



H. Cámara de Diputados de la Nación

CAMARA DE LA NACION VILLA DE BRUNATA
17 NOV. 2015
SEC: D Nº 5966 HORAS 1208

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

La Cámara de Diputados de la Nación

RESUELVE

Expresar su profunda preocupación ante los despidos y suspensiones producidos en diversas empresas de la industria automotriz y autopartista en las últimas semanas, llegando las suspensiones en el caso de las terminales de las empresas FIAT y Volkswagen en Córdoba a más de mil ochocientos, en el caso de las autopartistas LEAR y FATE en la Provincia de Buenos Aires a los casi mil novecientos y los despidos, en el caso de la planta Pacheco de la empresa Volkswagen, a más de 60 sin contar los despidos encubiertos que se generan con los retiros voluntarios y las jubilaciones anticipadas, implementados por la empresa a fin de recortar personal.

Rechazar cualquier intención de parte de estas patronales, con o sin la connivencia con la conducción del gremio SMATA, de utilizar como argumento la crisis en los mercados mundiales -como el fraude ambiental montado por la empresa Volkswagen o la caída de las exportaciones a Brasil- para descargar sus efectos sobre los trabajadores produciendo más despidos y suspensiones.

Exigir que todos los despidos sean reincorporados en sus puestos de trabajo.

FACUNDO MOYANO
DIPUTADO DE LA NACIÓN

MYRIAM BREGMAN
DIPUTADA NACIONAL

NICOLÁS DEL CAÑO
DIPUTADO NACIONAL

PEDRO S. LÓPEZ
DIPUTADO NACIONAL



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto apunta a lograr un pronunciamiento legislativo frente a la grave situación que afrontan el conjunto de trabajadores de la industria automotriz y autopartista en nuestro país.

En las últimas semanas se conocieron las políticas de suspensiones de trabajadores que implementaron diversas empresas tanto en la provincia de Córdoba como en la de Buenos Aires. La empresa Fiat de Córdoba suspendió a 1500 operarios ante la crisis brasileña por la devaluación del real. La medida es atribuida por parte de la empresa italiana a la caída de la demanda por parte de Brasil y a la imposibilidad de obtener dólares para pagarles a sus proveedores. Al mismo tiempo, la multinacional alemana Volkswagen radicada en esa provincia, tiene previsto la suspensión de 350 de sus operarios de la Planta MQ-200. En este caso las suspensiones del personal se repetirán a mediados del mes de noviembre. El 85% de las cajas de velocidad que se fabrican en Córdoba son exportadas a Brasil.

Asimismo, las empresas LEAR y FATE están aplicando la misma metodología. Según el diario La Nación, la mayor fábrica de neumáticos del país comenzó hace tres semanas con paradas de producción de un día y medio que se prolongarán por tres meses. El argumento es el exceso de stock debido a la baja de envíos a Brasil.

En el caso de la autopartista norteamericana Lear, que manufactura mazos de cables para varias terminales, suspendió a 177 empleados (el 20% de su plantilla) hasta mediados de octubre. Los delegados no alineados con la conducción del gremio SMATA denuncian que

después de esa fecha podría haber más suspensiones y que durante el correr del presente año ya hubo despidos de contratados y efectivos por goteo.

Según consigna el sitio iProfesional.com “la situación de las autopartistas está directamente relacionada con la de las terminales. Fiat y General Motors vienen achicando sus nóminas de empleados mediante retiros voluntarios. Y Ford tiene 170 suspendidos rotativos hasta fin de año en su planta de Pacheco. En ese marco, la Asociación de Fábricas Argentinas de Componentes (AFAC), registró que en la industria autopartista despidió a 5580 empleados entre 2014 y el fin de este año. El ajuste en las plantillas laborales de este año será del 2% (1200 puestos)”. (“Por la baja de envíos a Brasil, Lear y Fate suspenden trabajadores en Argentina”, 24/09/2015, iProfesional.com)

Debemos sumar a este panorama la situación particular que se vive en la planta Pacheco de la empresa Volkswagen, donde desde mediados del corriente año se produjeron al menos 60 despidos, sin contar los despidos encubiertos que se generan con los retiros voluntarios y las jubilaciones anticipadas, implementados por la empresa a fin de recortar personal. También allí delegados combativos no alineados con la conducción del gremio en manos de Ricardo Pignanelli denuncian que ya se ha cerrado un turno de la fabricación del modelo Suran y que dejaron de producir el motor. Los despidos, retiros voluntarios (despidos encubiertos) y prejubilaciones sirvieron para lograr esto.

Ninguna de estas políticas empresarias de descargar los resultados de las crisis sobre los trabajadores se llevan adelante sin el acuerdo de la conducción del gremio SMATA, que lejos de erigirse en representantes de los intereses y necesidades de los trabajadores más bien se asocian con las empresa en la búsqueda de las “soluciones” que éstas requieren para ajustar sus márgenes de ganancias, por supuesto, siempre a costo de los trabajadores y sus familias. Son los auxiliares perfectos para las empresas en la tarea de dejar pasar los despidos y suspensiones y de perseguir a quienes los denuncian.

Debemos señalar aquí también los orígenes de esta crisis que está poniendo en riesgo el empleo de miles de trabajadores en todo el país. El sector automotriz atraviesa ya dos años de fuerte caída en los niveles de producción, que sólo en lo que va de este año acumulan

una caída de 9,7% respecto de los ya bajos niveles de igual período en 2014. La caída de las ventas al exterior (21,3% en enero-agosto respecto de igual lapso de 2014) es uno de los elementos que más vienen golpeando al sector. La automotriz es una industria “dólar-dependiente”; una parte de los dólares que entran al país por otras vías (hoy centralmente por la exportación de soja y otros granos, cuyo valor viene en caída) son demandados por ésta para cubrir su déficit. En la industria, el 60% de los insumos son importados, lo cual muestra que la desarticulación de la industria automotriz no es excepción sino norma. Asimismo, el otro elemento estructural que opera en la crisis del sector está dado por su carácter de armaduría, como dijimos, altamente dependiente de dólares.

Por estas razones la caída en las exportaciones pega doblemente: por un lado, la menor demanda externa es un freno directo para la producción de autos local, que debe ajustarse a esta caída. Por otro lado, menos exportaciones significan menos dólares, y frenan la posibilidad de importar piezas. Por lo tanto, también se traba la producción para la venta local. Esto explica que aunque la demanda de autos en el mercado interno está hoy por debajo de 2013, supere sin embargo la cantidad de autos que las terminales están en condiciones de entregar: faltan piezas porque faltan dólares.

El nuevo capítulo de la crisis mundial con epicentro en las economías dependientes, que viene pegando de lleno en Brasil, la escasez de dólares que condiciona la economía argentina y el panorama de una demanda local de autos que tampoco será muy dinámica en los próximos años, hace prever que la industria automotriz seguirá en el período inmediato con un ritmo de producción cansino, moviéndose entre las 550 mil y 600 mil unidades al año. A este escenario local debemos sumar el reciente escándalo protagonizado por los directivos de la casa matriz de la automotriz Volkswagen que cometieron un fraude ambiental al reconocer que manipularon cerca de 11 millones de unidades vendidas en todo el mundo, principalmente en Europa, con un software que permite adulterar los controles medioambientales.

Con este panorama podemos esperar que se amplíen las suspensiones que ya se están aplicando y que las empresas sean más ofensivas también con sus planes de despidos, sobre

todo en las terminales más ligadas a la venta a Brasil que arrastran la peor caída y varias autopartistas. Es este plan que ya está en marcha de descargar la crisis sobre las espaldas de los trabajadores por parte de las empresas el que venimos a rechazar, en defensa de los trabajadores y de sus fuentes de trabajo, exigiendo la inmediata reinstalación en sus puestos de trabajo de todos los despedidos.

Por los motivos expuestos es que solicitamos la aprobación del presente proyecto de resolución.



FACUNDO MOYANO
DIPUTADO DE LA NACIÓN



MYRIAM BREGMAN
DIPUTADA NACIONAL



NICOLAS DEL CAÑO
DIPUTADO NACIONAL



PABLO S. LÓPEZ
DIPUTADO NACIONAL