

III. EL MERCADO DE TRABAJO DEL SECTOR AUTOPARTISTA DEL GRAN CÓRDOBA

1. INTRODUCCIÓN

En el 2000, a nivel nacional el producto bruto se había recuperado levemente durante los dos primeros trimestres, se estancó en el tercero y disminuyó en el cuarto, con lo que el año cerró con un crecimiento nulo.

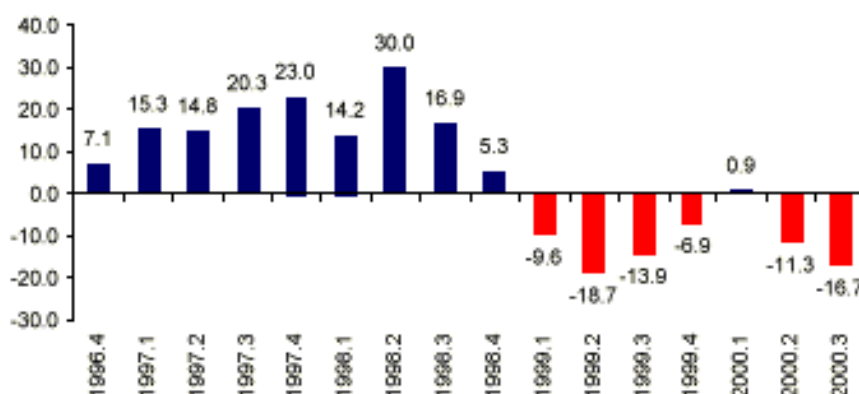
Córdoba, no ha permanecido ajena a la realidad nacional, sintió el fuerte impacto del estancamiento muy particularmente en el sector automotriz. Lo demuestra el hecho de que la industria automotriz aquí radicada finalizara el 2000 con una utilización de la capacidad instalada cercana al 45%.

Contrariamente a esto, hubo sectores como el agrícola que terminó el 2000 con un balance positivo, aún a pesar de las bajas cotizaciones de los commodities. Este sector de alta dependencia del contexto internacional logró un incremento productivo de magnitud suficiente para compensar la pérdida de ingresos originada en los menores precios.

Si se agregan todos los sectores integrantes de la economía de Córdoba es posible estimar una pauta de crecimiento real de la economía de aproximadamente el 1%.

Para el Gran Córdoba según datos de la **Encuesta Industrial de la Provincia de Córdoba** correspondientes a las cifras disponibles para los primeros tres trimestres del año reflejan una muy fuerte caída en el nivel de producción industrial (9.4% en relación con los primeros tres trimestres de 1999).

Producción Industrial de la Provincia de Córdoba
(% de variación respecto a igual trimestre del año previo)



Fuente: Instituto de Estadística y Demografía - FCE - Universidad Nacional de Córdoba

Como se aprecia en el gráfico previo, los años 1999 y 2000 han sido muy malos para la industria provincial, con fuertes caídas interanuales a excepción de la pequeña variación positiva registrada durante el primer trimestre del año pasado en relación con el primer trimestre de 1999.

Durante el 2000 continuó siendo marcadamente diferente la evolución de la producción industrial de acuerdo a la escala productiva: las empresas con entre 5 y 49 personas ocupadas han presentado variaciones interanuales negativas en el nivel de producción (alrededor de -30% a lo largo de los últimos dos años), mientras que las empresas con 50 o más personas ocupadas han experimentado una fuerte reducción en el ritmo de crecimiento desde mediados de 1998 hasta mediados de 1999, con una fuerte recuperación durante el segundo trimestre y una nueva reversión de la tendencia creciente durante los primeros tres trimestres de 2000.

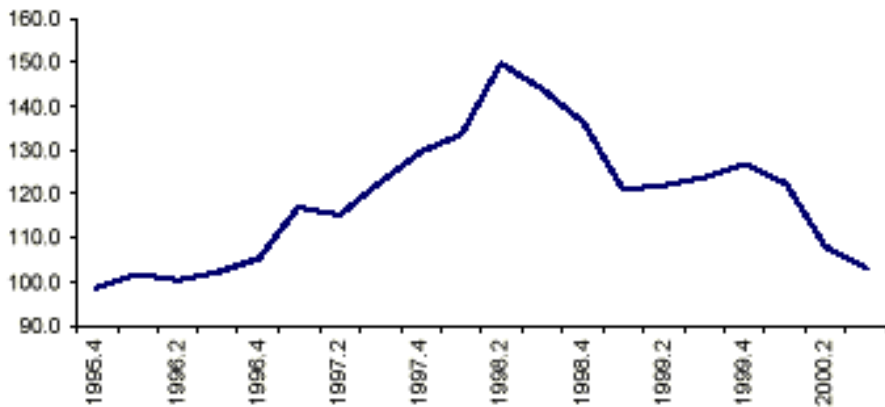
**Producción Industrial de la Provincia de Córdoba por tamaño de empresa
(% de variación respecto a igual trimestre del año previo)**



Fuente: Instituto de Estadística y Demografía - FCE - Universidad Nacional de Córdoba

Si se desestacionaliza la serie de producción industrial provincial, puede observarse una leve recuperación entre los trimestres segundo y cuarto de 1999 (luego de la fuerte caída experimentada entre el tercer trimestre de 1998 y el primero de 1999) seguida por una fuerte caída durante los primeros tres trimestres de 2000.

**Producción Industrial de la Provincia de Córdoba
(1995.4 = 100 - serie desestacionalizada)**



Fuente: Instituto de Estadística y Demografía - FCE - Universidad Nacional de Córdoba

Nota: desestacionalizada utilizando el método X11-Arima Multiplicativo

En efecto, como se aprecia en los dos gráficos anteriores, la producción industrial presentó variaciones positivas en relación con el trimestre previo (sin estacionalidad) durante los trimestres segundo (0.8%), tercero (1.4%) y cuarto (2.6%) de 1999 y variaciones negativas durante los trimestres primero (-3.7%), segundo (-11.4%) y tercero (-4.9%) de 2000.

Industria y empleo en el Gran Córdoba

En la teoría económica se pueden encontrar explicaciones a los desfases entre tasas de crecimiento de la economía y las de desempleo, a través de la absorción de capacidad ociosa de la mano de obra existente y a través de los incrementos de productividad; es decir que ante un incremento de la producción no se recurre a la incorporación de personal sino que el ocupado desarrolla más tareas, o produce más por la misma retribución. Pero no se puede explicar tan fácilmente esta situación para el largo plazo.

De tal manera que, en una ciudad industrial como Córdoba en la cual la inversión de capitales externos ha sido una de las más importantes de los centros urbanos del país, en distintas ramas de la economía pero básicamente en el sector industrial y comercial, lo único que explica este comportamiento retractivo del mercado laboral es que esa inversión se ha realizado en las grandes empresas con altos componentes de tecnología. En tanto, las pequeñas y medianas empresas no logran despegar como factor dinámico de la región, y en consecuencia, la calidad y cantidad de puestos de trabajo generados no alcanzan para disminuir la desocupación.

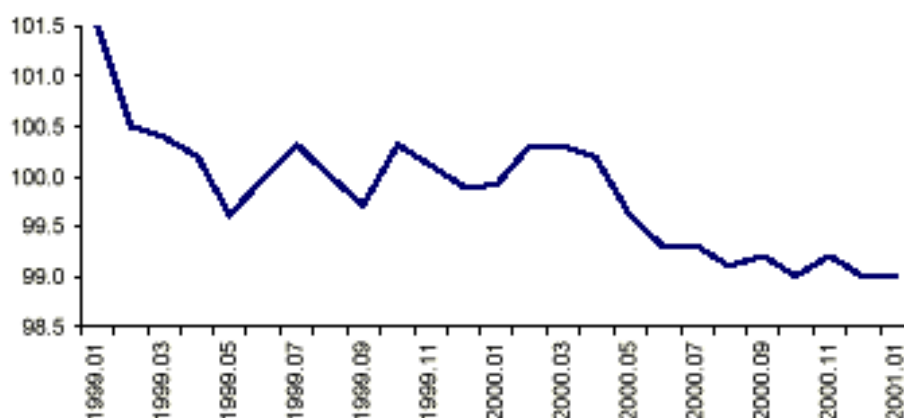
En otros términos, el escaso crecimiento económico de mediados de los noventa, no ha sido transferido a todos los sectores de la economía y la sociedad, tal como sostiene la “teoría del derrame”, sino que por el contrario se produce una polarización cada vez más marcada de la sociedad en cuanto a condiciones de trabajo e ingresos.

Además, no existe proporcionalidad directa entre crecimiento y empleo, y tampoco entre empleo y pobreza, sobre todo en el corto plazo para Argentina, tal como afirma Alfredo Monza (Cash; 4/2/01).

Según el último Informe de la Bolsa de Comercio de Córdoba¹, en el Gran Córdoba continuó durante enero del 2001 la tendencia decreciente en las cantidades de **suspensiones** y de **despidos** de personal en el Gran Córdoba registradas por el Ministerio de la Producción, iniciada en agosto de 2000 en el caso de las primeras y en abril de 2000 en el caso de las segundas. Dado que, teniendo en cuenta la escasa cantidad de datos disponibles, no es posible saber cuánto de esta tendencia tiene que ver con cuestiones estacionales y cuánto con una genuina reducción de estas variables, sólo es posible saber con seguridad que la cantidad de suspensiones ha estado, durante los últimos meses, muy por encima de la cantidad registrada durante iguales meses del año previo (93.8% durante enero de 2001), ocurriendo lo contrario en el caso de los despidos (-57.7% también durante enero).

¹ Informe Mensual de la Bolsa de Comercio de Córdoba. N°9 marzo de 2001.

**Nivel de Empleo Formal en el Gran Córdoba
(1999.06 = 100)**



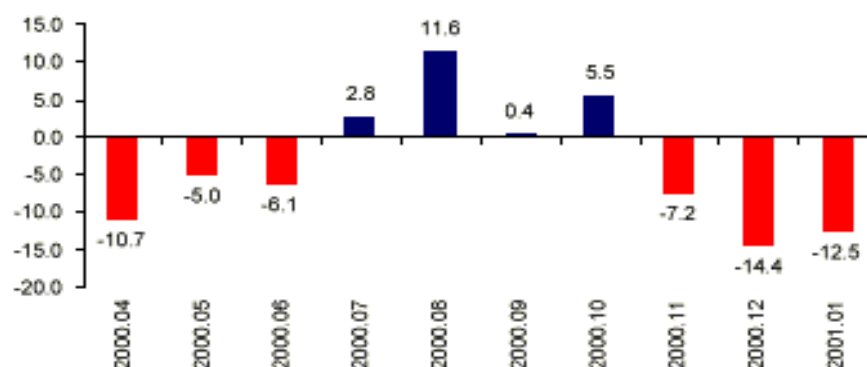
Fuente: Ministerio de Trabajo de la Nación

El nivel de empleo formal en el Gran Córdoba, según el relevamiento del Ministerio de Trabajo de la Nación, continuó reduciéndose durante enero de 2001, tal como viene haciéndolo desde comienzos de 2000, alcanzado durante dicho mes un nivel un 0.9% inferior al registrado durante enero de 2000.

Según el mismo relevamiento, la cantidad de horas trabajadas en el Gran Córdoba se redujo (en términos interanuales) durante los últimos tres meses para los cuales existe información. Estas caídas fueron del 7.2% y del 14.4% durante noviembre y diciembre de 2000 y del 12.5% durante enero de 2001.

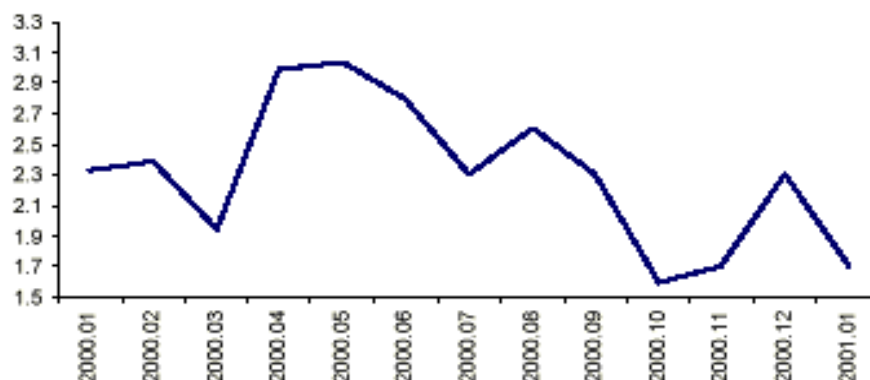
Enero también presentó una reducción en la proporción de horas extras trabajadas, siendo esta proporción del 1.7% sobre el total de horas trabajadas, 0.6 puntos porcentuales por debajo de la proporción registrada un año atrás (2.3%). Algo semejante ocurrió con el porcentaje de empresas que aplicaron suspensiones, que se redujo del 9.4% en enero de 2000 al 8.5% en enero de 2001, y con el porcentaje de personal suspendido, que disminuyó del 2.1% en enero de 2000 al 1.5% en enero de 2001.

**Total de Horas Trabajadas en el Gran Córdoba
(% de variación respecto a igual mes del año previo)**



Fuente: Ministerio de Trabajo de la Nación

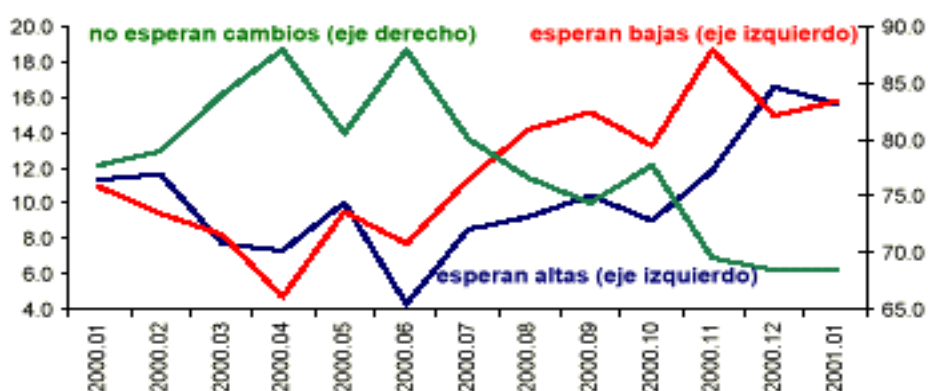
**Proporción de Horas Extras Trabajadas en el Gran Córdoba
(porcentaje sobre el total de horas trabajadas)**



Fuente: Ministerio de Trabajo de la Nación

La fuerte mejora en las perspectivas de los empresarios del Gran Córdoba acerca de la evolución del empleo que se produjo durante diciembre de 2000 (la proporción de empresarios que esperaba altas se incrementó en 4.8 puntos porcentuales mientras que la proporción de empresarios que esperaba bajas se redujo en 3.7 puntos porcentuales) se revirtió parcialmente durante enero (la proporción de empresarios que esperaba altas se redujo en 0.9 puntos porcentuales mientras que la proporción de empresarios que esperaban bajas se incrementó en 0.8 puntos porcentuales).

**Expectativas de los Empresarios del Gran Córdoba respecto a la evolución del Nivel de Empleo
(porcentaje sobre el total de encuestados)**



Fuente: Ministerio de Trabajo de la Nación

Horas trabajadas en la industria de la Provincia de Córdoba
(1995.4 = 100)

1996.1	94.26	1998.1	103.87	2000.1	77.43
1996.2	97.44	1998.2	108.22	2000.2	76.13
1996.3	98.74	1998.3	104.47	2000.3	73.00
1996.4	97.49	1998.4	96.85	2000.4	
1997.1	94.58	1999.1	82.59	2001.1	
1997.2	100.82	1999.2	85.82	2001.2	
1997.3	106.69	1999.3	86.16	2001.3	
1997.4	105.82	1999.4	84.17	2001.4	

Fuente: Universidad Nacional de Córdoba

La industria automotriz y autopartista en el contexto nacional

La industria automotriz y la autopartista, han tenido una significativa importancia dentro de la economía argentina y especialmente en la de Córdoba, debido a su capacidad en la generación de empleo, la formación de mano de obra especializada, la incorporación de tecnología y la relevancia del sector en la integración del país con la economía internacional.

La industria autopartista en el país está compuesta por unas cuatrocientas cincuenta unidades productivas, que emplean a 35.000 personas, o sea un número mayor que las empresas terminales. Las ventas totales de la industria se aproximaban en 1995 a un total de 2.200 millones de pesos, de los cuales \$700 millones correspondían a las exportaciones.²

El valor de la producción por planta era, a mediados de los años noventa, cercano a los 740.000 pesos, nivel relativamente similar al promedio de la industria. La productividad media de la rama era aproximadamente 40% inferior al promedio de la industria manufacturera.³

Evolución de la industria autopartista en Córdoba

Los antecedentes de la producción de autopartes están íntimamente ligados al desarrollo de la industria automotriz. En la historia económica argentina, la industria automotriz estuvo estrechamente relacionada con el proceso de sustitución de importaciones, el intento de transformar a nuestro país en una economía industrial competitiva a nivel internacional y la conveniencia de agregar más valor a nuestras exportaciones.

² Bolsa de Comercio de Córdoba - Instituto de Investigaciones Económico-Financieras y del Mercado de Capitales, Nov. 1996. "Evolución y Perspectivas del Sector Automotriz y Autopartista".

³ "Competitividad de las Pymes autopartistas en el nuevo escenario de apertura e integración subregional" Virginia Moori-Koenig y Gabriel Yoguel CEPAL-CFI (1992).

Desde 1935 hasta 1954 la industria automotriz nacional se limitó al armado de partes y carrocerías (en su mayoría introducidos desde el exterior y a la fabricación de repuestos y partes en los talleres mecánicos del automóvil).

En 1952 el IAME (Industrias Aeronáuticas y mecánicas del Estado) realizó los intentos de comercializar vehículos producidos en serie. La concentración espacial de la industria tuvo lugar en Córdoba, con lo cual en 1955 el 97,6% de los automotores y la totalidad de los tractores producidos en el país salieron de las plantas instaladas en nuestra provincia. Las principales razones de la radicación fueron la existencia de mano de obra calificada, la disponibilidad de energía eléctrica, el adecuado sistema de comunicaciones y la presencia de un conjunto de pequeñas empresas metalúrgicas capaces de actuar como potenciales proveedoras de autopartes. Pero la industria automotriz se desarrolla en gran escala al amparo de la ley de inversiones extranjeras que establece el régimen de Promoción de la Industria Automotriz. Comenzaron, así, a producirse un número reducido de automóviles con una variedad de modelos.

Esto trajo como consecuencia un producto técnicamente aceptable pero muy caro, lo cual imposibilitó la exportación. Los distintos regímenes de protección aplicados a lo largo del tiempo caracterizaron diferentes etapas de evolución, sin embargo la tendencia resultante se caracterizó por la desinversión industrial, el mayor costo de los vehículos en término de los parámetros internacionales y la menor producción. Durante las mismas, gran parte de la ciudadanía tuvo que financiar en forma directa o indirecta el costo de este sector por no haber adoptado los cambios estructurales que eran necesarios⁴.

Hacia fines de los años '80 y luego de decrecer durante quince años a una tasa anual del 6% anual acumulativo, la producción de la industria automotriz argentina estaba dedicada casi en su totalidad a satisfacer el mercado interno y muy alejada de los patrones internacionales de productividad. A esto debía agregarse la existencia de una escala de producción insuficiente y un alto grado de integración vertical. En estas condiciones una de las alternativas era dejar que el sector languidciera definitivamente o por el contrario generar un marco de protección mediante un régimen especial, bajo la condición de exigirles a las empresas que participaban en el sector una profunda transformación de sus estructuras y de sus estrategias.

Adoptada esta segunda alternativa y bajo el impulso de la integración regional en el ámbito del MERCOSUR, finalmente comenzó a coordinarse un régimen automotriz común entre Argentina y Brasil con el propósito de lograr la escala y eficiencia de una producción regional que permitiera en el futuro competir en una economía globalizada. Este régimen, sin embargo ha tenido tantos vaivenes que hoy el escenario para las autopartistas es de gran incertidumbre.

⁴ Bolsa de Comercio de Córdoba - Instituto de Investigaciones Económico-Financieras y del Mercado de Capitales, op.cit.

Situación Actual

La industria automotriz y autopartista continúa siendo uno de los sectores de mayor peso en la industria manufacturera de la provincia de Córdoba. Según las estimaciones existentes del PGB provincial, la industria automotriz representa un 43% de la Industria manufacturera provincial y un 10% del PGB provincial.

En cuanto al sector autopartista, la provincia alberga aproximadamente el 15% de la capacidad instalada total del país, es decir unas 288 empresas.⁵

Hacia los '90 en la Argentina y en Córdoba ya se había producido un profundo cambio en la estructura del sector que afectó significativamente la dinámica de los autopartistas Pymes. Así, el retiro de algunas terminales, la interrupción de modelos, el desplazamiento de proveedores por el mayor contenido importado, la incapacidad de algunas autopartistas para adaptarse a las nuevas prácticas tecnoproductivas de las terminales (just in time, responsabilidad en la calidad, etc.) modificaron sustancialmente la participación de los autopartistas independientes en la demanda de las terminales, quienes orientaron una mayor proporción hacia autopartistas controlados e importaciones.

No obstante ninguna de estas transformaciones operaron sobre las diferenciales de género en cuanto al mercado de trabajo: el sector autopartista sigue constituyendo un mercado de trabajo fundamentalmente masculino.

En los últimos años, muchas autopartistas cordobesas debieron cerrar sus fábricas, entre ellas Valeo Térmico (radiadores), Dephi Lem (tableros y paragolpes), Continental Teves (construyó su planta y nunca la puso en marcha), Magneti Marelli (tableros), MWM (motores), Siemens (frenó su inversión en San Francisco), General Motors y más recientemente Crhysler, además de un sin número de pequeñas empresas y talleres, que constituían el tejido estructurante de la base automotriz de un importante mercado de trabajo industrial, lisa y llanamente desaparecieron. Al mismo tiempo, una docena de proyectos de procedencia italiana y brasileña, que iban a radicarse en el parque industrial de Ferreyra, hasta ahora no han prosperado.

Las estimaciones para los resultados finales de 1999 para las terminales arrojaron una producción total para la provincia de Córdoba de unas 95/100 mil unidades, muy por debajo de las producciones de los últimos años, debido al fuerte impacto de las crisis externas de las que lentamente se recupera nuestro país.

En la actualidad, la apertura económica y el nuevo régimen automotor, unidos a la globalización mundial que se está verificando en la industria automotriz, han redefinido las reglas del juego para toda la industria y para las autopartistas locales.

⁵ Registro Industrial. Secretaría de Industria, Ministerio de la Producción de la Pcia. De Córdoba, año 2000.

Por ende, la competitividad de estas empresas depende tanto de factores internos a ellas que hayan sido capaces de desarrollar, de las estrategias productivas de las firmas terminales automotrices (importantes clientes de las mismas) y de la evolución del mercado de reposición, como así también de las distintas medidas de política macroeconómicas y sectoriales (Oliber, Mónica; 1994).

Los métodos de producción han cambiado sensiblemente. En la actualidad, las terminales tienden a adquirir sistemas completos en lugar de piezas aisladas, lo que naturalmente incide en un proceso de mayor concentración de las firmas. Además existe una tendencia a terciarizar todas aquellas actividades consideradas como no estratégicas y dar una mayor participación a los proveedores en los planes de producción. Como ejemplo se puede mencionar que actualmente las terminales compran en el exterior cerca de un 70% de las autopartes que utilizan, mientras que en los '80 la proporción era del 50%.

La situación de las empresas autopartistas más pequeñas no es alentadora, a las dificultades típicas de competitividad, centralización y dependencia de las terminales, se suman aquellos factores por los cuales las Pymes consolidan una demanda de mano de obra más precarizada. Las grandes firmas solicitan mayor capacitación y dotan a la mano de obra de atribuciones en términos de salarios, cobertura social y estabilidad laboral diferenciales con respecto al resto de la población asalariada, mientras que las Pymes ocupan, en gran parte, mano de obra precarizada (contratos de trabajo a tiempo determinado y restricciones salariales, de indemnizaciones, etc.)⁶

En Córdoba, a partir de mayo de 1999 se evidencia una recuperación en el empleo en general de las medianas empresas, mientras que en las pequeñas continúan cayendo y las grandes lograron alcanzar sus niveles de empleo de mayo de 1998 (*Informe de la Bolsa de Comercio de Córdoba*).

Teniendo en cuenta que el personal ocupado por la industria automotriz de la provincia en forma directa es de alrededor de 15.000 personas y en forma indirecta otras 5.000 personas, el total ocupado por el sector representa el 23.5% de la industria local en su conjunto.

En Córdoba Capital, según el Registro Industrial de la Provincia, existen **177 empresas autopartistas en la actualidad**, mientras que el personal ocupado en las mismas asciende a 6125 personas. Los obreros suman 4830.

Sin embargo, de acuerdo a los relevamientos y al censo telefónico realizado en el presente estudio, algunas empresas que figuran en esa lista de 177, han cerrado o no son autopartistas.

⁶ Claudio Scaletta, "Trabajadores de segunda" en Cash, 15/10/00.

En el cuadro se puede apreciar el peso de las PyME en el total de las firmas autopartistas cordobesas.

Tamaño	Cantidad	% del total
Pequeñas (hasta 20 empleados)	118	66,66%
Medianas (entre 21 y 40 empleados)	24	13,55%
Grandes (entre 41 y 400 empl.)	34	19,20%
Entre 1001 y 2500 empl.	1	0,56%
TOTAL	177	100%

Fuente: Registro Industrial de la Provincia (Operativo 2000). Secretaría de Industria. Ministerio de la Producción. Año 1999.

La productividad por persona ocupada se multiplicó por seis veces en el sector desde 1990, mientras que para el total de la industria lo hizo en aproximadamente cuatro veces en igual período. La evolución de este indicador presentó una tendencia creciente con una gran pendiente positiva que se acentúa a partir del primer trimestre de 1997, lo que indicaría la gran inversión en capital físico experimentada en la industria y la incorporación de personal calificado.

Estas evidencias estarían mostrando que el incremento de la producción se debe principalmente a la transformación del sector automotriz, la incorporación de nuevas tecnologías y el flujo de inversiones en capital físico, como así también la especialización en la producción y la calificación del personal ocupado.

A su vez del total de mujeres desocupadas del gran Córdoba, un 9,8% provienen de la industria manufacturera, evidenciando más que la baja desocupación, el restringido empleo femenino en el sector.

Perspectivas futuras

Según el informe de la Bolsa de Comercio de Córdoba, la industria automotriz enfrentará varios desafíos. El primero de ellos es el histórico problema del exceso de capacidad: hay demasiadas plantas a nivel mundial. Las fusiones entre fabricantes no solucionarán este problema, habrá plantas que deberán cerrar.

Las plantas que queden deberán adecuarse a nuevos métodos de producción, concentrándose en producir uno o dos modelos. Los autos se armarán a partir de piezas fabricadas en diversas partes del mundo, debiendo cumplir con los requisitos de acuerdo con el mercado de destino.

En algunas autopartistas esto ya es una realidad. Un ejemplo de ello, se da en la producción de la caja del nuevo Volkswagen en Córdoba, mientras el auto se fabrica en Puebla.

En cuanto a los productos, el mercado mundial demandará autos cada vez más diversos.

En la actualidad, ya se observa que los crecientes niveles de productividad generan una tendencia a emplear cada vez menos personas por automóvil producido, buscándose cada vez más empleados capacitados en manejo de software (*Informe de la Bolsa de Comercio*). En este marco, cabe preguntarse si Argentina podrá ser competitiva a nivel internacional.

Los analistas coinciden en que las 11 plantas automotrices que actualmente existen en el país son más de lo que soporta el mercado. En cuanto al MERCOSUR, recién para el 2004 podría existir un régimen de libre comercio para el sector. Hasta entonces, las asociaciones de fabricantes de automotores y autopartes negociarán el porcentaje de autopartes locales de los vehículos fabricados en el país.

Las perspectivas futuras del sector autopartista dependerán de la evolución del acuerdo de Argentina con Brasil dentro del marco de las negociaciones en el MERCOSUR o, por el contrario los acuerdos del ALCA.

A nivel nacional la evolución de la industria automotriz se sostuvo desde comienzos de año gracias a las ventas generadas por el plan canje, pero a medida que éste llegaba a su finalización, los volúmenes comenzaban a descender. Desde ese momento se aprecia un comportamiento opuesto entre las exportaciones y el mercado interno. Hacia el mes de noviembre la *producción* acumula un crecimiento del 15,5% pero con tendencia al descenso, mientras las *exportaciones* muestran un crecimiento acumulado en el año de 35,8% y continuaban creciendo. El prolongado proceso recesivo afectó gravemente el *consumo interno*. La crisis de expectativas, la falta de financiación y la incertidumbre respecto al panorama económico frenaron el consumo de manera abrupta, en especial el relacionado con aquellas decisiones de compras postergables dentro de las cuales se pueden contar los automóviles.

En el Gran Córdoba esta situación se acentúa, y podemos observar en el cuadro algunos indicadores del sector industrial, que para el primer trimestre del 2000 el *porcentaje de **variación promedio** de la producción industrial de automotores, autopartes y materiales de transporte en general* del -18,28%, respecto del trimestre anterior (tercer trimestre de 1999). La disminución más fuerte luego de la rama de los textiles. En ese trimestre sólo se observan dos indicadores que aumentan: la capacidad productiva +1,28% y la existencia de productos terminados +10,62, esta última está indicando que las ventas han sido menores a las expectativas que muestran los niveles de stocks. Esto lo confirman además, los indicadores de las ventas que para el mismo período disminuyen en -21,38%. Evidentemente, que no es inofensivo el efecto de estos indicadores sobre la ocupación de mano de obra y tenemos entonces

que: el número de personas ocupadas disminuyó en -3,14% y las horas trabajadas en -16,67%, todo esto respecto al trimestre anterior. En términos absolutos la disminución fue de -51,24 para la producción, -56,94 las ventas, -59,64 la reducción del número de personas ocupadas, -58,61 la cantidad de personas ocupadas.

Indicadores de niveles de actividad del Sector Industria Automotriz, autopartes y materiales para Transporte en General. Primer Trimestre del 2000

Indicador	Producción	Ventas en SCtte	N° de Personas Ocupadas	Horas Trabajadas	Capacidad Productiva	Exist.de Productos Terminados
Con respecto al trimestre ant.	-51,24	-56,94	-59,64	-58,61		-0,01
% de Variación Promedio Ponderado resp. al Trimestre anterior	-18,28	-21,38	-3,14	-16,67	1,28	10,64
% de Variación Promedio Ponderado resp. al mismo trimestre del año anterior	55,43					
Con respecto al mismo trimestre de año anterior		39,38	-5,33			

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Evolución Industrial, Inst. de Estadística y Demografía; FCE, UNC.

Si tomamos los indicadores del mismo período pero respecto al mismo trimestre del año anterior, encontramos que la producción en porcentaje de variación promedio presenta un aumento de +55,43, en cantidades absolutas también aumentó en 39,98% y sólo las ventas cayeron en -5,33%.

El panorama parece poco alentador, pero si vemos los valores del segundo trimestre del 2000, esta tendencia parece revertirse muy lentamente. Se observa un leve incremento del 7,51% pero una disminución de la capacidad productiva que supone de alguna manera una desinversión en el sector. Las ventas disminuyeron pero en menor proporción que en primer trimestre (-6,57%) con lo cual parece frenarse la tendencia descendente.

Indicadores de niveles de actividad del Sector Industria Automotriz, autopartes y materiales para Transporte en General. Segundo Trimestre del 2000

Indicador	Producción	Ventas en SCtte	N° de Personas Ocupadas	Horas Trabajadas	Capacidad Productiva	Exist.de Productos Terminados
Con respecto al trimestre ant.	13,62	-33,36	-44,27	14,44		-46,92
% de Variación Promedio Ponderados Expectativas p/próximo trimestre	-4,57	-0,94	-3,96	-8,42	-1,09	-1,10
% de Variación Promedio Ponderado resp. al mismo trimestre del año anterior	-3,12					
Con respecto al mismo trimestre de año anterior		-2,08	-2,38			

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la Encuesta de Evolución Industrial, Inst. de Estadística y Demografía; FCE, UNC.

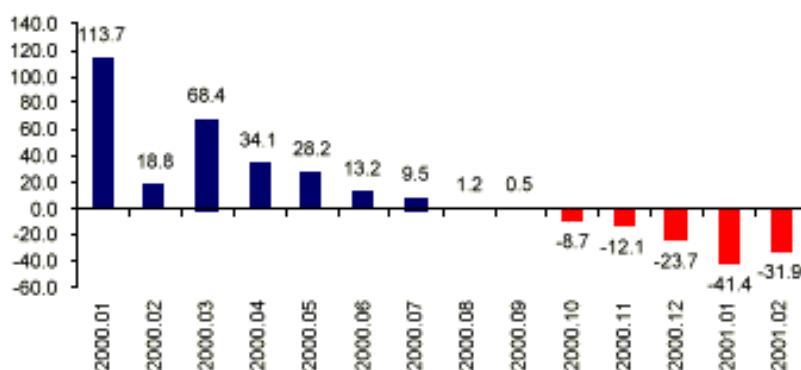
Según el último informe de la Bolsa de Comercio de Córdoba no han aparecido aún señales de reactivación económica: la producción industrial se redujo durante enero (en relación con diciembre y sin estacionalidad) un 6.4%, ocurriendo algo semejante con el nivel de actividad del sector de la construcción, que se redujo un 1.5% (también sin estacionalidad y durante el mismo periodo). La producción y las ventas al mercado interno de automotores continuaron presentando fuertes variaciones negativas en relación con iguales meses del año previo (-31.9% y -42.2%, respectivamente, durante febrero), amortiguando la caída en la primera el fuerte incremento en las exportaciones (+59.1% durante febrero), como viene ocurriendo desde hace varios meses.

En la Provincia de Córdoba, luego de un año 2000 con fuertes caídas en el nivel de producción industrial (durante los primeros tres trimestres se redujo un 9.4% en relación con igual periodo de 1999), el principal sector dentro de la industria continuó presentando fuertes caídas: la producción de automotores se redujo durante los meses de enero y febrero de 2001 69.6% y 28.5%, respectivamente, en relación con iguales meses de 2000.

La **producción de automotores** continuó registrando variaciones interanuales fuertemente negativas durante los dos primeros meses del año, cayendo 41.4% y 31.9% durante los meses de enero y febrero de 2001 en relación con iguales meses de 2000.

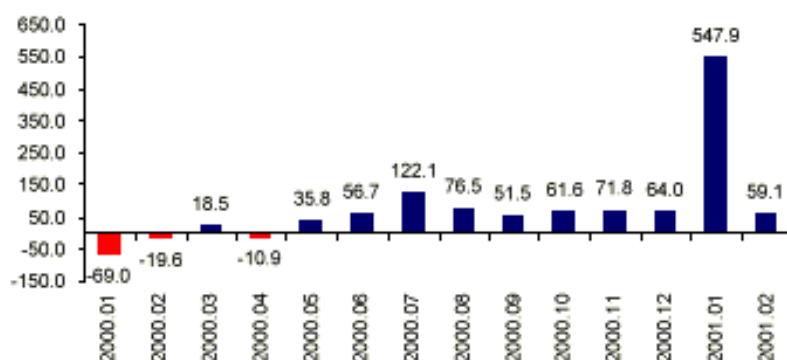
Es probable que la discusión pública acerca de la posibilidad de bajar impuestos que afecten a la producción y/o venta de automotores haya postergado algunas decisiones de compra durante lo que va del año, aunque es importante destacar que, como puede observarse en uno de los gráficos que siguen, las ventas de automotores al mercado interno presentan fuertes variaciones interanuales negativas desde la mitad del año pasado.

Producción de Automotores
(% de variación respecto a igual mes del año previo)



Fuente: ADEFA

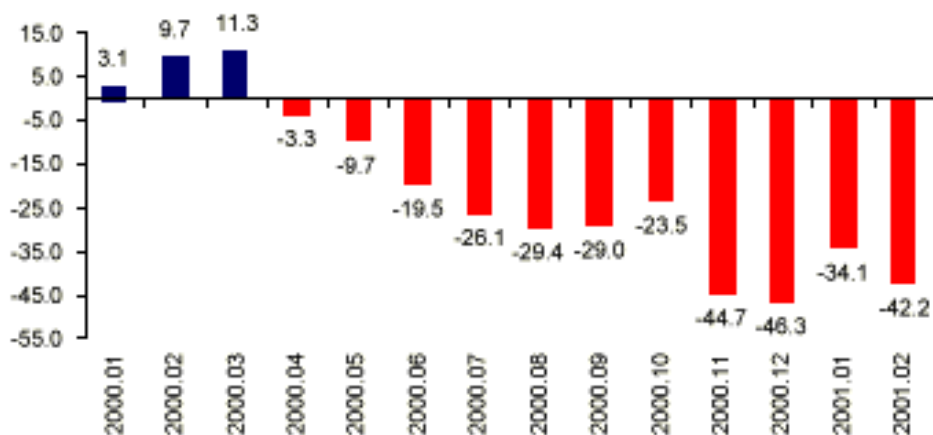
Exportaciones de Automotores
(% de variación respecto a igual mes del año previo)



Fuente: ADEFA

Estas caídas en las ventas, de alrededor del 40% en los últimos meses, han sido compensadas en parte por el fuerte crecimiento de las exportaciones, que tienen mejores perspectivas luego del acuerdo para exportar vehículos al mercado mexicano con aranceles preferenciales (aunque dentro de un cupo).

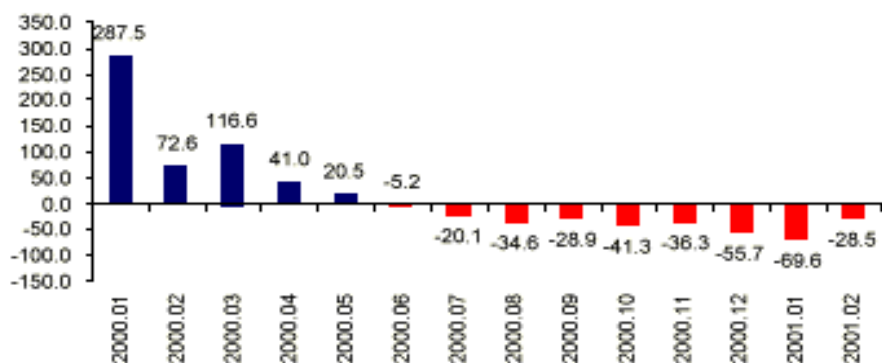
Ventas de Automotores al Mercado Interno
(% de variación respecto a igual mes del año previo)



Fuente: ADEFA

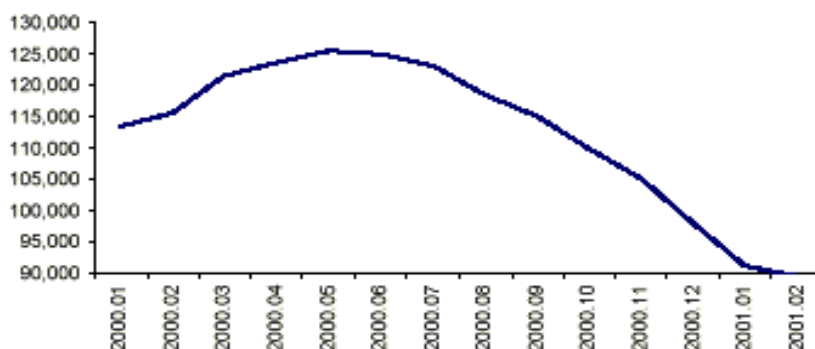
Al igual que a nivel nacional, la **producción de automotores en la Provincia de Córdoba** presentó durante enero y febrero de 2001 fuertes variaciones negativas en relación con iguales meses del año previo, continuando así con la tendencia decreciente evidenciada ininterrumpidamente desde junio de 2000. Debido a esto, el acumulado anual de producción se redujo de 125,358 unidades en mayo de 2000 a las 89,577 unidades en febrero de 2001.

Producción de Automotores en la Provincia de Córdoba
 (% de variación respecto a igual mes del año previo)



Fuente: Adefa

Producción de Automotores en la Provincia de Córdoba
 (acumulado anual - unidades)



Fuente: Adefa

Si bien la industria automotriz logró una reducción de impuestos específicos a los automotores de más de \$ 15,000 (se eliminó la alícuota del 4% para los vehículos con un precio menor a los \$ 20,000 y se redujo el 8% al 4% la alícuota para los vehículos con precio mayor a \$ 20,000), la fuerte presión de los gobernadores de las provincias con interés en esta industria para lograr una baja de impuestos nacionales a los automotores como el IVA .

Febrero del 2000. Datos Actualidad.

La Producción Industrial en Córdoba registró una caída del 25,1% en relación con igual mes del año anterior. El bajón fue tan fuerte que la actividad también resultó menor a la de enero.

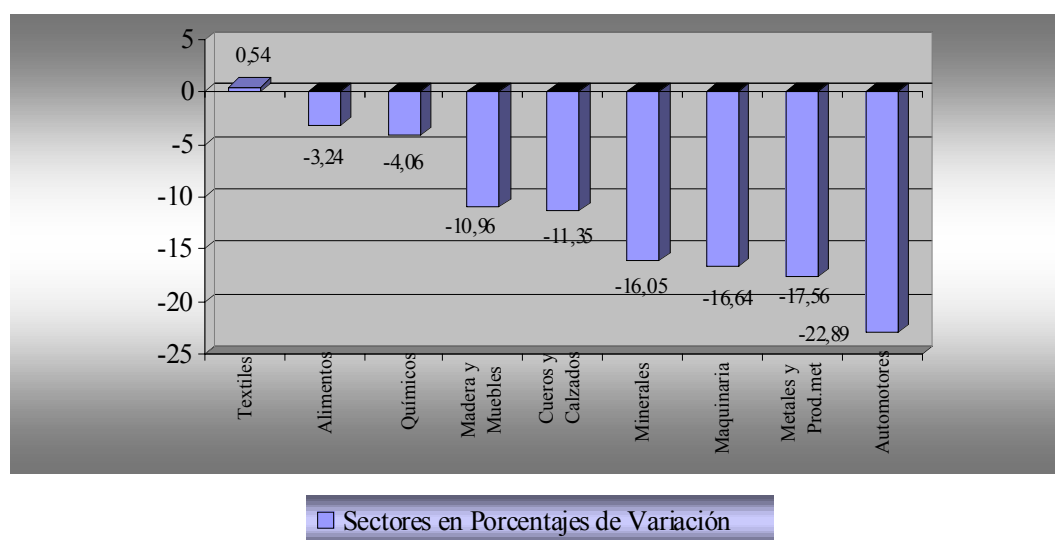
El sector automotores y autopartes lideró las bajas, con un retroceso del 22,9%. Los demás rubros también registraron bajas excepto el de textiles que creció 0,54% en relación con febrero del 2000.

A partir de los aranceles a la importación impuestos por la nueva Ley de Competitividad los empresarios industriales esperan que la demanda se canalice hacia sus productos.

En el mes de febrero la producción en unidades físicas cayó 0,87% en relación a enero y las ventas en pesos constantes un 3%.

El Personal ocupado disminuyó 1,7%, en tanto que las horas trabajadas aumentaron 28,2% (Datos de la Encuesta de Evolución Industrial de Córdoba de la Facultad de Ciencias Económicas de la UNC).

Gráfico: Producción en el Córdoba en Febrero del 2001 en relación a Febrero del 2000



Fuente: Encuesta de Evolución Industrial de Córdoba. Facultad de Ciencias Económicas-UNC