

TRABAJADORES AUTOMOTRICES Y SINDICATOS FRENTE A LAS POLÍTICAS DE DESINDUSTRIALIZACIÓN DEL GOBIERNO DE MILEI

TRABALHADORES DA INDÚSTRIA AUTOMOTIVA E SINDICATOS DIANTE DAS POLÍTICAS DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO DO GOVERNO MILEI

AUTOMOTIVE WORKERS AND UNIONS FACING THE DEINDUSTRIALIZATION POLICIES OF THE MILEI GOVERNMENT



Juan MONTES CATÓ¹

e-mail: jmontescato@gmail.com



Lucas SPINOSA²

e-mail: lucas.spinosa@gmail.com



Walter BOSISIO³

e-mail: walbosisio@gmail.com

Cómo citar este artículo:

CATO, Juan Montes; SPINOSA, Lucas; BOSISIO, Walter. Trabajadores automotrices y sindicatos frente a las políticas de desindustrialización del gobierno de Milei. **Estudios de Sociología**, Araraquara, v. 31, n. esp. 1, e026008, 2026. e-ISSN: 1982-4718. DOI: 10.52780/res.v31iesp.1.21017.



| **Enviado:** 20/03/2026

| **Modificaciones requeridas:** 15/04/2026

| **Aprobado:** 10/06/2026

| **Publicado:** 27/07/2026

Editora: Profa. Dra. Maria Chaves Jardim

¹ Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y Universidad de Buenos Aires (UBA), Buenos Aires – Buenos Aires (CABA) – Argentina. Doctor en Ciencias Sociales. Magíster en Ciencias Sociales del Trabajo. Investigador del CONICET. Profesor de la Universidad de Buenos Aires (UBA).

² Universidad de Buenos Aires (UBA) y Universidad Nacional Arturo Jauretche (UNAJ), Buenos Aires – Buenos Aires (CABA) – Argentina. Magíster en Ciencias Sociales del Trabajo. Doctorando en cotutela en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA) y la Universidad Libre de Bruselas. Profesor e investigador de la UBA y de la UNAJ.

³ Universidad de Buenos Aires (UBA) y Universidad Nacional Arturo Jauretche (UNAJ), Buenos Aires – Buenos Aires (BA) – Argentina. Doctorando en Ciencias Sociales por la Universidad de Buenos Aires (UBA). Licenciado en Sociología. Profesor e investigador de la UBA y de la UNAJ. Director del Programa de Derechos Humanos de la UNAJ.

RESUMEN: Las políticas de ajuste y desindustrialización del gobierno de Milei afectan el empleo, la calidad del trabajo y las relaciones laborales. Si bien el entramado automotriz, en especial las montadoras, cuentan con beneficios especiales para garantizar su rentabilidad, no han quedado exentas del impacto negativo de estas políticas que estimulan la especulación financiera por sobre la producción industrial. Para analizar qué aspectos se vieron erosionados en las relaciones laborales a partir de la asunción del nuevo gobierno interesa observar aquellas reformas que inciden directa o indirectamente en el sector automotriz y en qué medida refuerzan un proceso de disciplinamiento de la fuerza de trabajo y de los sindicatos. Interesa también analizar aquellas que inciden en el desarrollo del actor sindical.

PALABRAS CLAVE: Sector automotriz. Argentina. Políticas de ajuste. Sindicatos.

***RESUMO:** As políticas de ajuste e desindustrialização do governo Milei afetam o emprego, a qualidade do trabalho e as relações laborais. Embora a cadeia automotiva, em especial as montadoras, conte com benefícios especiais para garantir sua rentabilidade, ela não ficou isenta do impacto negativo dessas políticas, que estimulam a especulação financeira em detrimento da produção industrial. Para analisar quais aspectos foram erodidos nas relações laborais a partir da posse do novo governo, interessa observar as reformas que incidem direta ou indiretamente no setor automotivo e em que medida elas reforçam um processo de disciplinamento da força de trabalho e dos sindicatos. Interessa, também, analisar as reformas que incidem no desenvolvimento do ator sindical.*

***PALAVRAS-CHAVE:** Setor automotivo. Argentina. Políticas de ajuste. Sindicatos.*

***ABSTRACT:** The adjustment and deindustrialization policies of the Milei government are affecting employment, job quality, and labor relations. While the automotive sector, especially assembly plants, enjoys special benefits to guarantee its profitability, it has not been exempt from the negative impact of these policies, which prioritize financial speculation over industrial production. To analyze which aspects of labor relations have been eroded since the new government took office, it is important to examine the reforms that directly or indirectly affect the automotive sector and to what extent they reinforce a process of disciplining the workforce and unions. It is also important to analyze those reforms that affect the development of the labor movement.*

***KEYWORDS:** Automotive sector. Argentina. Austerity policies. Unions.*

Introducción

La industria automotriz fue históricamente uno de los pilares fundamentales del desarrollo industrial y el crecimiento económico global. Su capacidad para generar encadenamientos productivos tanto hacia atrás (siderurgia, caucho, aluminio) como hacia adelante (servicios, logística, comercialización) la posiciona como un termómetro de la actividad macroeconómica. No obstante, en la actualidad, el sector se enfrenta a una transformación disruptiva ligada a la transición energética. Este proceso no solo implica un cambio en la matriz de propulsión de los vehículos, sino una reconfiguración de las cadenas globales de valor y de las estrategias nacionales de desarrollo.

A escala mundial, el sector automotriz es uno de los más globalizados y tecnológicamente intensivos. Representa una porción significativa del Producto Interno Bruto (PIB) de las principales potencias y es responsable de una vasta red de empleo calificado. La importancia del sector trasciende lo estrictamente comercial, pues actúa como un motor de innovación en áreas como la robótica, la inteligencia artificial y, más recientemente, la electroquímica para el desarrollo de baterías.

En Argentina, la industria automotriz posee una trayectoria de más de un siglo y constituye un núcleo socioproductivo estratégico. Su relevancia se manifiesta en tres dimensiones clave: a) impacto en el empleo: es uno de los sectores con mayor generación de empleo asalariado formal y calificado; b) especialización productiva: Argentina se ha consolidado como un centro regional de producción, especializado particularmente en vehículos utilitarios (pick-ups). Su principal socio comercial es Brasil; c) déficit y balanza comercial: el desafío persistente reside en el sector autopartista. Mientras que la producción de unidades terminadas es competitiva, la alta dependencia de componentes importados genera una presión constante sobre la balanza de divisas, un problema estructural de la industria nacional.

A pesar de los regímenes especiales que incentivaron su desarrollo, las políticas recientes de desindustrialización, apertura indiscriminada y achicamiento del mercado interno del gobierno de Javier Milei desde el 10 de diciembre del 2023 están impactando de manera pronunciada en el sector. El objetivo del artículo es dar cuenta de los elementos estructurales del sector, analizar qué políticas gubernamentales de la actual administración nacional afectan de manera específica sobre el mercado laboral, las relaciones laborales y el accionar sindical.

En términos metodológicos el artículo se basa en el proyecto de investigación colectivo financiado por la Universidad de Buenos Aires denominado “Transformaciones en la división

internacional del trabajo e impacto en los territorios productivos y las relaciones laborales: el corredor norte del GBA-Rosario”, UBACYT 20020220100090BA, donde uno de los casos de estudio está centrado en el complejo industrial automotriz ubicado en las localidades de General Pacheco, Campana y Zárate en la zona norte del Gran Buenos Aires. Este complejo industrial abarca terminales y autopartistas distribuidas en el territorio. Por su parte el artículo retoma la tesis de maestría “La relación capital-trabajo-territorio en espacios industriales Reestructuración de las empresas multinacionales en el complejo de Campana” (Spinosa, 2024)⁴. En estos proyectos se recuperan datos secundarios cuantitativos y fundamentalmente se parte de una aproximación cualitativa basada en entrevistas, análisis de fuentes secundarias y observaciones no participantes.

El artículo está organizado en cuatro apartados. En el primero, denominado “Políticas de ajuste y desindustrialización del gobierno de Milei”, interesa analizar el contexto actual en que operan las empresas automotrices, en especial a partir de profundas reformas que afectan el mercado laboral y las relaciones laborales orientadas a ampliar el margen discrecional de las empresas. En el segundo, “Características del sector automotriz argentino”, se abordan algunos elementos sobresalientes del sector en cuanto a los rasgos del entramado productivo, potencialidades y limitaciones históricas del sector que permitirán comprender cómo se enfrenta la etapa actual. Aquí interesa enlazar esta caracterización con un debate más amplio vinculado a los modelos de desarrollo y su relación con los grados de autonomía de las economías con vías de desarrollo dependientes. En el tercero, “Disciplinamiento de la fuerza de trabajo y restricciones al ejercicio sindical”, analizamos una serie de reformas profundas en el marco de reglamentación de las relaciones laborales que permiten visualizar el ideario en que se inspira el actual gobierno como así también el modo en que se materializan en normas que afectan la relación entre capital y trabajo en el sector automotriz. Finalmente, en las conclusiones ensayamos hipótesis sobre la capacidad de respuestas colectivas en un proceso que se encuentra abierto.

Políticas de ajuste y desindustrialización del gobierno de Milei

Las primeras décadas del siglo XXI muestran a nivel global el ascenso de diversas narrativas de derecha que se han ido desplazando hacia un extremismo que apunta al orden

⁴ Tesis de Maestría de Lucas Spinosa, Maestría en Ciencias Sociales del Trabajo de la UBA. Defendida en diciembre del 2024 bajo la dirección de Juan Montes Cató.

social democrático y la justicia social. Con ello, se han ido consolidando movimientos sociales y experiencias de políticas que hacen propia esa narrativa, llevándola a la praxis. Estas nuevas extremas derechas se presentan como alternativa política frente a una ciudadanía desencantada, que sufre desde hace tiempo los efectos del capitalismo contemporáneo, profundizados luego de la pandemia mundial de la COVID-19. El Sur global no queda exento de estos procesos, donde la experiencia de Argentina resulta una de las últimas y de las más radicales de lo que se ha dado a llamar anarcocapitalismo. Hay dos grandes procesos que se ponen en tensión con la emergencia de esta experiencia; por un lado, qué tipo de sociedad produce en términos de acceso a derechos sociales y económicos y por otro, en qué medida se tensionan los acuerdos democráticos alcanzados luego de la dictadura que prevaleció entre 1976-1983. Para ello proponemos algunas claves analíticas para caracterizar las políticas del gobierno actual; luego cómo impactan en un ámbito clave para los procesos de integración social como es el mundo del trabajo y finalmente en qué medida se observan acciones de resistencia que puedan constituir una alternativa política y social.

Las elecciones presidenciales de 2023 abrieron paso a un fenómeno inédito en la historia argentina: el triunfo por vía electoral de una fuerza política con apenas dos años de existencia, con un candidato que irrumpe en la sociedad a partir de su participación en canales de televisión y redes sociales. Esta fuerza política-electoral encabezada por Javier Milei despliega un programa basado en cuatro vectores:

a) el primero activa el conocido plan neoliberal en materia económica en los países latinoamericanos (privatizaciones, ajuste fiscal, apertura comercial, endeudamiento indiscriminado y primarización de la matriz productiva). Se trata de un modelo que conecta distintas etapas de la historia reciente argentina iniciada de manera sistemática con la dictadura del '76. Aquí es importante recuperar la noción de dictadura cívico-militar corporativa concentrada (Napoli; Perosino; Bosisio, 2014) para comprender la participación activa de los grupos económicos concentrados que diseñaron el plan de transferencia de riqueza desde los sectores medios y populares hacia las elites económicas con un concomitante proceso de concentración y centralización del capital. Luego las políticas de Menem y De La Rúa entre 1989-2001 combinaron la privatización de empresas junto con el plan macroeconómico de la Convertibilidad basado en un inmenso endeudamiento para sostener esa paridad cambiaria además de destrucción del entramado productivo, sobre todo de pequeñas y medianas empresas. Finalmente, el antecedente reciente a las políticas de Milei estuvo de la mano del gobierno de

Macri que aplicó un ajuste muy importante en el mercado laboral a la par que buscó sancionar leyes laborales para dar por tierra con décadas de conquistas laborales.

b) convoca un imaginario social y mito de un pasado glorioso supuestamente ubicado entre 1880-1930 en el que el país se encontraba entre los “países más desarrollados del mundo”. Es lo que algunos autores han llamado retroutopías (Gatto, 2019), y en este caso es el de llevar adelante la utopía anarcocapitalista. Se trata de una filosofía política y teoría económica inspirada en los ultraliberales Friedrich Hayek, Milton Friedman, Ludwig von Mises y Murray Rothbard que propugna la mínima intervención del Estado y la creación de una sociedad basada en la propiedad privada, donde la protección de derechos y la resolución de conflictos se gestionan a través de agencias privadas.

c) implementación del “aceleracionismo de derecha⁵ de la mano de los grandes conglomerados tecnológicos que buscan intensificar estos procesos concentrados en pocas manos y con grandes efectos bio-políticos. Pero el aceleracionismo tiene una variante en su debate, como indica Llao (2024, p. 5) el cambio que propone esta versión, este nuevo orden, tiene “pretensiones refundantes, que busca reinstalar algunos ordenadores sociales que fueron disueltos o limitados en la tensión con las fuerzas transformadoras progresistas y feministas. El caos, para la ultraderecha adherente a esa moción refundante, es una condición necesaria. Por ello sus agentes no solo promueven acelerar los procesos de producción del capitalismo, sin transformarlos (negando las contradicciones inherentes a estos) sino también esperan generar el caos, lo inducen. Esperan que “explote todo”. Ese caos expectante se instala paulatinamente con la promoción de la liberación de las fuerzas capitalistas, eliminando toda regulación o mediación. Se pretende darle curso libre al flujo de movimientos como la concentración de la riqueza, la devastación de la naturaleza, la destrucción de los bienes comunes y especialmente destruir cualquier pretensión de regulación de este flujo” tensionando de este modo los acuerdos democráticos.

y d) todo ello proyecta una suerte de tecno-darwinismo social en el que la supervivencia remite al sentido más estrecho del individualismo. Lo cual es articulado con un sofisticado sistema de inteligencia junto con el amedrentamiento a toda manifestación opositora y represión a manifestaciones colectivas en el espacio público (jubilados, despedidos de entidades públicas, sectores que sufren recortes y retirada del Estado). Estas acciones de disciplinamiento son acompañadas por un punitivismo neutralizador, es decir, “el uso sobrecriminalizador del

⁵ Existe todo un debate sobre este concepto, nacido en el campo ideológico de la izquierda fue reapropiado por la derecha. Ver Avanessian y Reis (2017) y Llao (2024).

sistema penal dirigido a suprimir la agencia política de cualquier persona que presente una posición contraria a quienes detentan el poder del Estado —ya sea en forma organizada o espontánea, colectiva o individual— a los efectos de garantizar la gobernabilidad en un determinado territorio, a expensas de derechos constitucionales y del diálogo democrático. En mayor detalle: apunta principalmente contra dirigentes de partidos políticos, así como líderes y miembros de sectores organizados en agrupaciones sociales, políticas y sindicales alineados con una agenda de justicia social, pero también contra individuos aislados que adhieren a esta agenda política, e incluso contra personas sin militancia o activismo político que expresan alguna opinión disidente respecto del poder. La aplicación del poder punitivo sobre este amplio rango de actores produce, a la vez, un efecto disuasivo en toda la ciudadanía que, por miedo a ser sobrecriminalizada, acalla cualquier crítica (Gómez Alcorta; Vegh Weis, 2025, p. 19). Esta tendencia se articula con un aumento indiscriminado de partidas presupuestarias destinadas a aumentar la vigilancia, pero también el punitivismo neutralizador, que también se nutre del accionar de los grandes medios de comunicación y las redes sociales que difunden versiones legitimantes de las prácticas de persecución para que sean oídas, vistas y leídas por toda la ciudadanía, multiplicando el caudal de temor orientado a paralizar y vaciar de poder actuante.

En este cuadro de situación la política de apertura indiscriminada llevada adelante por el gobierno de Javier Milei apalanca un proceso de desindustrialización que se emparenta con el llevado adelante en fases anteriores y que fueron sumamente perjudiciales para el desarrollo del empleo; el primero con la dictadura que aplicó este mismo recetario, pero en 1976 y luego a partir de 1990 de la mano de las políticas neoliberales del gobierno de Saúl Menem. Dificilmente, el resultado no sea otro que el desarme del entramado industrial que impacte en el sector automotriz. A dos años de gestión aperturista el saldo es el de terminales automotrices que cierran turnos o adelantan vacaciones dada la baja producción.

Características del sector automotriz argentino

El sector automotriz argentino representa uno de los complejos productivos más dinámicos del país. Con 13 terminales instaladas que producen automóviles, utilitarios y vehículos pesados, el sector es responsable de aproximadamente el 10% del PBI industrial y genera cerca del 35% de las exportaciones de Manufacturas de Origen Industrial (MOI).

Cuadro 1 – Características

Empresa	Ubicación territorial
FCA Automobiles (Stellantis):	Planta en Ferreyra, Córdoba. Produce el Fiat Cronos.
PSA Peugeot Citroën (Stellantis):	Planta en El Palomar, Buenos Aires. Produce modelos como el Peugeot 208 y los utilitarios Partner/Berlingo.
Ford Argentina:	Planta en General Pacheco, Buenos Aires. Especializada en la pick-up Ranger (incluyendo la nueva versión <i>Tremor</i> anunciada para finales de 2026).
General Motors:	Planta en Alvear, Santa Fe. Produce el Chevrolet Tracker (tras el cese del Cruze).
Toyota Argentina:	Planta en Zárate, Buenos Aires. Produce la pick-up Hilux y la SUV SW4. Es la terminal con mayor volumen de producción y exportación del país.
Volkswagen Argentina:	Planta en General Pacheco, Buenos Aires. Produce la pick-up Amarok y el SUV Taos. También posee una planta de transmisiones en Córdoba.
Renault Argentina:	Planta en Santa Isabel, Córdoba. Produce modelos como Sandero, Stepway, Logan, Kangoo y la pick-up Alaskan
Nissan Argentina:	Comparte línea de producción en la planta de Renault (Santa Isabel, Córdoba) para la fabricación de la pick-up Frontier.
Mercedes-Benz Argentina (Prestige Auto):	Planta en Virrey del Pino, Buenos Aires. Produce el utilitario Sprinter
Mercedes-Benz Camiones y Buses:	Opera de forma independiente para la producción de vehículos pesados y chasis de buses (modelos Accelo y Atego).
Iveco Argentina:	Planta en Ferreyra, Córdoba. Única terminal que produce camiones pesados y chasis de buses de manera integral en el país (Línea Tector, Cursor, Stralis).
Scania Argentina:	Planta en Colombres, Tucumán. Se especializa en la producción de componentes de transmisión (cajas de cambio y diferenciales) para exportación global, aunque integra el núcleo de terminales.
Honda Motor de Argentina:	Si bien cesó la producción de autos (HR-V) en 2020 para enfocarse en motocicletas en su planta de Campana, mantiene su estatus y participación institucional en la cadena de valor automotriz

Fuente: Elaboración propia en base a ADEFA, ACARA y páginas de las empresas.

En otro texto (Spinosa; Pereyra; Montes Cató, 2020, p. 186) hemos señalado que los flujos del capital globalizado responden a lógicas de desplazamiento territorial organizadas por las empresas multinacionales. Estas tendencias producen el declive y el desarrollo de territorios con un impacto enorme en la dinámica del trabajo y de las relaciones laborales. “El sector automotriz, en Argentina, inició un proceso de transformación productiva que se cristalizó en la década de 1990 y se extiende hasta la actualidad. Semejante a otras experiencias latinoamericanas, ese proceso estuvo orientado a la incorporación de cambios en el proceso de trabajo, flexibilización de la fuerza de trabajo y tercerización en la fabricación de autopartes en lo que se conoce como cadenas globales de valor”. Varias investigaciones aportan referencias

de este proceso a nivel local en cuanto a localización y relocalización (Guevara, 2012; Delfini, 2010; Delfini; Roitter; Erbes; Yoguel, 2008; Pinazo, 2013).

Luego de la caída en el año 2002 del Régimen de Convertibilidad, que constituyó uno de los principales soportes macroeconómicos de las políticas neoliberales de la década de los noventa, la rama automotriz lideró el crecimiento industrial del país al mostrar un intenso ritmo de incremento del empleo, la producción, las exportaciones y la productividad (Barletta, Katashi y Yoguel, 2013). Sin embargo, y siguiendo a Pérez Almansi (2022) “a partir del cambio de gobierno en 2016, la Argentina experimentó un giro hacia la apertura y la liberalización de su economía, que provocó la contracción de su mercado interno. En el sector automotor, estas políticas, sumadas a la crisis de Brasil, produjeron un impacto negativo en la industria, pues crearon mayores déficits comerciales y derivaron en una importante retracción de la producción entre 2018 y 2019.

Sin embargo, los vaivenes y problemas que enfrentó el complejo automotor argentino en las últimas décadas no se debieron únicamente a dificultades locales o coyunturales. Este sector sufre los dilemas propios de la manufactura en un país semiperiférico bajo la articulación de cadenas globales de valor. Al respecto, se pueden destacar ciertas limitaciones compartidas por estos países, entre las que se encuentran: i) la extranjerización total de la rama terminal (dominada por un puñado de empresas multinacionales a nivel mundial); ii) la especialización en las actividades de menor valor agregado de la cadena; iii) la dependencia de la tecnología extranjera, y iv) las dificultades de las empresas autopartistas locales para competir a nivel internacional. A este cuadro también se le suma la acelerada transición tecnoproductiva que atraviesa el sector a nivel mundial debido a la digitalización, electrificación y automatización de los vehículos” (Pérez Almansi, 2022: 210).

La trayectoria del sector ha estado marcada por ciclos de alta volatilidad. En 2014, la producción alcanzó las 617.389 unidades, iniciando un declive que tocó fondo en 2020 (pandemia) con apenas 257.187 unidades. Luego de esa caída profunda se observó una recuperación: en el año 2023 aumenta a 610.715; luego en el 2024 vuelve a bajar a 506.571 y se profundiza esta tendencia en el 2025 con 490.876⁶. La Proyección 2026 tomando como referencia el primer bimestre de 2026 muestra una caída del 30,1% interanual (50.630 unidades), reflejando una fase de ajuste estructural y transición de modelos.

⁶ Fuente: ADEFA y ACARA.

Actualmente, el sector sostiene 75.000 puestos directos y más de 150.000 indirectos. Según investigaciones de Pinazo y Piqué (2011) el empleo automotriz argentino se divide en una estructura dual:

- Segmento de Terminales: Empleo de alta calificación, salarios por encima de la media industrial y fuerte representación sindical (SMATA y UOM). Aquí, la estabilidad es mayor debido a la inversión en capacitación que realizan las casas matrices.
- Segmento Autopartista: Más atomizado y vulnerable. Este subsector sufre de forma directa las fluctuaciones de la producción y la competencia de piezas importadas.

Estudios de la CEPAL (2022) indican que por cada empleo en una terminal, se activan entre 4 y 5 empleos en la cadena de valor, lo que demuestra su enorme poder multiplicador.

El desarrollo del sector automotriz en Argentina enfrenta desafíos estructurales significativos, arraigados en su dependencia de las empresas transnacionales, la falta de integración nacional y una inserción global que no siempre se traduce en un desarrollo industrial sostenible.

La industria automotriz es un motor fundamental para cualquier economía, reconocida por sus vastos encadenamientos productivos y su capacidad para generar efectos multiplicadores sobre otros sectores, como el empleo y la innovación tecnológica. Para Argentina, esta industria representa una parte crucial de su PIB industrial y exportaciones. No obstante, a pesar de su relevancia, el sector ha mostrado a lo largo de las décadas una serie de debilidades crónicas que limitan su pleno desarrollo. Germán Pinazo y Pablo Toledo (2022), han analizado críticamente estas problemáticas, argumentando que muchos de los enfoques previos, como el desarrollismo de antaño, no han logrado sentar las bases para una industria verdaderamente robusta y autónoma.

Si bien se han observado momentos de crecimiento e inversión, estos no necesariamente implican un proceso de desarrollo industrial genuino. La clave está en la naturaleza de la inserción argentina en la cadena global de valor automotriz, que ha estado marcada por una integración subordinada a las estrategias de las grandes corporaciones transnacionales (las terminales automotrices).

Uno de los principales obstáculos identificados por Pinazo (2020) es el control casi total que ejercen las empresas transnacionales (EMN) sobre la producción local. Estas corporaciones definen las estrategias de inversión, los modelos a producir, los proveedores y los mercados de

exportación. La dinámica global de la industria, caracterizada por plataformas productivas integradas regionalmente, especialmente con Brasil, condiciona fuertemente la operación de las filiales argentinas. Esta dependencia implica que las decisiones estratégicas no se toman en función de las necesidades de desarrollo interno de Argentina, sino en función de la rentabilidad global o regional de la casa matriz. Esto genera una vulnerabilidad significativa: ante cambios en las condiciones económicas regionales, fluctuaciones del tipo de cambio o redefiniciones de estrategias corporativas, la producción argentina puede verse rápidamente afectada, como ha ocurrido en diversas crisis.

Un elemento central es el persistente bajo nivel de integración de componentes de origen nacional en los vehículos producidos en el país. A pesar de los regímenes de promoción industrial y los intentos por fomentar autopartistas locales, una parte sustancial de los insumos y piezas son importados. Esto limita severamente los efectos multiplicadores de la industria en la economía argentina. La consecuencia directa es que gran parte del valor generado en la producción de un automóvil “argentino” en realidad beneficia a las cadenas de suministro globales de las EMN. Las filiales locales se convierten, en muchos casos, en meras ensambladoras. A lo largo del tiempo, este grado de integración nacional ha evolucionado de forma insuficiente, un factor crítico que impide un desarrollo industrial más profundo.

La relación comercial con Brasil es otro punto de análisis crucial. El comercio bilateral automotriz, regulado por acuerdos específicos, ha buscado equilibrar flujos y fomentar la especialización. Sin embargo, esta dinámica también ha generado vulnerabilidades. La producción de modelos “duplicados” con Brasil y las fluctuaciones cíclicas de la economía argentina, tienen un impacto directo y a menudo desestabilizador en la producción local.

Por su parte, el modelo de inserción global de la industria argentina ha estado sujeto a “restricciones cambiarias” recurrentes. La necesidad constante de importar insumos y bienes de capital genera una demanda de divisas que, en un contexto de escasez crónica de moneda extranjera en Argentina, se convierte en un cuello de botella para la expansión productiva.

Disciplinamiento de la fuerza de trabajo y restricciones al ejercicio sindical

El ideario en el que se inspira la política laboral del gobierno de Milei anclado en un fuerte ajuste al campo laboral orientado a la flexibilización, heterogeneización sectorial y precarización generalizada comienza a materializarse con la sanción del Decreto 70/23 que puso en marcha un despliegue de herramientas jurídicas que han procurado sitiar, judicializar y,

también en grado extremo, criminalizar relaciones laborales en base al desmantelamiento del derecho a la huelga y la protesta social.

Se han desarmado áreas enteras de aparatos del Estado, generando un despido masivo que ha reducido la planta de empleo transitorio y también estable hasta en un 20% del total del empleo público estatal, generando más de 50 mil desempleados de este sector. Este panorama del trabajo solo se agrava cuando se observa el impacto del desmantelamiento del aparato productivo y de servicios a nivel nacional que ha perdido más de 150 mil empleos junto al cierre de miles de empresas (sobre todo medianas y pymes, a las que se suma el sugestivo retiro del país de firmas transnacionales dedicadas al mercado interno). Por último, cabe destacar que además de lo planteado, el gobierno nacional aplica un control hiperrestrictivo o “cepo” a las relaciones de articulación paritaria salarial de los diversos sectores productivos, negando la posibilidad de indicadores que superen y hasta que equiparen los índices inflacionarios mensuales, legalizando solo incrementos mínimos (de hasta 1%) para los acuerdos salariales entre capital y trabajo del sector privado (mientras el sector público estatal en manos del propio gobierno presenta distribuciones aún más desiguales con la negación plena de aumentos sectoriales [como es el caso del sector educativo universitario nacional y algunos sectores de salud]).

Luego de más de dos años de gestión gubernamental, el mundo del trabajo registra recortes de ingresos, disciplinamiento y amedrentamiento jurídico mientras produce un escenario de fragmentación del tejido productivo y laboral, con marcas de heterogeneización y fragmentación sectorial, aumento de la desigualdad y pérdida de capacidades productivas nacionales (frente al impacto continuo de producciones extranjeras vía desregulación y apertura indiscriminada de importaciones de todo tipo de bienes (con un registro de más del 35% a mediados del 2025). Un balance de reformas laborales y de incertidumbre estructural creciente que se manifiestan en el aumento tanto de indicadores de precarización y heterogeneización de las fuerzas productivas (con reorganización e incremento del sector cuentapropista informal), aumento de la desocupación (unida a escenarios de pluriempleo e informalidad, compensatorios de bajos salarios) que incrementan escenarios sociales de fractura y desigualdad social.

Este cuadro de situación de por sí delicado se agrava con la reciente sanción de la Ley de “modernización laboral” N.º 27.802. Por un lado, la idea de modernización nominativa de la ley es una forma eufemística de referirse a una ley de precarización laboral y restricción sindical; segundo, es un revival recargado de la misma noción utilizada durante los noventa con las leyes de flexibilidad laboral.

Los cambios en la nueva ley abarcan un abanico amplio de cambios. El 6 de marzo de 2026, el gobierno de Javier Milei sanciona una nueva Ley de Modernización Laboral que está mayormente orientada a aumentar la arbitrariedad de la empresa y, de ese modo, aumentar su capacidad de disciplinar la fuerza de trabajo en paralelo con baja de costos y aumentos de la flexibilidad laboral. Entre algunos puntos sobresalientes de la nueva normativa laboral cabe citar los siguientes:

a) Costos y Cálculo de Indemnizaciones

- Reducción del costo de despido: se plantea un cálculo indemnizatorio que excluye conceptos como el aguinaldo (SAC), vacaciones no gozadas, premios o propinas. Esto abarata el cese de la relación laboral para las empresas.
- Fondo de Asistencia Laboral (FAL): se crea un fondo para cubrir las indemnizaciones, financiado por un porcentaje de los aportes patronales ya existentes, sin incrementar los costos directos para el empleador.
- Pago en cuotas: se permite el pago de indemnizaciones en hasta 12 cuotas, siendo ésta una medida que se aplica incluso a juicios que ya estaban en curso al momento de la sanción.

b) Flexibilización de la Jornada y Contratos

- Banco de horas: se permite la reorganización de la jornada laboral y la creación de un banco de horas, facilitando acuerdos directos entre empleado y empleador sobre el tiempo de trabajo.
- Fin de la ultraactividad: al vencer un convenio colectivo, ya no se mantienen automáticamente los beneficios variables o bonos si no se renegocian.
- Simplificación registral: los nuevos contratos se registran mediante un procedimiento electrónico simple e inmediato bajo el supuesto del fomento de empleo formalizado (en blanco).
- *Incentivos a la Contratación*
- Beneficios impositivos: durante el primer año de vigencia, las empresas que contraten nuevos empleados pagarán menores contribuciones patronales.
- Periodo de prueba: aunque el proyecto original buscaba prorrogarlo, la ley aprobada pone énfasis en la simplificación del registro para reducir la informalidad, que alcanzó un 43,2% a mediados de 2025.

c) Controversias y Seguridad Jurídica

- Riesgo de judicialización: diferentes espacios y sectores (como la CGT, CTA y otras agremiaciones) cuestionan la constitucionalidad de la ley por considerarla regresiva en materia de derechos.
- Alcance: la reforma afecta tanto a las nuevas contrataciones como a las relaciones laborales preexistentes.
- Vigencia gradual: si bien la mayoría de los artículos rigen desde su publicación, algunos puntos específicos tendrán su entrada en vigencia diferida a enero de 2027 y 2028.

Esta normativa profundiza el disciplinamiento y control que se viene observando en el sector automotriz que aprovecha las políticas del gobierno para aumentar el grado de discrecionalidad en sus estrategias corporativas. Como observa un trabajador de la terminal de VW:

Antes cuando había despidos te avisaban con anticipación, ahora todos los días cuando pasamos el molinete de entrada a la empresa no sabés si te va a marcar en rojo. Es un temor permanente porque te enterás que estás despedido ni siquiera por un aviso por mail o WhatsApp como comentan en otras empresas, acá es una luz roja que todos sabemos qué significa, después te hacen pasar a hablar con los responsables del sector de recursos humanos, pero vos ya sabés de qué se trata... a mí me pasó y es tremendamente estresante y desolador (Operario de 52 años).

Como todo dispositivo de control y disciplina el objetivo no está orientado solo al propio trabajador damnificado sino enviar un mensaje intimidador a todo el colectivo. Por un lado la idea de estar en permanente evaluación y por otra, la imposibilidad de predecir el desenlace.

Un exdelegado sindical de la planta Toyota también relata esta metodología haciendo referencia a cierta perversidad o revancha de clase⁷:

Los laburantes se enteran que están despididos cuando apoyan la tarjeta en el dispositivo de entrada, todo esto además de la angustia del momento, de la pérdida de laburo en un mercado donde no es fácil conseguir trabajo, es de un nivel de perversidad enorme, de deshumanización increíble además de no respetar las normas. Pero está en línea con lo que baja el gobierno cada vez que se cierra una empresa, se despiden empleados públicos o cuando te tiran pequeños aumentos salariales en cuotas muy por debajo de la inflación... para

⁷ La referencia al tema “perversidad” o “goce por el sufrimiento” es un rasgo que muchos analistas del discurso vienen señalando en el propio discurso del gobierno refiriéndose a los padecimientos de los trabajadores de manera despectiva o estigmatizante, pero también a todo aquel que el gobierno señale como opositor. Como indican Aimé Aminahuel y Malvina Eugenia Rodríguez (2026) estas técnicas se encuadran en los discursos de odio donde prevalecen narrativas descalificadoras por raza, género, ideología, religión, orientación sexual, partido, origen social, etnia, físico o mixto. Una de las conclusiones del análisis referido es que se “refuerza la hipótesis de una arquitectura comunicacional coordinada, orientada a sostener la polarización y la movilización afectiva en el espacio digital” (Aminahuel; Rodríguez 2026, p. 21). Discursos legitimadores del odio y prácticas efectivas se refuerzan para lograr la eficacia de dominación que pretenden las empresas en sus espacios de trabajo.

mí lo novedoso no son tanto el discurso de que la empresa necesita llevar una política de racionalización copiado de los noventa sino ese cero respeto por un mínimo de humanidad frente al sufrimiento del trabajador (Operario exdelegado 40 años).

Los relatos son clarificadores de cómo las empresas buscan imponer un régimen laboral basado en la vulnerabilidad del vínculo de trabajo avalado por una política gubernamental que legitima en términos discursivos y con toda una batería de nuevas normas estos abusos.

La ofensiva sobre conquistas laborales no se restringe al campo de las condiciones de empleo y salarial sino que también buscan avanzar en la propia capacidad sindical de dar respuestas a la erosión de conquistas históricas. Por ello la búsqueda empresarial por restringir la libre expresión de la protesta.

En este sentido la nueva ley busca limitar las prerrogativas de los sindicatos, dificultando su capacidad de organización, negociación y protesta. Este enfoque responde a una estrategia más amplia de despolitización del trabajo y fortalecimiento del capital (del Bono, 2025). Esto se ve reflejado en los siguientes puntos de la norma:

1) Restricción del Derecho a huelga: se amplía el concepto de Servicios Esenciales, exigiendo una guardia mínima del 75% en sectores como salud, transporte, educación y telecomunicaciones. Adicionalmente, se crea la categoría de “Actividades de Importancia Trascendental”, que incluye la industria exportadora, bancos, alimentación y medios, exigiendo una prestación mínima del 50%. En la práctica, esto neutraliza la eficacia de un paro general, ya que la obligación de mantener operativo el 50-75% de la actividad en sectores clave impide la paralización económica. Para el Instituto de estudios y capacitaciones de la Conadu “la confluencia de las normas establecidas en el artículo, el derecho a huelga pierde su fortaleza y se impide casi por completo su ejercicio. De la interacción de lo dispuesto en este artículo con artículos siguientes, además, se desprende que los incumplimientos de estas limitaciones del derecho a huelga constituyen “prácticas desleales” por parte de los trabajadores y los sindicatos, acarreando una serie de consecuencias que pueden derivar en la revocación de la personería gremial” (Conadu, 2026, p. 12).

2) Desfinanciamiento y control gremial-sindical: la nueva ley apunta a desarmar las estructuras sindicales y se dirige de modo directo contra las fuentes de financiamiento gremial. Para ello ha generado topes de aportes a las cuotas solidarias en un 2% y se le suma la exigencia del consentimiento expreso e individual del trabajador para su consecuente descuento. “Esto golpea a los grandes sindicatos que financiaban su estructura mediante aportes compulsivos de los no afiliados, pactados en convenios colectivos. Asimismo, se tipifican los bloqueos y tomas

de establecimientos como infracciones graves y causal objetiva de despido, otorgando a las empresas una herramienta rápida para desactivar protestas que impidan la operatividad logística”.

3) Asambleas: se modifica el artículo 20 bis de la Ley 23.551, limitando la realización de asambleas y congresos (facultad que además es eliminada para las asociaciones sindicales a través de la modificación del art. 20 ter.). Se establece que los mismos podrán realizarse siempre que no afecten el normal desarrollo de las actividades de la empresa ni causen perjuicio a terceros. Para realizarlas dentro del establecimiento de trabajo, deberá contar con la autorización previa del empleador y los trabajadores no devengarán salarios durante el tiempo de la misma (Art. 139).

4) Extensión del control por fuera del ámbito de trabajo: aquí se alude a otro eje conceptual clave promovido por el gobierno que hace tiempo viene planteando y que refiere a que “las personas deberían estar el 100% de su tiempo ya sea trabajando, ya sea en condiciones de hacerlo; y, en caso de no estarlo, podrían resultar culpabilizadas por aquellas enfermedades o accidentes que les impidieran trabajar, reduciéndose, en consecuencia, sus salarios. El hecho de que la versión del proyecto aprobada por la cámara de diputados haya excluido el polémico artículo que establecía esta medida no debe ser interpretado como un cambio profundo en la posición del gobierno. No hubo “errores” ni “excesos” en la inclusión del artículo en cuestión. Por el contrario, éste resultaba perfectamente coherente con la concepción de que el capital debe extender su dominio no sólo sobre el tiempo de trabajo, sino también sobre el tiempo de descanso y de esparcimiento, exigiendo que éste no sea verdaderamente “libre”, sino que se defina siempre en función de la productividad laboral. De manera algo más solapada, pero en la misma línea, se sitúa la idea del “banco de horas”, que permite exceder la jornada laboral más allá del máximo de horas establecido por la ley, sin reconocerlas como horas extra, sino como horas a cuenta del/de la trabajador/a, que el/la empleador/a eventualmente descontará de futuras jornadas. El avance del capital sobre el tiempo libre resulta particularmente grave en el caso de las trabajadoras mujeres, quienes lo dedican en mayor proporción que los varones a las tareas de cuidado, produciéndose así una desorganización de los tiempos familiares” (Conadu, 2026).

Conclusiones: ensayando hipótesis sobre la capacidad de respuestas colectivas

A pesar de la ofensiva sobre las herramientas históricas de lucha por parte del capital liderado por sectores liberal-conservadores se abren distintos focos de conflicto de pequeña y

mediana escala, especialmente en una primera etapa de sectores poco organizados o reunidos a partir del emergente de demanda; en segunda etapa con el impacto más directo en las empresas con cierres y suspensiones, emergen las organizaciones sindicales en los lugares de trabajo.

En la primera etapa, este fenómeno se da por diversas razones, donde podemos destacar dos dimensiones: a) la crisis de representación de colectivos tradicionales como sindicatos y partidos políticos. Tras décadas de procesos democráticos relativamente estables pero que no logran mejorar la crisis social generada por el sistema capitalista, la sociedad argentina ha ido desplazando el eje de su participación en ámbitos de organización tradicional; b) vinculado con lo anterior, ese desplazamiento posibilita el surgimiento de espacios de organización territorial asociados no tanto a una base ideológica, sino más bien a una vivencia o identidad común: un club de barrio, el reclamo por la mejora de una infraestructura comunitaria, una profesión, una condición social. Estas nuevas formas de organización del conflicto dieron lugar a la aparición de nuevos colectivos y agrupamientos que protagonizan la resistencia frente a las medidas regresivas impuestas por el gobierno. Docentes, educadores y estudiantes, jubilados, cuidadores y personas con discapacidad, profesionales de la salud, son los principales oponentes a un gobierno que sin escrúpulos parece querer barrer con el Estado y su sistema de protección social.

Paradójicamente, y quizás como continuidad de los problemas que evidenció la pandemia global, estos sectores se encuentran muy vinculados a las actividades de cuidados, demostrando que el capitalismo contemporáneo se caracteriza por un incremento exponencial del factor tecnológico, pero a costa de una igualmente extrema deshumanización de las relaciones sociales.

En la segunda etapa, y frente al impacto directo sobre el cierre de todo un entramado de industrias con tradiciones sindicales de lucha, aparecen expresiones donde el actor sindical sobre todo de base adquiere más predominancia. En el sector automotriz, la disminución en su plantilla no ha protagonizado hasta el momento grandes movilizaciones que puedan detener la ofensiva de las empresas. Resta observar en qué medida el agravamiento de las condiciones de trabajo (salario, mercado de trabajo y relaciones laborales) podrá aunar diversos emergentes de resistencia entre distintos sectores que están sufriendo las consecuencias de las políticas actuales.

REFERENCIAS

- AMINAHUEL, Aimé; RODRÍGUEZ, Malvina Eugenia. La batalla cultural en las plataformas. Análisis de la comunicación digital del gobierno de Milei en Argentina. **RICSH Revista Iberoamericana de las Ciencias Sociales y Humanísticas**, [S. l.], v. 15, n. 29, p. 24-51, 2026. DOI: 10.23913/ricsh.v15i29.393.
- AVANESSIAN, Armen; REIS, Mauro (org.). **Aceleracionismo**: Estrategias para una transición hacia el postcapitalismo. Buenos Aires: Caja Negra Editores, 2017.
- BALDIVIEZO, Jonatan Emanuel. **Análisis de los principales puntos de la reforma laboral**: documento del Observatorio del Derecho a la Ciudad. [S. l.]: Observatorio del Derecho a la Ciudad, 2026. Disponible em: <https://observatoriociudad.org/análisis-de-los-principales-puntos-de-la-reforma-laboral-cuadro-comparativo/>. Acceso em: 28 jun. 2026.
- BARLETTA, Florencia; KATASHI; YOGUEL, Gabriel. La trama automotriz argentina: dinámica reciente, capacidades tecnológicas y conducta innovativa. In: COMISIÓN ECONÓMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL). **La industria argentina frente a los nuevos desafíos y oportunidades del siglo XXI**. [S. l.]: CEPAL, 2013.
- CONADU-IEC. **Reforma Laboral**: Documento para el trabajo gremial. [S. l.]: IEC-CONADU, 2026. Disponible em: <https://iec.conadu.org.ar/3d-flip-book/reforma-laboral/>. Acceso em: 28 jun. 2026.
- DEL BONO, Andrea. Un Análisis del nuevo ciclo de Reforma Laboral en Argentina. El regreso a la ley del más fuerte. In: CONFERENCIA LATINOAMERICANA Y DEL CARIBE DE CIENCIAS SOCIALES, 10., 2025, Bogotá. **Ponência** [...]. Bogotá: CLACSO, 2025.
- DELFINI, Marcelo. Prácticas y estrategias empresarias para la reproducción de la dominación en los espacios de trabajo. Formas de control obrero en el sector automotriz. **Trabajo y Sociedad**, n. 13, p. 1-17, 2010. Disponible em: https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1514-68712010000100002. Acceso em: 28 jun. 2026.
- DELFINI, Marcelo *et al.* Competencias endógenas y vinculaciones en agentes pertenecientes a las tramas productivas automotriz y siderúrgica. **Revista Economía: Teoría y Práctica**, [S. l.], n. 26, p. 69-118, 2008.
- GATTO, Ezequiel. ¿Cómo hacer? Del futuro a las futuridades. **Nueva Sociedad**, n. 283, 2019. Disponible em: <https://nuso.org/articulo/como-hacer/>. Acceso em: 28 jun. 2026.
- GÓMEZ ALCORTA, Eli; VEGH WEIS, Valeria. **Jujuy**: el Laboratorio de la represión. [S. l.]: Clacso, 2025. Disponible em: <https://www.clacso.org/jujuy-el-laboratorio-de-la-represion/>. Acceso em: 28 jun. 2026.

GUEVARA, Sebastián. Trabajadores de la industria terminal automotriz del Mercosur: acciones ante la nueva etapa de la crisis de superproducción mundial del capital. **Cuaderno Venezolano de Sociología**, [S. l.], v. 21, p. 5-15, 2012.

LLAO, Marina. Aceleración de la ultraderecha en Argentina. **Algarrobo-MEL**, [S. l.], v. 12, n. 1, p. 1-11, 2024. Disponible em: <https://rdu.unc.edu.ar/items/5823e290-888d-4049-ae32-16d994535c8e>. Acceso em: 28 jun. 2026.

NAPOLI, Bruno; PEROSONI, Maria Celeste; BOSISO, Walter. **La dictadura del capital financiero**. [S. l.]: Ed Continente, 2014.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO (OIT). **El futuro del trabajo en la industria automotriz y la necesidad de invertir en la capacidad de las personas y el trabajo decente y sostenible**: documento temático para la Reunión técnica sobre el futuro del trabajo en la industria automotriz. Ginebra: Oficina Internacional del Trabajo, Departamento de Políticas Sectoriales, OIT, 2021.

PÉREZ ALMANZI, Bruno. La cadena automotriz argentina a partir de la crisis de la convertibilidad: un análisis de su evolución y sus principales problemas (2002-2019). **Revista CEPAL**, Argentina, n. 137, p. 209-231, 2022. Disponible em: <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/fa637266-3aa3-4ec9-8388-f8c3323bb11c/content>. Acceso em: 28 jun. 2026.

PINAZO, Germán Diego. **La nueva división internacional del trabajo y su impacto en la periferia**: un análisis desde las transformaciones en la industria automotriz argentina entre los años 1991 y 2010. 2013. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2013.

PINAZO, Germán. Efectos multiplicadores de la industria automotriz global y algunas reflexiones sobre la Argentina y la provisión de servicios informáticos. **Revista de Investigación en Economía y Responsabilidad Social**, [S. l.], v. 1, n. 4, 2020. Disponible em: <https://riners.unlam.edu.ar/index.php/riners/article/view/25>. Acceso em: 28 jun. 2026.

PINAZO, Germán; PIQUÉ, Pilar. Desarrollo latinoamericano en el marco de la globalización. **Problemas del Desarrollo**, [S. l.], v. 42, n. 166, p. 7-35, 2011. Disponible em: https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0301-70362011000300002. Acceso em: 28 jun. 2026.

PINAZO, Germán; TOLEDO, Pablo. Encadenamientos productivos en la industria automotriz latinoamericana. **Papeles de Europa**, Madrid, v. 35, p. 1-16, 2022. DOI: 10.5209/pade.84091.

ARGENTINA. Congreso de la Nación. Senado. **Proyecto de Ley de Modernización Laboral**, Buenos Aires, 12 feb. 2026. Disponible em: https://www.senado.gob.ar/web/proyectos/verExpe.php?origen=PE&nro_comision=&tipo=PL&numexp=159/25&tConsulta=5. Acceso em: 28 jun. 2026.

SPINOSA, Lucas. **La relación capital-trabajo-territorio en espacios industriales**: Reestructuración de las empresas multinacionales en el complejo de Campana. 2024.

Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais do Trabalho) – Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, 2024.

SPINOSA, Lucas; PEREYRA, Silvana; MONTES CATÓ, Juan S. Centralidades productivas en la industria automotriz: la territorialización del trabajo. **Astrolabio**, n. 24, p. 186-219, 2020. DOI: 10.55441/1668.7515.n24.23614.

CRedit Author Statement

- ☐ **Agradecimientos:** Los autores agradecen a la revista por brindarles la oportunidad de publicar este artículo.
 - ☐ **Financiación:** Esta investigación no recibió financiación externa.
 - ☐ **Conflictos de interés:** Los autores declaran no tener conflictos de interés.
 - ☐ **Aprobación ética:** No aplicable.
 - ☐ **Disponibilidad de datos y materiales:** No aplicable.
 - ☐ **Contribuciones de los autores:** Los autores contribuyeron por igual a la elaboración de este artículo.
-

Procesamiento y edición: Editora Ibero-Americana de Educação
Revisión, diagramación, normalización y traducción

