el nuevo modelo de camión Tector frente a más de mil invitados congregados durante tres noches en un cruceiro que pasó por Angra dos Reis y Buzios, en Brasil”. *Diario Comercio y Justicia* 4 de diciembre del 2008.



Dentro del personal en la fábrica, debemos hacer una nueva distinción. Se trata de la división entre trabajador *efectivo* y trabajador *contratado*. El primero es aquel en donde su empleador es decir su comprador de la fuerza de trabajo es la propia empresa. En cambio, el “trabajador *contratado*”, su empleador es una empresa consultora (puede ser Adecco o Sera) y en donde Iveco funciona como contratista de la locación de obra. Esta modalidad de contratación le permitió a la empresa conjuntamente con el sindicato (Smata Córdoba) manejar el conflicto de los despidos, al dividir a los trabajadores entre efectivos y contratados. El número de mano de obra contratada fue creciendo paralelamente con el aumento de la producción:

<b>Año</b>	<b>Personal Contratado</b>	<b>Total del Personal</b>	<b>%</b>
<b>2005</b>	<b>25</b>	<b>130</b>	<b>19,23</b>
<b>2006</b>	<b>50</b>	<b>220</b>	<b>22,72</b>
<b>2007</b>	<b>150</b>	<b>400</b>	<b>37,5</b>
<b>2008</b>	<b>400</b>	<b>900</b>	<b>44,4</b>
<b>2009</b>	<b>Ninguno</b>	<b>400</b>	<b>0</b>

El porcentaje del personal eventual, represente crecimiento de la contratación de mano de obra flexibilizada y tercerizada que caracteriza el período que estamos analizando. Entonces Iveco, es uno de los ejemplos en que su tasa de ganancia se recupera y aumenta producto, y cuando la demanda cae provoca el costo social recién descrito vía la reducción de la plantilla de operarios. A partir del 2007, y por convenio con el Sindicato automotriz (SMATA), todos los trabajadores que cumplieran 2 años de antigüedad debían ser efectivizados. Pero ello no quito que se detengan las contrataciones vía consultora, y siguiendo los gráficos y cuadros respectivos, podemos afirmar que dos años después (2009) y en la actual crisis de la industria automotriz, la fábrica se haya desprendido de todo el personal que quedó en la situación de contratado.

Con respecto a la jornada de trabajo, esta consta de 8 horas y 45 minutos que son destinados al refrigerio de los obreros. Esto sólo ocurre en el turno diurno. Con el acrecentamiento de la producción los ritmos de producción fueron aumentando, llegando a su punto más alto en el año 2008, llegando a los 3 turnos (mañana, tarde y noche). La organización de la producción, quedó conformado de la siguiente manera:

Este cuadro corresponde al año 2008, en donde la producción alcanzó a 50 camiones por día. Podemos ver:

<b>Turno</b>	<b>Personal</b>	<b>Producción</b>
<b>mañana</b>	<b>400</b>	<b>17 camiones</b>
<b>tarde</b>	<b>300</b>	<b>14 camiones</b>
<b>noche</b>	<b>200</b>	<b>10 camiones</b>

Como podemos ver en el siguiente cuadro, durante el turno de la mañana se concentra la mayor

cantidad de trabajadores, ya que la producción es mayor. A su vez, se encuentra la mayor cantidad de contratados y por ende, se refleja la tendencia a la sobreexplotación laboral. Con el fin constante de obtener plusvalía, la producción capitalista tiene un instinto inmanente. Este instinto lo lleva apropiarse del trabajo, si por él fuera, durante las veinticuatro horas del día. *“Pero como esto es físicamente imposible, explotar continuamente las mismas fuerzas de trabajo consumidas durante el día y la noche, entonces para superar este obstáculo físico hay que relevar las fuerzas de trabajo consumidas durante el día y otra de noche, y así sucesivamente”*<sup>34</sup>

Un caso paradójico ocurre tanto en el turno de la mañana, o en el único turno que actualmente se encuentra en la fábrica y es el caso del almuerzo. Este, con una duración de cuarenta y cinco minutos se incorpora al propio proceso de producción, de tal modo que constituye el carbón o la nafta que se le suministra al obrero para continuar trabajando<sup>35</sup>.

El aumento de los ritmos de la producción, paralelo a la creciente demanda, llevó a Iveco a imponer las *“horas extras”* como incentivo. Las horas extras constituyen una necesidad por parte de la empresa para seguir atendiendo a la demanda sostenida de camiones, que comenzaron a otorgarse a partir del año 2006. El valor de la misma consta de un aumento del 50% del total de la hora normal durante los días hábiles. Se trataba de casos esporádicos, y en donde solamente afectaba a algunos sectores de la producción. Pero durante el año 2008, tuvo un desarrollo sistemático otorgándolas los días sábados, domingos y feriados, remunerándolo a un 100% de la hora normal. Lo que muestra la necesidad de la empresa de aumentar el uso de la fuerza de trabajo sin variar el número de trabajadores ocupados, atento a que la demanda tenía un carácter circunstancial.

El salario es la remuneración que paga el comprador por la disposición de la fuerza de trabajo, en un lapso de tiempo determinado.

Los salarios en Iveco, se fueron modificando con el correr de los años, motivando a permanentes tensiones entre la patronal y los trabajadores, con respecto al aumento salarial. He ahí donde interviene la burocracia sindical, para arreglar un monto determinado y así poder contener el conflicto. Con respecto a los salarios podemos fijar la siguiente tabla:

<sup>34</sup> Karl Marx *“El Capital”* Tomo I Libro II en ediciones Akal, Madrid, 2000 página 342.

<sup>35</sup> *El capital no pregunta por la duración de la vida de la fuerza de trabajo, lo que le interesa es el máximo de fuerza que se puede gastar en una jornada”* Ídem página 57.

<b>Año</b>	<b>Salario básico por hora</b>	<b>Aumento %</b>
<b>2005-2006</b>	<b>4,95 a 6,5</b>	<b>31</b>
<b>2006-2007</b>	<b>6,5 a 7,98</b>	<b>22,7</b>
<b>2007-2008</b>	<b>7,98<sup>a</sup> 9,32</b>	<b>16,79</b>
<b>2008-2009 hasta el 1/6</b>	<b>9,32 a 9,5</b>	<b>13,41</b>

Como podemos ver, estamos ante una situación de retroceso del salario real. Además si le

agregamos una inflación aproximada del 25% anual, estamos presente ante una situación de degradación de las condiciones laborales, producto del deterioro de sus ingresos.

Queremos remarcar entonces, que las horas extras son parte de una necesidad de Iveco para atender a la demanda del mercado. El salario real, al ser bajo lleva al obrero a prolongar su estadía en la fábrica, a disminuir su tiempo para reproducirse como fuerza de trabajo. Por lo tanto los supuestos “incentivos” que otorga la empresa son directamente proporcional al aumento de la explotación del trabajador dentro de la fábrica<sup>36</sup>.

Dentro del marco de la organización laboral dentro de la fábrica, queremos citar el caso de la *polivalencia*. Esta, sirve para categorizar, es decir, mientras más puestos ocupa el trabajador se le concede una variación en la categoría de convenio. La polivalencia, refleja un mayor grado de explotación del trabajo, porque no solo implica que un trabajador cambia de puesto, sino que a veces rota de turnos, afectando sus condiciones físicas y facilitando a la empresa la disponibilidad de la fuerza laboral independientemente de la calificación del operario.

Ahora bien, analizando todos los cuadros estadísticos podemos comprender el proceso de producción capitalista en una fábrica concreta como Iveco. La tendencia al crecimiento de la producción y al respectivo aumento de sus ganancias refleja la reactivación industrial en la que estuvo inserta. Pero si observamos el comportamiento en el período que estamos analizando, encontramos un crecimiento y posterior caída de la producción y de la masa salarial. ¿A que se debe? Como explicamos anteriormente la capacidad excedente a nivel mundial afecto fuertemente a Iveco, en donde el 2008 dejo un sobrante de alrededor de 1000 camiones. Esto acarreo el aumento de suspensiones de personal y por ende despidos masivos. En el 2009, Iveco se deshizo de alrededor del 45% de su plantilla de personal. El justificativo de la empresa fue el cierre coyuntural del mercado brasileño. Esto se debe a que la patronal organiza la producción y le inculca al obrero que trabaja si ella puede vender, de lo contrario se justifica la rebaja de personal.

---

<sup>36</sup> Existen otros incentivos o mejor dicho en donde la dirección del gremio los llama “*de colaboración*” son entre ellos a la productividad. El departamento de Recursos Humanos fija un índice determinado el cual el debe ser superado en el ritmo de producción. Como la empresa no da a conocer dichos números, nunca se dieron estos aumentos.

En la actualidad, la polivalencia a aumentado en Iveco. La empresa contaba con una serie de empresas tercerizadas como en el caso del sector de exportaciones a cargo de Beter Service y la empresa Ico encargada de la limpieza de la fábrica, ambas cuentan con un personal con convenio laboral diferente con respecto a un operario en la línea de montaje. La situación llevó a la empresa a terminar el contrato con la Beter Service, un 75% de su personal fue despedido y el resto cumple la tarea de preparar aquellos operarios que van a ocupar su sector. Se prevé que en el caso de la empresa de limpieza se corra la misma suerte.

Otro ejemplo ilustrativo lo podemos encontrar dentro del sector de “piezas defectuosas” en donde el personal trabajaba bajo el convenio de la Uom. En la actualidad no quedó ninguno.

Durante el 2009, la empresa produce con 250 empleados aproximadamente, y los mantiene con suspensiones rotativas, es decir unos trabajan un determinado tiempo y luego son cambiados por la masa de obreros suspendida y perciben solamente un 70% de su salario real. Entonces, ante retroceso de la masa salarial, se agrega la absorción de un tercio de su ingreso debido a la suspensión.

### **Conclusión : La crisis capitalista y la perspectiva de los trabajadores.**

Como vimos alrededor de este trabajo, el modelo nacionalista burgués, tuvo un carácter de emergencia. Ante un clima de crisis latente, el Gobierno nacional jugó a través de ciertas medidas económicas a crear una reactivación económica que propiciara una reconstrucción de la burguesía nacional ante el fuerte endeudamiento a la que estaba sometida. Aprovechando el crecimiento de la demanda mundial, producto de la apertura de nuevos mercados como China e India y el aumento de los precios internacionales (los famosos *comodities*), abrió el camino a un incipiente proceso de industrialización para acompañar el crecimiento de la demanda mundial. Este sector industrial, es totalmente dependiente del modelo agroexportador argentino y una clara muestra la tuvo en el famoso conflicto del campo, donde a paralizarse la exportación agraria, la producción industrial sufrió un retroceso.

Iveco fue una de las empresas beneficiarias de este modelo. A partir de fuertes subsidios estatales y de la legislación laboral menemista fue orientando su producción al abastecimiento del mercado mundial en forma creciente. Con la mitad del personal tercerizado, la empresa acumuló ganancias extraordinarias y el exceso de acumulación de

capital, se expresa para los trabajadores en un incremento de su pobreza, ilustrado en el retroceso del salario real que acompañó el proceso de aumento de la ganancia empresaria. La organización laboral en Iveco, se acomodó a las necesidades empresarias de lograr una mayor productividad, para transferirlas a su casa central, paliando así desde los países periféricos la tendencia declinante de su tasa de ganancia, producto de una alta composición orgánica del capital.

Iveco es una clara muestra de la transnacionalización de la economía argentina y el delirio del nacionalismo burgués de plantear a estas empresas como “parte del modelo nacional” por tener sus fábricas radicadas físicamente en este territorio. Por lo tanto, el “actual modelo económico” no puede superar las fuerzas históricas mundiales en las que esta inserto, sino que las profundiza. Ante la caída de los precios internacionales y de la demanda mundial, conjuntamente con el aumento de los excedentes de producción de la industria automotriz a nivel mundial, Iveco refleja claramente esta tendencia y a partir de finales del 2008 inicia un período de supervivencia que como primera etapa tiene el programa de reducción de la masa salarial y horas de trabajo.

Ante las quiebras masivas, el rescate de grandes pulpos como la General Motors por parte del Estado norteamericano, la monstruosa deuda de Fiat en donde pertenece el propio grupo Iveco, no muestra un horizonte que propicie el optimismo, ante la posible acentuación de la crisis que se avecina.

Un párrafo aparte merece la burocracia sindical, como correa de transmisión de los intereses patronales y totalmente integrada al Estado, facilita los procesos de arbitraje y conciliación obligatoria, cumpliendo hasta el momento efectivamente su función, al permitir descargar despidos y suspensiones; y limitando, la extensión de los conflictos y desorganizando a los trabajadores en un reagrupamiento para enfrentar la situación. Esta etapa del desarrollo de la crisis muestra que el capital avanzó sobre el trabajo, lo que refleja el retroceso del salario, el recorte de las plantas contratadas y tercerizadas y la acentuación de los ritmos de producción sobre los trabajadores efectivos.

Este proceso demostró las limitaciones de las agrupaciones de base de Iveco<sup>37</sup> tanto en su carácter organizativo como de dirección política y carente de una caracterización de la

---

<sup>37</sup> Ni bien comenzado el conflicto en torno a las suspensiones del personal de Iveco o el despido de 300 operarios en Renault, es decir, la aplicación del programa de ajuste de masa salarial por parte de la patronal ante la crisis mundial en curso: *“un importante número de trabajadores de estas grandes fábricas, después de 2 semanas de reuniones, asados y debates, decidimos por unanimidad conformar una agrupación metalmecánica para luchar por lo que no hace la dirigencia de los 2 sindicatos del sector”* *La Verdad Obrera* 6 de noviembre. Saliendo de la clandestinidad, y en un cerrar y abrir de ojos se conformó la Agrupación “29 de mayo”. En la actualidad la agrupación quedó diezmada y el gran

crisis que es lo que ha permitido este avance de la burocracia y la patronal sobre los trabajadores<sup>38</sup>.

Lo descrito pone a los trabajadores y en particular a su activismo en la necesidad de unificar sus luchas con un programa y una perspectiva política anticapitalista, no meramente gremial de “honestos y combativos”. Porque el reagrupamiento de los trabajadores debe ser en torno, a la supervivencia de sus necesidades directas y el emprendimiento de las tareas que la crisis plantea<sup>39</sup>.

### **Bibliografía consultada**

Altamira, Jorge. “*La Crisis Capitalista Internacional*” Conferencia en la Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires, 3 de octubre de 2003.

Altamira, Jorge. “*Otra capitulación de las burguesías nacionales de América Latina*” en Defensa del Marxismo, ediciones Rumbos, Buenos Aires 2008.

Baran, Paul y Sweezy, Paul: *El Capital Monopolista*, Ediciones Siglo XXI, Buenos Aires, 1975.

Carrera, Iñigo, “*La formación económica de la sociedad argentina. Volumen I. Renta Agraria, ganancia industrial y deuda externa. 1882-2004*” Editorial Imago Mundi, 2007.

---

porcentaje de sus integrantes pasaron a las famosas “*listas negras*” del Smata o de Recursos Humanos de la empresa.

<sup>38</sup> “Existe un reconocimiento de la propia fuerza de los trabajadores, lo que es un caso en la recomposición subjetiva como clase. Estamos asistiendo a un cuestionamiento al control casi absoluto del que gozó la burocracia sindical peronista durante los últimas dos décadas al interior del movimiento obrero (..) un proceso “híbrido” : los nuevos delegados, en su mayoría, son opositores y honestos, a diferencia de la burocracia corrupta, pero no son combativos, ni mucho menos clasistas (..)” por Fernando Rosso y Eduardo Castilla “*Industria automotriz y clase obrera en la córdoba actual*” en Lucha de Clases, IPS, Buenos Aires, 2006, pp 131-132.

<sup>39</sup> “Una revolución es victoriosa si las masas que enfrentan la crisis cobran una conciencia cada vez más lúcida (..) Es necesario que atraviesen la experiencia de la crisis, por eso la crisis se va a desenvolver en un periodo que va a dar oportunidad a nuevas experiencias, que va a dar oportunidad para aprender a equivocarse, errar y acertar, y a cambiar prejuicios (..)” véase Jorge Altamira “*La Crisis Capitalista Internacional*” Conferencia en la Facultad de Ciencias Económicas, Buenos Aires, 3 de octubre de 2003 pág 9.

Castillo, Cristian. “*La Argentina de los contrastes. A tres años del Gobierno de Kirchner*” en Lucha de Clases, IPS, Buenos Aires, 2006.

Coggiola, Osvaldo. “*Rojo amanecer. La lucha de clases en América Latina, hoy*” Ediciones Razón y Revolución, Buenos Aires 2007.

Coggiola Osvaldo. *La Tendencia decreciente de la tasa de ganancia*” en Defensa del Marxismo, ediciones Rumbos, Buenos Aires 2008.

Ferrer, Aldo. “*La economía argentina*” Editorial Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2004.

Ferrer, Aldo. “*Vivir con lo nuestro. Nosotros y la Globalización*” en Editorial Fondo de Cultura Económica, Buenos Aires, 2002.

Flores, Gregorio. “*Sitrac-Sitram. La Lucha del Clasismo contra la Burocracia Sindical*” Editorial Espartaco, Córdoba 2004.

Heller Pablo. “*Tasa de ganancia y descomposición capitalista*” en Defensa del Marxismo, Ediciones Rumbos, Buenos Aires, 2003.

Marx Karl “*El Capital*” “Tomo I libros 1, 2 y 3”, “Tomo II libro 1”, “Tomo III, Libro 1” en ediciones Akal, Madrid, 2000.

Marx Karl, “*Introducción General a la Crítica de la Economía Política (1857)* en Ediciones Siglo XXI, Buenos Aires, 2006

Marx Karl, “*Manuscritos Económicos-Filosóficos*” en Altaya, Barcelona 1993.

Meillassoux Claude. *Mujeres, Graneros y Capitales*, Apunte de la Cátedra Asia y África Contemporánea, FFyH, UNC, 2006.

Peña, Milcíades. “*La clase dirigente Argentina frente al Imperialismo*” Ediciones Fichas, Buenos Aires, 1973.

Rapoport, Mario. "*Historia económica, política y social de la Argentina*" Editorial Macchi.

Rieznik, Pablo. "*Las formas del trabajo y la historia*" Editorial Biblos, Buenos Aires, 2003.

Rosso y Eduardo Castilla "*Industria automotriz y clase obrera en la Córdoba actual*" en Lucha de Clases, IPS, Buenos Aires, 2006

Santopolo Santiago. "*Globalización producción autopartista posición argentina. Iveco*" Versión Web, Córdoba, Abril del 2008.

Treber, Salvador "*La economía argentina. Análisis, diagnóstico y alternativas*" Editorial Macchi, Buenos Aires, 1977.

Trotsky, Leon: "*La situación mundial*", en NATURALEZA Y DINAMICA DEL CAPITALISMO Y LA ECONOMIA DE TRANSICIÓN, CEIP, Buenos Aires, 1999, pp. 31-59.

### **Diarios consultados**

*Clarín*

*La Nación*

*Página 12*

*La Voz del Interior*

*Comercio y Justicia*

*Prensa Obrera*

*La Verdad Obrera*