



## Nota Editorial

*Hernán Alejandro Morero* \*

Está cerca de cumplirse 40 años desde que la dictadura en Argentina desintegrara y cerrara lo que fue la última terminal automotriz nacional, IME, la mítica fábrica que dominase el mercado doméstico de utilitario. Desde ese momento, de un modo absolutamente hegemónico, los designios de las filiales extranjeras de las grandes automotrices multinacionales han gobernado a la industria automotriz argentina.

La huella de las subsidiarias de empresas multinacionales extranjeras en la industria automotriz argentina ha sido profunda, particularmente desde fines de la década de 1950, que es cuando inicia el despegue la producción local de vehículos en el país. Éstas aprovecharon la acumulación de capital y competencias primigenia que realizó el Estado en IAME, para comenzar la producción en la Argentina. Desde entonces, su influencia política sobre la política sectorial en el país, particularmente en materia arancelaria y respecto a las regulaciones respecto al componente de partes nacionales de los vehículos ha sido determinante. Este último aspecto se ha manifestado en una ríspida relación entre las terminales y sus empresas proveedoras del sector autopartista, donde las empresas nacionales siempre han mantenido cierta importancia; tensión que en la actualidad se traslada a muchos otros aspectos.

El sendero de crecimiento en el sector que inició la posconvertibilidad, no revirtió de modo alguno esta configuración y dependencia. Tendencias previas, como la sujeción de las subsidiarias locales a las políticas de sus casas matrices en materia de esfuerzos de desarrollo concentrados en sus países de origen y un perfil regional en sus estrategias productivas que las relega a favor de las filiales brasileras, así como cierta precariedad en las relaciones de aprovisionamiento de los autopartistas; se han mantenido.

Es fundamental para el diseño de cualquier política en el sector comprender que los modos de relacionarse de las filiales automotrices extranjeras con sus matrices, tiene un arraigamiento muy profundo en la historia argentina. De este modo, toda política sectorial encaminada al desarrollo de competencias locales, debe considerar actuar enérgicamente sobre un modo de funcionamiento de las subsidiarias argentinas que es de muy larga tradición. Resulta de suma importancia incluir aspectos no comerciales en la política sectorial de integración regional, como lograr una distribución regional más equitativa de los esfuerzos ingenieriles y en I+D que realizan las automotrices extranjeras, o el establecimiento de regulaciones que limiten los modos de explotación de sus trabajadores, o lo precariedad con la que manejan su demanda sobre los autopartistas nacionales. Para ello, es necesario avanzar en un conocimiento profundo del carácter que asumen estos aspectos en los que el capital extranjero limita el desarrollo local.

---

\* Editor de *Revista Pymes, Innovación y Desarrollo*. Investigador Asistente CONICET. Centro de Investigaciones y Estudios en Cultura y Sociedad (CIECS – CONICET) y UNC.

Este número de la *Revista Pymes, Innovación y Desarrollo* mantiene cierto carácter monográfico alrededor de una perspectiva crítica del impacto actual del capital extranjero sobre el sector automotriz argentino: sobre sus trabajadores y sobre las pymes autopartistas nacionales que les proveen.

Comenzamos con un artículo que investiga sobre el accionar de las terminales extranjeras sobre el desarrollo de competencias de sus proveedores. En su artículo titulado “*El conocimiento productivo aplicado en el sector autopartista: sus distintas dimensiones*”, Jorge Motta (UNC) y Hernán Morero (CIECS, CONICET y UNC) exploran las distintas dimensiones que interactúan en los procesos de innovación, de introducción de nuevos productos, procesos, formas organizativas y de mejora sobre los mismos, en empresas del sector autopartista argentino en la década pasada. A partir de un estudio cualitativo, y de entrevistas en profundidad, sus resultados apuntan a señalar que la diversidad de vías por las cuales las firmas recurren al conocimiento es fuertemente dependiente de las directrices y políticas de las terminales automotrices extranjeras, entre otros aspectos. De la transferencia de conocimientos a sus proveedores las terminales obtienen importantes beneficios en la medida que, en base a su mayor poder de negociación, logren apropiarse de una amplia porción de los frutos de las mejoras introducidas por las empresas autopartistas. Además, algunas características de la forma de producción actualmente predominante en la industria automotriz, tales como la “producción justo a tiempo”, la aplicación de normas de calidad, etc., tienden a realzar las ventajas para las terminales de contar con proveedores eficientes; de las cuales se benefician, expropiándoles fuentes para la introducción de mejoras y elevación de sus ganancias.

También contamos con un abordaje desde la antropología del trabajo al interior de una importante automotriz extranjera, como lo es Fiat Argentina, sobre las formas de disciplinamiento del trabajo. Allí, en su artículo “*La disciplina tras los Sistemas Corporativos Empresariales. El World Class Manufacturing y la reorganización del trabajo en Fiat*” Lorena Capogrossi (CIECS, CONICET y UNC), desnuda algunas de las dimensiones en que la implementación de sistemas corporativos empresariales, como el World Class Manufacturing establecido en la fábrica desde 2006, a través de las cuales se logra un “auto disciplinamiento” de la mano de obra, que contribuye a invisibilizar el conflicto laboral y las confrontaciones jerárquicas.

Cierran este número una sección de resúmenes de Tesis de posgrado en las áreas temáticas de la revista. La primera de ellas, fue parte de la Tesis doctoral de Carola Jones y lleva por título: “*Análisis del desempeño organizacional asociado a la adopción de Tecnologías de Información y Comunicación y Comercio Electrónico en Micro, Pequeñas y Medianas Empresas comerciales y de servicios de Córdoba, Argentina*”. Defendida en 2016, “*Modelos de desarrollo de software y su relación con la Innovación. En el sector SSI de Entre Ríos*”, es la Tesis que forma parte de la Maestría en Gestión de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación de Rafael Luján Blanc. Cerrando esta sección, contamos también con “*Las Dinámicas de los Sistemas Nacionales de Innovación: una aproximación empírica al crecimiento económico y desarrollo*”, de José Miguel Natera Marín. Dicha Tesis corresponde al Doctorado Interuniversitario en Economía y Gestión de la Innovación (DEGIN), de Universidad Complutense de Madrid (UCM), Universidad Autónoma de Madrid (UAM), y Universidad Politécnica de Madrid (UPM).