

Este documento ha sido descargado de:
This document was downloaded from:



**Portal *de* Promoción y Difusión
Pública *del* Conocimiento
Académico y Científico**

<http://nulan.mdp.edu.ar>

El poder al volante: relaciones laborales en el sector transporte automotor de cargas en la post-convertibilidad¹

Marzo de 2011

Resumen

El presente trabajo se propuso describir y analizar tanto la composición como las estructuras vigentes de los actores de las relaciones laborales del sector transporte automotor de cargas (TAC) en Argentina durante la post-convertibilidad.

En el caso del actor sindical, estudiamos cómo se estructura la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, Obreros y Empleados del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios y algunos de los sindicatos adheridos a ella durante el período analizado. Este actor lo denominaremos, simplifícadamente, “*Camioneros*”.

Por el lado del actor empresario describiremos su organización a nivel macro y estructura a nivel micro, a la vez que se presentan algunas reflexiones sobre la lógica empresarial sectorial.

Este trabajo, de carácter descriptivo, exploratorio y preliminar², se llevó a cabo teniendo en cuenta tres ejes teóricos-analíticos interrelacionados: el *político-institucional*, el *económico*, y por último, el de las *relaciones laborales*.

Esta presentación se estructura de la siguiente forma: en primer lugar se analizaron los antecedentes de estudios previos sobre el sector y luego se realizó un abordaje de los actores, y su interrelación, en el marco de las tres dimensiones teórico-analíticas propuestas; en la segunda parte, se describieron las estructuras institucionales vigentes, tanto empresariales como sindicales; y por último, se plantean algunas consideraciones finales sobre el tema.

¹ Pontoni, Gabriela A. Becaria Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)- Sede de trabajo Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social (MTEySS); Docente UNLaM; Argentina. Contacto: gabriela.pontoni@gmail.com

² Esta investigación se enmarca en un proyecto más amplio: “Crisis del consenso neoliberal y acción sindical en la Argentina. Viejas y nuevas formas de organización de los trabajadores: heterogeneidades sectoriales” PICT-AGENCIA 2007, N° 1672. IP: Dra. Cecilia Senén González.

Índice

Resumen	1
Introducción.....	3
Antecedentes: estudios previos sobre el sector bajo análisis	4
Eje político-institucional: capacidad de presión sindical de Camioneros	5
Eje económico: relevancia del sector TAC en el mapa productivo del país.....	8
Cuadro N° 1: Distribución modal de los ingresos por fletes y de los volúmenes transportados por empresas argentinas de transporte. Cabotaje - En % del total. Año 2005	10
Cuadro N° 2: Estimación de la tasa de variación del empleo asalariado registrado - privado por rama de actividad a 3 dígitos (CIU Rev. 3) - En %. Entre los años 2003 y 2010.	12
Eje relaciones laborales: análisis de la negociación colectiva, conflictividad y afiliación sindical.....	13
Cuadro N° 3: Conflictos laborales según actividad económica, período 2006-2009.....	14
Cuadro N° 4: Conflictos laborales del sector transporte. Acumulados 2006-2009. Por unidad y en %.....	14
Descripción de la estructura y composición organizativa de los actores.....	17
Sindicato: conformación macro y micro de <i>Camioneros</i> . Aproximaciones al desarrollo de la vida sindical.	17
Cuadro N° 5: Mapa del actor sindical <i>Camioneros</i>	18
Gráfico N° 1: Estructura organizativa de <i>Camioneros</i> según estatuto del Sindicato CABA-Bs.As.	20
Las empresas del sector: organización a nivel macro y estructura a nivel micro. Reflexiones sobre la lógica empresaria sectorial.	21
Cuadro N° 6: Cámaras y/o asociaciones empresarias del Transporte Automotor de Cargas. Año 2010.....	22
Cuadro N° 7: Caracterización de las empresas del sector. Año 2010	22
Algunas consideraciones finales	25
Bibliografía.....	28

Introducción

El escenario socio-laboral de nuestro país se ha visto modificado en los últimos siete años a partir de la relevancia pública y mediática de los sindicatos. Esto es visible a partir del aumento de algunos indicadores clave de los sistemas de relaciones laborales como la *negociación colectiva*, los *conflictos laborales*³ y la *afiliación sindical*.⁴ Debemos destacar que estos indicadores marcan un incremento diametralmente opuesto a lo registrado durante los años de la década del noventa (TOE, 2007; DERT, SSPTyEL, MTEySS, 2008)

La *negociación colectiva* se ha recuperado como el mecanismo seleccionado por los actores para fijar salarios y condiciones de trabajo. Sólo para ejemplificar la evolución de este instituto, entre 2004 y 2008 este indicador aumentó en un 252%. También se evidencia un incremento del 124% de *conflictos laborales* relevados entre 2006-2009.

Por último, otro aspecto importante sobre este tema ha sido la expansión de la *afiliación sindical*. Este indicador se ubicó en un porcentaje cercano al 40%⁵ (de los trabajadores en empresas no agrícolas de más de diez ocupados) durante el año 2006, lo cual marca una expansión respecto a períodos anteriores (Trajtemberg, Senén González y Medwid, 2009).

Frente a ese contexto nos propusimos describir y analizar tanto la composición como las estructuras organizativas vigentes de los actores de las relaciones laborales del sector TAC. En particular, nos interesó profundizar acerca de la conformación del empresariado y del sindicato que interviene en esa rama de actividad a partir del año 2003.

Dos son los motivos que creemos vuelven relevante este estudio. El primero, de *índole económica*, vinculado a la creciente importancia del TAC como modo de transporte privilegiado para el traslado general de la producción de nuestro país. Algunas evidencias preliminares nos muestran esto debido a dos procesos paralelos. Por un lado, la necesidad del sector productivo de trasladar en forma efectiva, eficiente y flexible sus mercaderías. Es

³ Se entenderá por *conflicto laboral* a la serie de eventos que se desencadenan a partir de una acción llevada a cabo por un grupo de trabajadores o empleadores con el objeto de alcanzar sus reivindicaciones laborales (TOE, 2007).

⁴ La información cuantitativa y el procesamiento de datos de éstos indicadores fueron suministrados por la DERT, SSPTyEL del MTEySS. En particular, agradecemos la colaboración y aportes de David Trajtemberg y su equipo, como así también de Melina Silbergleit y Lucila Baldi.

⁵ Según los datos presentados en el estudio citado, este 40% representa a trabajadores afiliados a un sindicato dentro del total de asalariados potencialmente sindicalizables de la población económicamente activa (PEA).

decir, a partir de los años de la década de 1950, los ferrocarriles (FFCC) dejaron de ser funcionales a un mercado que demandaba mayor flexibilidad en el transporte de sus cargas. Por el otro, y como consecuencia de esas nuevas demandas, los FFCC quedaron relegados al transporte de grandes volúmenes de producción vinculados al sector primario. También debemos resaltar que estos procesos se agudizaron durante los años noventa tras las privatizaciones/concesiones de los principales ramales ferroviarios a capitales privados (C3T, 2007a). El segundo motivo que nos llevó a realizar este trabajo fue la relevancia y visibilidad de *Camioneros* en el ámbito de las relaciones laborales de nuestro país, principalmente, en los últimos diez años.

Por lo expuesto, entendemos que el contexto actual en el que se desarrollan las relaciones laborales de nuestro país, así como las características que presenta este sector de actividad y sus actores, junto a la escasez de estudios laborales sectoriales, nuestro trabajo resulta un aporte novedoso al interior de la disciplina.

Antecedentes: estudios previos sobre el sector bajo análisis

Abordar en términos teóricos y metodológicos este sector de actividad no es una tarea simple, principalmente porque quienes se han dedicado a analizarlo señalan que es sumamente difícil acceder a la información o, directamente, se carece de ella (Müller, 2004, 2000; C3T-UTN, 2007 a, b, c, d; 2009 a, b, c). Pese a esa dificultad, la bibliografía sobre el tema puede organizarse como señalamos a continuación.

Por un lado, se encuentran los estudios que efectúan un abordaje desde la *economía*, partiendo de las reformas del Estado argentino en los años noventa y profundizando en las modificaciones operadas en el sector durante ese periodo (Müller, 2004, 2000).

Luego están aquellos trabajos que a partir de una visión *técnica* describen minuciosamente sus aspectos técnico-profesionales y operativos, es decir, a la infraestructura, los costos y precios, el marco regulatorio y la composición de la flota del TAC (C3T-UTN, 2007 a, b, c, d; 2009 a, b, c).

También encontramos la mirada del fenómeno desde la *gestión de los recursos humanos*, a partir de la descripción de las políticas de capacitación y el desempeño de los trabajadores

en función de éstas (Guidobono, 2009). Lo que ese estudio muestra es que los actores (tanto empresarios y como sindicales) buscaron, a través de la capacitación, la profesionalización del oficio de *chofer* para mejorar la calidad de los servicios prestados.

Por último, en lo referente al sindicato, desde una mirada *sociológica*, encontramos – hasta hoy – un estudio (Armellino, 2005) que analiza las protestas sindicales comparando el caso de ATE (Asociación Trabajadores del Estado) con el de *Camioneros* durante los años noventa.

En base al análisis de esos trabajos junto a datos de índole empírica (como entrevistas informales a algunos trabajadores y representantes de empresas del sector)⁶, decidimos encarar nuestro estudio a partir de tres ejes de teóricos-analíticos: uno, *político-institucional*, otro, *económico* y, finalmente, uno que abarque las *relaciones laborales* en el sector. A continuación se desarrollarán en profundidad estos ejes.

Eje político-institucional: capacidad de presión sindical de Camioneros

En primer lugar, reflexionaremos sobre la temática propuesta a través de un *eje político-institucional* de análisis, abordado, principalmente, desde el concepto *capacidad de presión sindical*. Ésta es observable a partir de tres factores: la *capacidad política*, el *acceso a los medios de comunicación* y el manejo de la *agenda política*. Es decir, cómo los sindicatos construyen poder a través de *alianzas y/o coaliciones* con el Estado; cómo transmiten sus demandas e influyen en la opinión pública; y, ligado a lo anterior, cómo instalan ciertos debates para influenciar la toma de decisiones del gobierno (Frege y Kelly, 2003; Senén González y Medwid, 2007).

Entonces, para analizar la *capacidad política* de *Camioneros* se tuvo en cuenta, principalmente, el vínculo establecido en la post-devaluación entre Hugo Moyano (principal referente de éste sindicato y también actual Secretario General de la Confederación General del Trabajo (CGT)) y los gobiernos representados por el Dr. Néstor Kirchner (2003-2007) y la Dra. Cristina Fernández de Kirchner (2007-actualidad).

⁶ Agradecemos a algunos actores del sector por brindarnos su tiempo y perspectiva acerca de la problemática planteada. En particular a Jorge, Víctor, Roberto y Julio.

En ese sentido, debemos señalar que la alianza y/o coalición política entre sindicatos y Estado, a través de diferentes gobiernos, en especial, justicialistas / peronistas, no es nueva. El Peronismo –corriente política a la cual adscribe el actual gobierno de C. Kirchner y también Moyano– se ha caracterizado por mantener y fortalecer ese “vínculo perdurable”, esto es, la asociación histórica entre sindicatos y peronismo que perdura desde hace más de cincuenta años (Torre, 1988). Es decir, la relación que se establece entre Hugo Moyano y los gobiernos peronistas a partir de 2003 se inscribe dentro de ese marco socio-histórico.

Las evidencias de lo señalado están en los numerosos actos de apoyo del sindicalista al gobierno; la participación del gobierno a los actos de *Camioneros* y los encuentros entre el gobierno y el dirigente en Casa Rosada.⁷ Esta reciprocidad político-sindical, se revela también en la reciente asunción de Hugo Moyano a la vicepresidencia del PJ Bonaerense.⁸

Ahora bien, más allá de la relación evidente que emana de la lectura y seguimiento de los medios periodísticos acerca de esta relación, nos preguntamos cuándo surge éste vínculo y cuál es su funcionalidad en relación a las dimensiones teóricas planteadas. Sobre todo si se tiene en cuenta que Moyano no ha tenido la misma actitud o relación con los gobiernos anteriores, también “peronistas”. Tal es el caso de la administración de Menem (1989-1995 y 1995-1999) y luego la de Duhalde (2001-2002); y por supuesto, ningún vínculo con el gobierno de distinto signo político –como el de la Alianza (1999-2001)–.

Por ejemplo, durante los años de gobierno de Menem, Moyano junto a Juan M. Palacios, líder de la Unión Tranviarios Automotor (UTA), fundaron el Movimiento de los Trabajadores Argentinos (MTA), sustentado por los sindicatos que habían sido relegados de las decisiones que se tomaban en la CGT. A través de esta organización, Moyano y Palacios

⁷ Véase: <http://www.elargentino.com/Content.aspx?Id=89001#>;
http://www.latecla.info/2/nota_1.php?noticia_id=21252;
<http://www.criticadigital.com/index.php?secc=nota&nid=34488>; <http://www.asteriscos.tv/noticia-24973.html>;
http://archivo.fortunaweb.com.ar/ed_0202/eco01.html; <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-88157-2007-07-15.html>; <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-75103-2006-10-25.html>;
<http://www.jorgelanata.com/video-agosto>. Programa DDT, emitido el 19/8/10, [fecha de consulta: 27/08/2010]

⁸ El Partido Justicialista de la Provincia de Buenos Aires forma parte del Partido Justicialista Nacional. Según su carta orgánica, sus principios filosóficos e ideológicos radican en los que estableciera Juan Domingo Perón allá por 1949 (Véase: http://www.pjbonaerense.org.ar/Documentos_Fundacionales.aspx). No obstante, según Argumedo, (2009) el “peronismo histórico”, a diferencia del peyotismo “caracterizado por el proyecto más entreguista y antipopular de la historia argentina del siglo XX [principalmente, se refiere al menemismo], representa al movimiento político sustentado en Perón, que se remonta a 1945. Sus ejes centrales son: “[...] la oposición a las potencias hegemónicas con sus estrategias de despojo y subordinación; la defensa de los intereses nacionales [...]; la reivindicación de la justicia social y la dignidad de los trabajadores”.

implementaron durante los años noventa una estrategia de *confrontación*⁹ para cuestionar y combatir las políticas neoliberales propuestas por el gobierno menemista que buscaban debilitar al movimiento obrero organizado.

Asimismo, hacia fines de la breve gestión de Duhalde, tanto Moyano como otros sindicatos aliados, apoyaron políticamente a otro peronista, Adolfo Rodríguez Saa, en las elecciones presidenciales de 2002, mientras que el candidato duhaldista era Néstor Kirchner.

En consecuencia, observamos que Moyano tampoco tuvo que ver con el ascenso de Néstor Kirchner al poder. No obstante, en el transcurso de los años subsiguientes la alianza Moyano-Kirchner se iría construyendo y consolidando paulatinamente (Delfino, Martín, 2008).

Esa relación estuvo mediada inicialmente por la Dra. Cristina Fernández de Kirchner, quien en sus épocas de senadora supo acercarse y apoyar los embates de los gremios del MTA contra las políticas de flexibilización laboral del menemismo (Delfino, Martín, 2008). Entonces, a través de su intermediación y junto a las propuestas que se establecieron tanto para revertir el proceso de degradación y empobrecimiento de la Argentina, como las reformas en materia laboral del gobierno de Néstor Kirchner (aumentos de sumas fijas y su posterior incorporación al salario mínimo vital y móvil (SMVM), el incremento gradual del SMVM a partir de la convocatoria periódica del Consejo del Salario; y la sanción de la ley de ordenamiento laboral (LOL) N° 25.877), se fue consolidando la alianza con Moyano y el sector sindical al cual representaba.

A su vez, ese vínculo se fortaleció con la incorporación de gente proveniente del sector sindical en lugares estratégicos de la administración. Por ejemplo, la Subsecretaría de Transporte Automotor perteneciente a la Secretaría de Transporte de la Nación fue ocupada por Jorge González hombre de confianza de Moyano y dirigente de *Camioneros*, entre otros espacios.¹⁰ Esta injerencia en las esferas centrales del gobierno incrementa la *capacidad política* de *Camioneros* notablemente.

⁹ Este concepto ha sido tomado de Palermo y Novaro, 1996 en Tomada y Senén González, 1998.

¹⁰ Para mayor detalle puede consultarse: <http://www.jorgelanata.com/video-agosto.html>

Por otro lado, el manejo de la *agenda política* de Moyano es, sin dudas, relevante e influyente dados los múltiples roles que ocupa en distintos espacios de poder. Estos son: la representación de uno de los sindicatos con mayor protagonismo de los últimos años (desplazando a los sindicatos de corte industrial de antaño), la Secretaría General de la CGT y recientemente, la vicepresidencia del PJ Bonaerense.

Asimismo, todo lo señalado repercute en los *medios de comunicación*, permitiéndole mayor visibilidad en la esfera pública y política.

En sintonía con este eje de análisis también debemos mencionar otro dato que ha fortalecido tanto a *Camioneros* como a parte del sector empresario (en particular, las cámaras con mayor capacidad de negociación al interior del sector, sobre las cuales hablaremos con mayor profundidad en el próximo apartado). Esto es, el acuerdo tácito entre ambos actores, en la post-convertibilidad, de aunar esfuerzos y estrategias para incrementar la rentabilidad empresaria y, a la vez, mejorar la calidad de vida de los trabajadores. En ese sentido, tanto sindicato como empresarios entendieron la mutua dependencia y esta alianza les permitió ocupar un lugar privilegiado a la hora de negociar con el Estado políticas –laborales y sectoriales– que viabilicen el desarrollo del sector.

En suma, la *capacidad política* que *Camioneros* ha sabido construir y aprovechar, se puede observar a través del entramado de relaciones político-sindicales sustentada en una alianza bidimensional. Por un lado, la desarrollada con los gobiernos pro-sindicales iniciados con el mandato del Dr. Néstor Kirchner en 2003, y su continuidad, a partir de 2007, en la administración de la Dra. C. Fernández de Kirchner. Ambos han interactuado con los sindicatos vía los canales institucionales establecidos para ello (como por ejemplo, las convocatorias al Consejo del Salario, la recuperación de la negociación colectiva, entre otros). Por otro lado, encontramos los acuerdos tácitos con parte del empresariado sectorial, que también han coadyuvado a fortalecer a *Camioneros* –sin dejar de tener en cuenta los beneficios que esta coalición ha traído a esa parte del sector empresario–. En definitiva, todo lo señalado ha consolidado la *capacidad de presión* actual de éste sindicato.

Eje económico: relevancia del sector TAC en el mapa productivo del país

En segunda instancia, hemos elegido para este trabajo un *eje económico* de análisis que buscó mostrar la relevancia que adquiere el TAC en el desarrollo productivo del país.

Parte del ascenso del TAC como medio privilegiado para el transporte de las mercaderías de nuestro país responde a dos procesos paralelos.

El primero, según entrevistas realizadas a algunos actores de la actividad, se vincula a la necesidad del sector productivo de trasladar en forma efectiva, eficiente y flexible sus mercaderías. Esto es, a partir de los años de la década de 1950 los FFCC dejaron de ser funcionales a un mercado que demandaba mayor flexibilidad en el transporte de sus cargas. Hacia 1960, el “justo a tiempo” (*just in time*) había llegado al TAC y los productos de una industrialización en ascenso, consecuencia del modelo sustitutivo de importaciones, necesitaban ser transportados en tiempos y mediante formas a las cuales el FFCC no podía responder (es decir, menores volúmenes, con servicios puerta a puerta que facilitarían la distribución de las mercaderías y redujera los costos de su traslado).

Como consecuencia de las nuevas demandas del mercado, los FFCC quedaron relegados al transporte de grandes volúmenes de producción vinculados al sector primario (agrícola y minero).

No obstante lo señalado, también debemos marcar que, de manera complementaria, el deterioro del FFCC no sólo se produjo por un reemplazo del sistema en términos de necesidades productivas que demandaba el mercado. Desde los años sesenta, con la presidencia del Dr. Frondizi y la implementación del plan Larkin, se profundizó la desestabilización del FFCC (Martorelli, s/f), mientras que las concesiones de los principales ramales ferroviarios durante los años noventa terminaron por quebrantarlo (C3T, 2007a). En ese sentido, algunos autores (Martorelli, s/f; Müller, 2004, 2000; Felder, 2001; Sevares, 2008) señalan que entre 1990 y 2002 se produce la desestructuración y, prácticamente el desmantelamiento del sistema ferroviario debido a la falta de inversión que favoreciera su competitividad al interior del TAC.¹¹

¹¹ Existen algunos casos aislados vinculados a la exportación de productos primarios en donde el transporte vía FFCC se continuó realizando y, a grandes rasgos, este fue productivo y competitivo para las empresas. Pero, debemos enfatizar que éste tipo de servicios se efectuó en forma casi excluyente para productos primarios (cereales, minería, entre otros).

Tras esos cambios, el TAC pasó a transportar la casi totalidad de los productos que se desplazan dentro del territorio argentino dejando al FFCC una proporción que rondaba, en 2005, el 5% del tonelaje trasladado (Cuadro N° 1).

Para tener una idea más cabal sobre la real importancia del TAC en nuestro país, en el Cuadro N°1 se puede observar que el 98% de las ventas efectuadas por el transporte en general, durante 2005, corresponde al TAC (esto representa aproximadamente un 3% de las ventas totales del país) (C3T, 2007a).

También en el Cuadro N° 1 se pueden apreciar tanto los porcentajes de la participación de cada modo de transporte en el traslado de cabotaje de mercaderías como así también la cantidad de toneladas (tn) transportadas y, en términos “productivos”, la cantidad de toneladas-kilómetros (tn-km) que genera cada modalidad de transporte. Cabe aclarar que si bien estos datos están calculados para el 2005, entrevistas realizadas a dos informantes clave del C3T de la UTN, confirman que estos niveles de actividad se mantienen en la actualidad.

Cuadro N° 1: Distribución modal de los ingresos por fletes y de los volúmenes transportados por empresas argentinas de transporte. Cabotaje - En % del total. Año 2005

Modo de transporte	Ingresos por ventas	Toneladas transportadas	Toneladas – km transportadas
Carretero	98,6%	96,3%	95,5%
Ferroviano	1,1%	3,6%	4,4%
Fluvial y Marítimo	0,1%	0,1%	0,1%
Aéreo	0,1%	0,004%	0,01%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: C3T, 2007a, p.107.

Otro aspecto a señalar es que el producto generado por el TAC representa, según estimaciones, poco más del 2% del Producto Interno Bruto (PIB) del país. Estos porcentajes, calculados para el 2005, muestran una tendencia al alza dado que muchas empresas que contaban con transporte propio han tendido a desligarse de esta parte del proceso productivo, subcontratando dicho servicio a terceros. ¿Qué implica esto? Para las cuentas nacionales sólo se calculan las actividades productivas de bienes y servicios de acuerdo a la

actividad principal de las empresas. Por ello, cuando una empresa subcontrata este tipo de servicios esto se computa como un consumo intermedio (una compra). Frente a estos procesos, entonces, para la estimación del PIB y el valor de la producción (Valor Bruto de la Producción –VBP–) se consideran sólo los traslados de productos que implican un contrato –formal o informal– de compra venta de servicios (es decir, no se computan los traslados vía el transporte propio de empresas) (C3T, 2007a).

Por otro lado, debemos aclarar que el transporte de cargas como *caudales, documentación bancaria y recolección de residuos* es contabilizado en cuentas especiales. Por consiguiente, a la hora de caracterizar el sector en términos de participación del PIB y VBP se deben tomar ciertas precauciones, sobre todo cuando se vincula en el análisis al sindicato (no sólo el sector en términos económicos) dado que la amplitud de representación de trabajadores incluye, por ejemplo, *caudales, documentación bancaria y recolección de residuos*. En otras palabras, existen sub-ramas¹² representadas por *Camioneros* que no forman parte de lo que las cuentas nacionales consideran TAC.

Otra cuestión a tener en cuenta es que, en muchos casos parte de la literatura (Müller, 2004) sostiene que esta rama de actividad tiende a estar altamente atomizada, es decir, en ella conviven grandes empresas con un sinnúmero de pequeños operadores cuentapropistas.

Sin embargo, otros estudios sobre el tema (C3T, 2007a; 2009a) si bien comparten en cierta forma esta postura, señalan que se debe ser cauteloso a la hora de efectuar este tipo de afirmaciones. Esto es, si solo se consideran a las empresas que se dedican a la *venta de servicios de transporte* se observa la existencia de un conjunto de empresas con niveles

¹² *Camioneros* representa a 12 sub-ramas de actividad que según el CCT 40/89 y el Estatuto del Sindicato de Choferes de Camiones Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor, Servicios, Logística y Distribución - CABA y Pcia. de Bs. As, son: 1) Transporte de Cargas en General (corta y larga distancia), incluye: Conductor afectado a la recolección de materia prima láctea, ganado en pie y/o faenado; Conductores de camiones y/o camionetas de auxilio; Personal de maestranza y/o serenos; Taller; y Personal Administrativo (de empresas de transporte de cargas automotor); 2) Rama de Transporte pesado y grúas móviles, entre otros; 3) Rama Transporte de Caudales; 4) Rama Transporte de Clearing y Carga Postal; 5) Rama Servicio de Recolección y/o Compactación de Residuos y/o Barrido y Limpieza de Calles, Vía Pública y/o Bocas de Tormentas y Tareas Complementarias y/o Afines; 6) Rama Transporte y Distribución de Diarios y Revistas (y cualquier otro tipo de publicaciones); 7) Rama Transporte de Combustible Líquidos (sólidos, líquidos o gaseosos, a granel y/o fraccionados); 8) Rama Transporte de Materiales Peligrosos; 9) Rama Transporte y/o Logística para la Actividad Petrolera; 10) Rama de Expreso, Mudanzas y Encomiendas y/o Fletes al Instante; 11) Rama de Transporte y Distribución de Aguas, Gaseosas y Cervezas; 12) Rama de Operaciones Logísticas, Almacenamiento y Distribución. Esta simple mención de sub-ramas da cuenta de la tendencia a la consolidación de *Camioneros* como un sindicato más de oficio que de rama de actividad.

medios/altos de organización y tamaño conviviendo con un número importante de pequeñas empresas y cuentapropistas, muchos de estos últimos contratados por aquéllas, con un grado menor de atomización que el planteado en el primer caso. Más aún, a medida que las empresas se alejan del mundo del transporte de las cargas generales, el poder de negociación del sector se incrementa por sus mismas características operacionales: el dador de la carga contrata, en el grueso de los casos transportistas locales. Sobre este tema avanzaremos con mayor profundidad en el apartado donde se describe la estructura del empresariado.

Por último, en términos de *generación de empleo* tanto el TAC como las sub-ramas que representa *Camioneros*, son actividades de uso de mano de obra intensiva, lo cual también le otorga mayor relevancia a la hora de discutir políticas que posibiliten el desarrollo sectorial. Para ilustrar esto hemos calculado, según los datos disponibles a través del Observatorio de Empleo y Dinámica Empresarial (OEDE) del MTEySS, que el nivel de empleo generado por el TAC y algunas de esas sub-ramas que representa *Camioneros* se ha incrementado, en promedio, alrededor del un 51% entre los segundos trimestres de 2003 y 2010.¹³ Al interior de los servicios de transporte, este nivel de generación de empleo ha sido superado por los servicios de transporte marítimo (80%) y fluvial (116%), mientras que se encuentra en valores cercanos a los ferroviarios (50%) y supera a los servicios de transporte por tuberías (19%) y el aéreo (5%) (Cuadro N°2).

Cuadro N° 2: Estimación de la tasa de variación del empleo asalariado registrado - privado por rama de actividad a 3 dígitos (CIU Rev. 3) - En %. Entre los años 2003 y 2010.

Rama de actividad		2° Trim 2003	2° Trim 2010	Variación del Empleo en %
620	Servicio de transporte (Aéreo)	10.960	11.549	5%
603	Servicio de transporte por tuberías	1.522	1.812	19%
601	Servicio de transporte ferroviario	17.722	26.871	52%
602	Servicio de transporte automotor	171.225	279.893	63%
611	Servicio de transporte marítimo	2.959	5.318	80%
612	Servicio de transporte fluvial	1.361	2.940	116%
Sólo transporte		205.749	328.383	60%
631	Servicios de manipulación de carga	4.821	8.254	71%
632	Servicios de almacenamiento y depósito	6.757	9.353	38%
635	Servicios de gestión y logística para el transporte de mercaderías	7.209	18.738	160%
641	Servicios de correos	26.639	17.549	34%
900	Eliminación de desperdicios y aguas residuales, saneamiento y servicios similares	20.162	24.524	22%
Total Transporte (Representado por Camioneros)		236.813	358.311	51%
Representación dentro del empleo total		6%	6%	
Empleo TOTAL		3.650.060	5.903.543	62%

13 Para mayor detalle véase: <http://www.trabajo.gov.ar/left/estadisticas/oede/estadisticas.asp>

Fuente: Elaboración propia en base a datos del OEDE-MTEySS

Entonces, retomando lo descripto hasta aquí, resaltamos que tanto la *relevancia estratégica* que adquiere el sector –a nivel de generación de empleo y en la estructura productiva total del país– como la *capacidad de presión sindical* de *Camioneros* tienen efectos más que relevantes en el ámbito de las relaciones laborales de nuestro país. En efecto, trataremos de mostrar en los siguientes apartados que el mayor o menor peso que esas dos dimensiones adquieran al interior del sector influirán en la implementación de políticas favorables a uno u otro actor.

Eje relaciones laborales: análisis de la negociación colectiva, conflictividad y afiliación sindical

El último *eje* que abordaremos es el de las *relaciones laborales*, el cual adquiere centralidad debido al aumento de la negociación colectiva y la conflictividad laboral junto a la expansión de la afiliación sindical a partir de la post-convertibilidad. A continuación, entonces, abordaremos brevemente las evidencias encontradas en función de estos indicadores, referidos al sector bajo estudio.

En primer lugar, la *negociación colectiva* ha cobrado un importante impulso a nivel general, y en particular *Camioneros*, desde 2007, ha coordinado y fortalecido, junto a otros sindicatos (como Construcción y Maestranza, entre otros) una pauta anual o patrón de negociación. Este mecanismo se sustenta en la alianza Estado-sindicatos-empresas, particularmente con aquellos sindicatos nucleados en la CGT. Sin él, posiblemente la negociación hubiera quedado atada más a las voluntades particulares que a un mecanismo de índole colectiva como el señalado (Palomino y Trajtemberg (2006); Trajtemberg, Senén González y Medwid, (2010); Palomino, H. (2010); Lieutier y Woyecheszen, (2010)).

En segundo lugar, en lo que respecta a *conflictividad*, la mayor cantidad de conflictos laborales se ubicaron en los sectores de la Administración Pública, Salud y Enseñanza, mientras que Transporte se encuentra en el cuarto lugar, para el período 2006-2009 (Cuadro N° 2).

Cuadro N° 3: Conflictos laborales según actividad económica, período 2006-2009

Actividad Económica	Conflictos *				Promedio conflictos 2006-2009
	2006	2007	2008	2009	
TOTAL *	1.359	1.503	1.572	1.687	
Administración Pública *	422	518	521	581	511
Salud *	250	248	270	255	256
Enseñanza *	158	198	220	197	193
Transporte	188	168	173	176	176
Industria	121	140	186	171	155
Construcción	51	33	55	80	55
Otras actividades Comunitarias	51	55	50	61	54
Aqua, gas y energía	48	44	51	45	47
Comercio y act. afines	31	43	31	53	40
Explotación de Minas y Canteras	26	37	28	54	36
Comunicaciones	24	37	35	42	35
Intermediación Financiera	16	28	13	14	18
Servicios empresariales	5	9	15	27	14
Agricultura, Ganadería, y Silvicultura	8	8	5	18	10
Hoteles y Restaurantes	6	10	10	5	8
Pesca	0	2	10	19	8

* Los conflictos que abarcan a más de una actividad económica se contabilizan aquí para cada actividad en la que se localizó el conflicto. Por tal razón, el total de conflictos no se corresponde con la suma de los conflictos de todas las

Fuente: DERT, SSPTyEL, MTEySS

Luego, si al interior del sector Transporte se desglosa la cantidad de conflictos por sub-rama, vemos que los Choferes de Colectivos se ubican en el primer lugar con el 40,43% de los conflictos relevados para el mismo período, mientras que Camioneros representa casi el 12%. Le siguen, con el 11%, los Portuarios (Cuadro N° 3).

Cuadro N° 4: Conflictos laborales del sector transporte. Acumulados 2006-2009. Por unidad y en %

Sub-ramas del sector transporte	ANOS				Total	En %
	2006	2007	2008	2009		
Choferes de Colectivos	91	57	68	69	285	40,43
Camioneros	19	21	22	22	84	11,91
Aéreos	15	24	11	5	55	7,80
Taxistas / Remiseros	23	11	14	15	63	8,94
Portuarios	13	15	25	23	76	10,78
Ferrovianos	11	27	13	14	65	9,22
Motoqueros/ mensajeros	3		1	2	6	0,85
Peajes	4	9	8	4	25	3,55
Subtes	2	4	5	8	19	2,70
Otros	7	1	6	13	27	3,83
Total	188	169	173	175	705	100,00

Fuente: DERT, SSPTyEL, MTEySS

Por otro lado, *Camioneros* protagonizó durante 2006-2009, 12 conflictos intersindicales, es decir, le disputó a otros sindicatos la representación del colectivo de trabajadores. Esos sindicatos representaban las ramas Comercio, Distribución de Aguas y Gaseosas, Petroleros, Mineros, Mecánicos, Distribución de Diarios y Revistas, Seguridad, Recolección de Residuos, entre otros.

En lo que respecta al *alcance personal o cobertura de trabajadores* de *Camioneros*, teniendo en cuenta todas las ramas de actividad que representa, éste abarca a unos 140.000¹⁴ trabajadores asalariados formales.

Asimismo, un dato que resulta relevante y que estaría vinculado a lo anterior, es la cantidad de trabajadores *afiliados* a *Camioneros*. Según fuentes periodísticas¹⁵ del modulo de Relaciones Laborales de la Encuesta de Indicadores Laborales (EIL) del MTEySS¹⁶ y de la Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales (DNAS) del MTEySS, la *afiliación* de este colectivo se estima en valores entre el 85 y 90% para 2010.

Debemos señalar que la información declarada a la DNAS sobre este tópico tiende a estar sobreestimada dado que los datos usualmente son suministrados directamente por los sindicatos, los que generalmente tienden a declarar un número mayor de afiliados que el real (tengamos en cuenta que para poder mantener la personería gremial los sindicatos deben representar a más del veinte por ciento (20%) de los trabajadores de la actividad (Art. 25 de la Ley de asociaciones sindicales (LAS) N° 23551) de allí el engrosamiento de este tipo de datos).

¹⁴ Este número se ha estimado en función de los datos del Sistema Integrado Previsional Argentino (SIPA), tomando como dato de referencia las personas que hayan optado por la Obra Social de Conductores, Camioneros y Personal del Transporte Automotor de Cargas o la de Choferes de Camiones. En este sentido, se ha optado por este recorte metodológico debido a que otras fuentes de información abarcan sectores de actividad más amplios impidiendo ver, cuantitativamente, la cantidad real de trabajadores que nuclea *Camioneros*. De esta forma entendemos que el dato se ajusta más al número real de trabajadores que nuclea el sector.

¹⁵ Diario La Nación, 15/07/2007, en: http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=925933; Revista El Aromo n° 47, 2009, en: http://www.razonyrevolucion.org/ryr/index.php?option=com_content&view=article&id=406:el-imperio-sobre-ruedas-la-expansion-del-gremio-de-camioneros-1974-2009-virginia-carla-garcia&catid=104:trabajo-y-explotacion&Itemid=99 [Fechas de consultas: 20-9-2010]

¹⁶ Cabe aclarar que esta fuente no es representativa en términos de cantidad de trabajadores ya que sólo contestaron la misma 30 empresas que declararon tener afiliados a *Camioneros*. No obstante, nos permite dar cuenta de cierta tendencia en la cantidad de afiliados a ése sindicato. Para mayor detalle sobre la EIL véase: <http://www.trabajo.gob.ar/left/estadisticas/eil/index.asp>

Con todo, un estudio reciente del C3T (2009a) realizado dentro del universo de las pequeñas y medianas empresas (PyMES) dedicadas al TAC, indica que la sindicalización de los trabajadores de esas empresas ronda el 87%. Este dato, entonces, reafirma una tendencia cercana al número de afiliados estimado más arriba (85-90%).

Asimismo, queremos dejar en claro que los datos presentados sobre *afiliación* sólo contemplan a quienes se desempeñan como asalariados formales dentro del universo de representación de *Camioneros*. Esto es, que trabajan en una empresa en relación de dependencia (cumplen un horario, siguen las directivas de un determinado empresario y por eso perciben una remuneración). Esto implica que los trabajadores que se desempeñan como transportistas unipersonales e independientes (también conocidos como “fleteros”), así sea que presten servicios para una única empresa (lo cual hablaría de un encubrimiento de la relación laboral), o no, no están contabilizados dentro de los datos expuestos. Cabe destacar que el tema de la subcontratación de servicios de transporte es relevante aunque excede el análisis planteado en esta presentación. Seguramente lo abordaremos en futuros avances de nuestra investigación.

Frente a los datos expuestos podemos decir que tomando como indicador la *negociación colectiva*, durante el período bajo análisis, este actor ha cobrado relevancia en cuanto al establecimiento de una pauta de negociación a nivel global que traccionó, a su vez, a otros sindicatos, quizá con menor poder de negociación, a cerrar acuerdos¹⁷ más beneficiosos para los trabajadores. Asimismo, este proceso se apoyó en un mecanismo de coordinación establecido desde el Estado para acordar salarios y condiciones de trabajo afines al crecimiento del país. Esa centralización de la negociación colectiva a nivel sectorial fortalece el desempeño de actores sindicales como *Camioneros*.

A su vez, frente a los datos expuestos sobre la cantidad de *conflictos* llevados adelante por *Camioneros* podemos inferir que no ha sido el sindicato más representativo, en términos cuantitativos, tanto a nivel general como sectorial. No obstante, la relevancia y visibilidad que éste actor ha cobrado en los últimos años en el ámbito de las *relaciones laborales* estaría explicada por otras variables como: su *capacidad política*, su rol *estratégico* dentro

¹⁷ La distinción entre *convenios* y *acuerdos* refiere a la forma en que se instrumentan las negociaciones colectivas. Los *convenios* (por rama de actividad o empresa) pueden ser nuevos o renovar uno anterior; mientras que los *acuerdos* son renegociaciones y/o actualizaciones del CCT. Generalmente éstos actualizan salarios (DERT, SSPTyEL, MTEySS, 2008).

de la economía de nuestro país, la *capacidad de movilizar y coordinar* a grandes cantidades de trabajadores (recordemos que la *afiliación* alcanza valores cercanos al 90% de los asalariados del sector) en bloqueos, marchas, y demás manifestaciones del conflicto laboral. Estos factores, sin dudas incrementan y fortalecen su *capacidad de presión* para alcanzar los objetivos de sus reclamos.

Descripción de la estructura y composición organizativa de los actores

Sindicato: conformación macro y micro de *Camioneros*. Aproximaciones al desarrollo de la vida sindical.

A *nivel macro*, la representación colectiva de *Camioneros*, encabezado, como mencionáramos antes, por la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios, abarca a 24 sindicatos de primer grado, ubicados en todo el territorio nacional. El Convenio Colectivo de Trabajo (CCT) que los comprende es el N° 40/89.

En el siguiente Cuadro N° 4 se puede observar, esquemáticamente, como se estructura *Camioneros*, esto es, cuántos sindicatos de primer grado se encuentran afiliados a la Federación (de segundo grado).

Cuadro N° 5: Mapa del actor sindical *Camioneros*

Estructura sindical - Organización	
Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios.	
Sindicatos Adheridos a la Federación con personería gremial	20
Sindicatos Adheridos a la Federación sin personería gremial o con personería en trámite	4
Sindicatos No Adheridos a la Federación – <i>Sindicato Único de Fleteros de La Republica Argentina</i> Sindicato de Camioneros, Obreros y Empleados del Transporte Automotor de Cargas Generales de la Zona Norte de la Pcia. de Santa Cruz. Asociación de Camioneros Profesionales y Conductores de Vehículos de Cargas en General de la Capital Federal y Pcia. de Bs. As. Sindicato de Trabajadores Camioneros, Obreros y Empleados del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios del Chubut.	4
TOTAL	28
Sindicatos de Transporte de Cargas fuera del CCT de <i>Camioneros</i> (40/89)	
Asociación Sindical de Motociclistas Mensajeros y Servicios (ASIMM).	
Sindicato Único de Conductores de Motos de La Republica Argentina (S.U.C.M.R.A.)	
Sindicato Único de Trabajadores Repartidores En Motos.	

Fuente: elaboración propia en base a Dirección Nacional de Asociaciones Sindicales (DNAS) del MTEySS.

Existen cuatro sindicatos o agrupaciones vinculados al TAC que no se encuentran adheridos a la Federación, aunque si estarían dentro del ámbito de representación de *Camioneros* a través del CCT N° 40/89. Estos son: el Sindicato de camioneros obreros y empleados del transporte automotor de cargas generales de la zona norte de la provincia de Santa Cruz; la Asociación de camioneros profesionales y conductores de vehículos de cargas en general de la Capital Federal y provincia de Buenos Aires; el Sindicato de trabajadores camioneros obreros y empleados del transporte automotor de cargas, logística y servicios del Chubut; y finalmente, el Sindicato único de fleteros de la República Argentina.

En este último caso, el de los “fleteros”, es el que más ha llamado nuestra atención dado que tanto el CCT N° 40/89 como los estatutos de la Federación y del Sindicato de choferes de camiones obreros y empleados del transporte de cargas por automotor, servicios, logística y distribución de la CABA y provincia de Buenos Aires (en adelante Sindicato CABA-Bs.As.) contemplan esta actividad dentro de su alcance personal y, sin embargo, el sindicato que los representa no está afiliado a la Federación. Si bien esto excede el objetivo

propuesto para esta presentación, nos preguntamos ¿por qué *Camioneros* tiende a disputar la representación de otros colectivos de trabajadores cuando en el seno mismo de la propia actividad existe uno que no estaría representado, a la vez que podría presumirse un encubrimiento de la relación laboral bajo la figura de la subcontratación? A priori, una posible respuesta es que los “fleteros” estarían considerados como trabajadores independientes o “cuentapropia”, es decir no conformarían parte del núcleo de trabajadores asalariados (formales) que representa *Camioneros*.

Por otro lado, existen tres sindicatos considerados como *transporte de cargas* pero que estarían fuera del alcance de representación de *Camioneros*. Estos son: la Asociación sindical de motociclistas mensajeros y servicios (ASIMM), el Sindicato único de conductores de motos de la R.A. (SUCMRA) y el Sindicato único de trabajadores repartidores en motos.

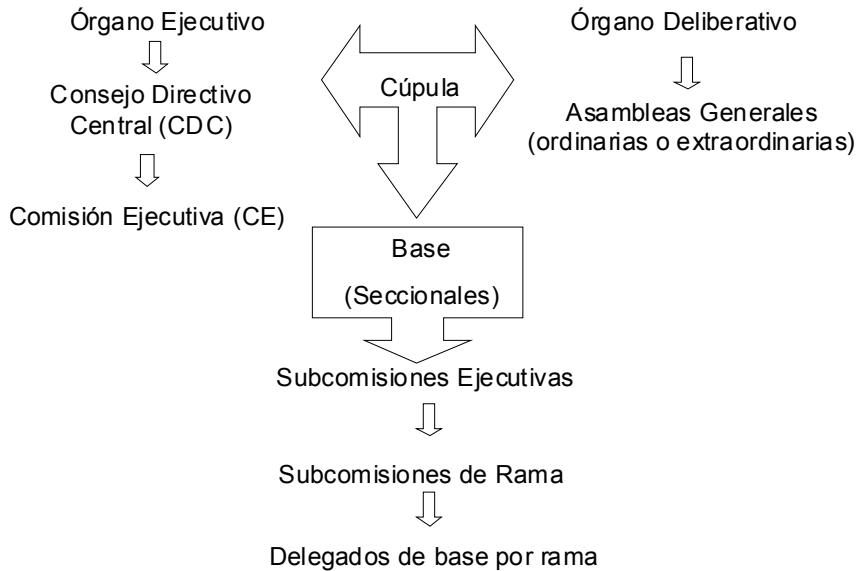
El *nivel micro* del análisis de la estructura sindical nos permitió ver que *Camioneros* representa, como ya se ha mencionado, 12 sub-ramas de actividad. Lejos de que esta complejidad estructural diversifique sus intereses y debilite su fuerza colectiva opera, a priori, como un entramado de “solidaridades” a nivel intrasindical, como veremos a continuación.

Desde lo *institucional*, tanto el Estatuto del Sindicato CABA-Bs. As. como el de la Federación indican que *Camioneros*, siguiendo la tradición verticalista del sindicalismo argentino vinculado a la CGT, si bien cuenta con una cúpula representada por un Consejo Directivo Central (CDC) y una Comisión Ejecutiva (CE), presenta, en la base de la pirámide, a nivel Seccionales, a un conjunto de Secretarios que forman las Subcomisiones Ejecutivas y también a los Secretarios de las Subcomisiones de Rama. Éstos últimos son los que mantienen contacto tanto con los delegados que representan a cada rama en particular como a los trabajadores en particular.

Por otro lado, también existe un órgano deliberativo representado por las Asambleas Generales, tanto ordinarias como extraordinarias.

Entonces, en base a estos datos, podría decirse que existen algunos mecanismos institucionales que viabilizan la comunicación cúpula-base (Gráfico N° 1).

Gráfico N° 1: Estructura organizativa de *Camioneros* según estatuto del Sindicato CABA-Bs.As.



Fuente: Elaboración propia en base a estatuto del Sindicato CABA-Bs.As.

No obstante lo señalado, entrevistas preliminares realizadas a algunos trabajadores de la rama *Recolección*, dan cuenta de que en la *práctica* esto no es así. En efecto, afirman que muchos delegados alineados a Moyano (en adelante, “*moyanistas*”) no siempre transmiten fehacientemente las necesidades y/o pedidos de los trabajadores a la cúpula sindical.

A su vez, los entrevistados sostienen que desde hace más de 20 años no existe ningún tipo de participación alternativa en las elecciones internas que no sea la lista *moyanista* “Verde Unidad”. De hecho, se votan listas únicas, a través de sobres cerrados que entregan los delegados en la mesa de votación. Frente a estas evidencias preliminares, entendemos que esa fluidez observada en la comunicación institucional entre cúpula y base pierde sentido frente a estos relatos. No obstante, queremos dejar en claro que si bien encontramos pequeños grupos alternativos al *moyanismo* que están intentando hacerse un lugar de participación al interior del sindicato, también sabemos que en futuros trabajos deberemos profundizar sobre por qué el grueso de los trabajadores continúa apoyando a estos dirigentes, a la vez que la tasa de afiliación al sindicato continúa incrementándose, lo cual habla de que la mayor parte de los asalariados que representa *Camioneros* siguen optando por este estilo de representación.

Otro factor muy importante, en términos de alcance de la representación de los trabajadores por parte de éste sindicato, ha sido la incorporación de la palabra *logística* tanto en la nominación de la Federación como en la de varios sindicatos afiliados a ella.

Este comentario parece una evidencia de perogrullo, sin embargo, a partir de las resoluciones del MTEySS 110/1999, en el caso de la Federación y la 144/2003, en el caso del Sindicato CABA-Bs. As., *Camioneros* pudo ampliar la representación de trabajadores a actividades como carga y descarga, distribución, entre otras, y a raíz de ello, disputar la representación de otros colectivos de trabajadores (correos, supermercados, establecimientos mayoristas, entre otros). En pocas palabras, este cambio nominal hace viable y da sustento a la frase de Jimmy Hoffa, adoptada por Hugo Moyano en su círculo íntimo: “todo lo que rueda, es de *Camioneros*”.¹⁸

Las empresas del sector: organización a nivel macro y estructura a nivel micro. Reflexiones sobre la lógica empresarial sectorial.

Por la parte empresarial, en un *nivel macro* de análisis, vemos que las empresas del sector se agrupan en 38 cámaras, federaciones, agrupaciones u asociaciones. Podríamos hacer una distinción entre las que participaron de la firma del CCT N° 40/89 (y actualmente renuevan parcialmente el CCT a través de acuerdos) y las que no lo hacen pero que cobran relevancia al interior de la actividad (y, en general están afiliadas, a las anteriores).

Las cámaras que participaron en la firma del CCT fueron: la Confederación Argentina del Transporte Automotor de Cargas (CATAC), la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC) y la Cámara de Agentes Comerciales de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (CACYPF). Las 35 restantes las hemos agrupado y contabilizado en distintas sub-ramas de actividad en el Cuadro N° 5, de acuerdo al tipo de empresa que representan. En función de éste, podemos inferir que el mayor grado de dispersión, en términos de agremiación empresarial, se encuentra en la sub-rama de transporte general (nacional), aunque muchas de esas entidades se encuentran afiliadas a FADEEAC o CATAC. No obstante, la tendencia a la dispersión empresarial, la hemos confirmado, también a través de uno de los informes del C3T (2009a) que señala que dentro del universo de PyMES dedicadas al TAC el porcentaje de empresas asociadas a una cámara o asociación empresarial sólo alcanza, a nivel nacional, al 16%. Particularmente,

¹⁸ Para mayor detalle, véase: http://www.biografiasdepersonajes.com/videos/yt-5qG1L_8FWeA

esta falta de agremiación se lo atribuyen al hecho de que el sector está desregulado, y que, a su vez, esto opera en detrimento de estrategias sectoriales conjuntas que den impulso a las políticas que necesita la actividad para seguir creciendo y consolidándose.

Cuadro N° 6: Cámaras y/o asociaciones empresarias del Transporte Automotor de Cargas. Año 2010

Cámaras y/o asociaciones empresarias agrupadas según sub-rama de actividad	Cantidad
Logística	2
Transporte en general (nacional)	22
Transporte en general (internacional)	1
Productos primarios (agropecuario, minería, petróleo, etcétera)	1
Recolección de residuos	1
Caudales	1
Correos	2
Equipos especiales (grúas, tolvas, etcétera)	1
Cargas especiales y/o peligrosas	2
Provisión de insumos para transportistas	2
Total	35

Fuente: Elaboración propia en base a Secretaría de Transporte de la Nación.

A nivel micro, para poder caracterizar a las empresas del sector según el tipo de servicio que prestan, haremos tres distinciones que se describen y esquematizan en el siguiente Cuadro.

Cuadro N° 7: Caracterización de las empresas del sector. Año 2010

Categoría	Descripción
Por tipo de carga en donde resaltan, por su poder de negociación, las empresas especializadas en el transporte de algún tipo de carga especial	Cargas peligrosas (combustibles, gases, químicos, entre otros), grúas, hacienda, entre otras. En este grupo también podemos incluir a las empresas de recolección de residuos, caudales, correo, etcétera, que si bien para las cuentas nacionales no forman parte del TAC, a los efectos de representación de <i>Camioneros</i> si debemos considerarlas como parte integrante del sector.
Empresas agrupadas por región.	Mendoza, Litoral, etcétera.

Categoría	Descripción
Empresas agrupadas según las distancias que recorren al realizar el servicio.	Menos de 100 Km.: son aquellas que se dedican a la distribución o reparto urbano. Se lo puede denominar como <i>reparto</i> .
	Más de 100 Km.: este tipo de transporte puede ser tanto nacional (cabotaje) como internacional. En general las empresas que realizan traslados internacionales tienden a tener una mayor estructura y nivel de organización debido a los requerimientos legales que exige el traspaso fronterizo. A este tipo de servicio se lo denomina "rutero".

Fuente: Elaboración propia en base a entrevistas realizadas.

Si nos referimos a la *cantidad de equipos por empresa*, en promedio, cada operador (empresa) cuenta con alrededor de 2 equipos, según estimaciones del C3T para el año 2005.

No obstante, si bien esos datos marcan una "atomización" extrema, esto no responde a la morfología total de las empresas argentinas que participan del mercado automotor de cargas. En efecto, aquellas que presentan un tamaño medio cuentan con 6 vehículos propios, y en el caso del transporte internacional, con aproximadamente 11 vehículos. Esto habla, entonces, de una mayor relevancia del empresariado que se dedica al transporte internacional.

Por otro lado, si en lugar de medir a las empresas por cantidad de equipos se utiliza el *nivel de ventas realizadas*, esto cambia aún más.

En efecto, la mayor concentración económica se encuentra en empresas que no necesariamente poseen mayor cantidad de equipos. Esto se debe, principalmente, a que los grandes operadores (empresas) tienden a tener una pequeña flota propia y para satisfacer la demanda (sub)contratan servicios de terceros (en general trabajadores independientes, cuentapropistas que en el ambiente se los denomina "fleteros"). En este sentido, el C3T

(2007a) indica que hacia 1997 el 30% de los costos totales de producción del sector correspondió a esta operatoria. Para el año 2003, esa proporción se incrementó aún más.

También debemos resaltar que a la escasa fiscalización del sector hasta la implementación del RUTA¹⁹ (cuyos datos están disponibles a partir de 2006) y la escasez de información sectorial, se le suma el hecho de que tanto la libre entrada (y salida) al mercado de servicios por transporte automotor –pues éste se encuentra totalmente desregulado– como la infraestructura que se requiere para hacerlo –es decir, las rutas, caminos, etcétera, son propiedad del Estado y por lo tanto de libre acceso– favorece cierta “autorregulación” por parte de algunos empresarios (C3T, 2007a).

De todas maneras, debemos destacar que durante los últimos diez años esta tendencia a la independencia del empresariado transportista respecto de los controles del Estado (en términos de fiscalización y control) ha tendido a revertirse. Los resultados de este avance en materia de políticas para el sector, según el C3T, se verán en los próximos años.

En pocas palabras, vemos que las empresas presentan cierto grado de fragmentación o dispersión, sobre todo a nivel PyMES, principalmente porque no existen agrupaciones o asociaciones que las nucleen en su totalidad (si bien CATAC agrupa a algunas de ellas). Sin embargo, a nivel de grandes empresas la lógica es otra. En ese grupo de empresas, encontramos por ejemplo a FADEEAC (y las cámaras que representa (39 en todo el país), como por ejemplo: la Cámara Empresaria de Operadores Logísticos (CEDOL), Asociación de Empresas de Correo de la República Argentina (AECA), Asociación Propietarios de Camiones de Mendoza (APROCAM), entre otras) que al reunir a gran parte de las empresas transportistas y de logística posee mayor capacidad de negociación al interior del sector.

Entonces, frente a un alto nivel de unión y/o cohesión del actor sindical a partir de la agremiación de la mayor parte de los sindicatos de primer grado en la Federación, se contraponen una lógica de agrupación empresaria *segmentada*, según la información recabada, en dos niveles. Por un lado, *las grandes empresas* agrupadas en FADEEAC y otras asociaciones empresarias, que tienen capacidad de influir en la toma de decisiones a la hora de establecer políticas sectoriales, negociar colectivamente y/o intervenir en los

¹⁹ Este registro fue creado por la Ley N° 24.653 (1996) y reglamentado por el Decreto N° 1035/02. Es administrado por un directorio conformado por la Secretaría de Transporte, tres cámaras empresarias (CATAC, CNTA, FADEEAC), el Sindicato de Camioneros, Gendarmería Nacional y la Universidad Tecnológica Nacional

conflictos laborales; y por otro lado, encontramos un alto grado de dispersión en lo que atañe a las PyMES dedicadas al TAC.

Por lo expuesto hasta aquí, podemos afirmar que la *segmentación* del sector empresario le ofrece a *Camioneros* cierto margen de negociación debido a: como mencionáramos más arriba, su alta *capacidad de presión* y, a la vez, mayor grado de *cohesión* organizativa; pero también, gracias a las alianzas establecidas tanto con el Estado como con las *grandes empresas* del sector. En este sentido, entendemos que *Camioneros* pudo superar la clásica hiposuficiencia del trabajo frente al capital ampliando sus posibilidades y márgenes de negociación.

Algunas consideraciones finales

Tal como mencionáramos en la introducción de este trabajo, éste tuvo por objetivo describir y analizar la composición y las estructuras vigentes de los actores de las relaciones laborales del sector TAC. Para ello, se propuso un análisis a partir de tres ejes teóricos-analíticos interrelacionados: el *político-institucional*, el *económico*, y finalmente, su influencia en el ámbito de las *relaciones laborales* de nuestro país.

Para el abordaje del eje *político-institucional* de análisis se tuvo en cuenta la *capacidad de presión sindical*. Ésta es observable a partir de tres factores: la *capacidad política*, el *acceso a los medios de comunicación* y el manejo de la *agenda política*. Es decir, cómo los sindicatos construyen poder a través de *alianzas y/o coaliciones* con el Estado; cómo transmiten sus demandas e influyen en la opinión pública; y, ligado a lo anterior, cómo instalan ciertos debates para influenciar la toma de decisiones del gobierno (Frege y Kelly, 2003; Senén González y Medwid, 2007). En ese sentido, observamos que la *capacidad de presión sindical* de *Camioneros* se sustenta a través de su *capacidad política*, mediante su estructura de relaciones de poder con el Estado, lo cual, a su vez, le permite un mejor manejo de la *agenda política* y *acceso a los medios de comunicación*, adquiriendo mayor visibilidad en la esfera pública y política.

Por su parte, el estudio sectorial a través del eje *económico* nos permitió comprender la importancia del TAC en la estructura productiva del país. En efecto, dado que el 96% de las mercaderías de cabotaje se transportan por carretera, esta actividad adquiere un rol

estratégico en el entramado productivo argentino. Además, ese rol se potencia si se consideran las restantes sub-ramas de actividad que representa *Camioneros*, como por ejemplo: recolección de residuos, transporte de caudales, correos, etcétera.

Por otro lado, a partir del eje de análisis *relaciones laborales*, se pudo observar que la posibilidad de *coordinar* y *liderar* la pauta anual en materia de *negociación colectiva*, la trascendencia mediática y política que adquieren los *conflictos* encabezados por *Camioneros*, su alta tasa de *afiliación sindical* (estimada en valores cercanos al 90% de los asalariados formales), así como la *capacidad de movilización y coordinación*, ligada a una estructura vertical con un alto nivel de unión y/o cohesión (reflejada en la adhesión de la mayor parte de los sindicatos de primer grado a la Federación), fortalecen aún más a *Camioneros* como actor principal, y aliado estratégico, en el escenario de las relaciones laborales de nuestro país.

En lo que respecta a la *estructura y composición* de *Camioneros*, observamos que la incorporación de la palabra *logística* en su nominación (que le permite disputar la representación de trabajadores a otros sindicatos, como por ejemplo supermercados, mayoristas, distribución, carga y descarga de mercaderías, correos, caudales, entre otros) y la escasa o nula *participación* de cualquier otra lista alternativa al “moyanismo” en las elecciones internas del sindicato (de acuerdo a las entrevistas preliminares realizadas a algunos trabajadores de la rama *Recolección*) tienden a eliminar todo tipo de *competencia intra e intersindical* a la actual conducción de *Camioneros*. Esto implica reducir al máximo cualquier frente de disputa tanto interno como externo. Definitivamente, lo descrito hasta aquí posiciona a este actor como protagonista principal tanto en el ámbito sectorial como en el político-sindical.

Por su parte, las empresas, a nivel *macro* del análisis, pudimos observar que respecto a la agrupación de las empresas en cámaras o asociaciones presenta cierto grado de fragmentación o dispersión, sobre todo a nivel PyMES, principalmente porque no existen organizaciones que las nucleen en su totalidad. Sin embargo, a nivel de grandes empresas la lógica es otra. Allí encontramos cámaras como FADEEAC que reúne a la mayor parte tanto de empresas transportistas como de logística.

De acuerdo a la información recabada entendemos que la lógica de agrupación y/o agremiación empresaria se encuentra *segmentada* en dos niveles. Por un lado, *las grandes empresas* agrupadas en FADEEAC y otras asociaciones empresarias, que tienen capacidad de influir en la toma de decisiones a la hora de establecer políticas sectoriales, negociar colectivamente y/o intervenir en los conflictos laborales; y por otro lado, encontramos un alto grado de fragmentación y/o dispersión en lo que atañe a la agremiación de las *PyMES* dedicadas al TAC.

Por otro lado, en un nivel *micro* del análisis, caracterizamos a las empresas según el *servicio que prestan* (de acuerdo al tipo de carga que trasladan, la región en la que se encuentran y la distancia que recorren para prestar los servicios que ofrecen), la *cantidad de vehículos* que poseen y el *nivel de facturación o ventas*. De esta forma pudimos ver que la mayor concentración económica se encuentra en empresas que no necesariamente poseen mayor cantidad de equipos. Esto se debe, a que los grandes operadores (empresas) tienden a tener una pequeña flota y para satisfacer la demanda (sub)contratan servicios de terceros. A su vez, el mayor grado de organización lo encontramos en empresas que se dedican al transporte de tipo “rutero” internacional debido a las exigencias legales para traspasar la frontera.

Para finalizar, lo que este estudio pudo mostrar es que la *segmentación* del sector empresario le ofrece a *Camioneros* cierto margen de negociación debido a: su alta *capacidad de presión* y, a la vez, mayor grado de *cohesión* organizativa; pero también, gracias a las alianzas establecidas tanto con el Estado como con las *grandes empresas* del sector. En ese sentido, entendemos que *Camioneros* pudo superar la clásica hiposuficiencia del trabajo frente al capital ampliando sus posibilidades y márgenes de negociación.

Frente a lo expuesto, queda planteado el debate para encarar estudios futuros más exhaustivos sobre el tema, que nos permitan reflexionar, a través del análisis de la evolución de la negociación colectiva y los conflictos del sector, acerca de cómo las estructuras y alianzas entre los actores influyen en la discusión colectiva de lo laboral a nivel sectorial.

Bibliografía

- Argumedo, A. (2009), "Peronismo o pejetismo". En: Diario *Página 12*, [en línea], publicado en Octubre 2009, [fecha de consulta: 19/10/2009]. Disponible en <http://www.pagina12.com.ar/diario/elpais/1-133725-2009-10-19.html>
- Armelino, M. (2005), "Protestas sindicales en una época de cambio: el caso de ATE y los Camioneros en la Argentina". Ponencia presentada en el XXV Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología (ALAS), 22 al 26 de agosto, Porto Alegre, Brasil.
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (C3T-UTN) (2007a), "*El Transporte Automotor de Cargas en la Argentina*", Secretaría de Extensión Universitaria, Universidad Tecnológica Nacional, [en línea], publicado en Mayo de 2007 [fecha de consulta: 18/05/2010]. Disponible en <http://www.edutecne.utn.edu.ar/transporte/transporte-carga.html>
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (C3T-UTN) (2009a), "*Mapa PyME. Caracterización del sector transporte de cargas*", Secretaría de Extensión Universitaria, Universidad Tecnológica Nacional, [en línea], [fecha de consulta: 18/05/2010]. Disponible en <http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tmapapymes.utn>.
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (C3T-UTN) (2009b), "*El transporte de ganado bovino en la República Argentina*", Secretaría de Extensión Universitaria, Universidad Tecnológica Nacional, [en línea], [fecha de consulta: 18/05/2010]. Disponible en <http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tcarga.utn>.
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (C3T-UTN) (2007b, 2009c), "*Cosechas Agrícolas Argentinas Producción y estacionalidad por provincia*", Etapa I (2007): Cortés, A., Gartner, A. y Sánchez, J.; Etapa II (2009): Albrieu J.M. y Domecq, Nicolás; Secretaría de Extensión Universitaria, Universidad Tecnológica Nacional, [en línea], [fecha de consulta: 18/05/2010]. Disponible en <http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tcalendariocosechas.utn>
- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (C3T-UTN), (2007c), "*Naftas y Gasoil. El transporte por automotor en la Argentina*", Secretaría de Extensión Universitaria, Universidad Tecnológica Nacional, [en

línea], publicado en Mayo de 2005 [fecha de consulta: 18/05/2010]. Disponible en <http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tcarga.utn>

- Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Universidad Tecnológica Nacional (C3T-UTN), (2007d), “*El transporte de cítricos en la Argentina en el año 2005*”, Secretaría de Extensión Universitaria, Universidad Tecnológica Nacional, [en línea], [fecha de consulta: 18/05/2010]. Disponible en <http://www.utn.edu.ar/secretarias/extension/c3tcarga.utn>
- Delfino, E., Martín, M. (2008), “*El hombre del camión. Hugo Moyano. La historia secreta del sindicalista más poderoso de la Argentina*”. Bs.As., Argentina: Ed. Sudamericana.
- DERT, SSPTyEL, MTEySS, (2008): “La negociación colectiva en 2008”. [en línea] publicado en Enero 2010, [fecha de consulta: 01, 10. 2010]. Disponible en <http://www.trabajo.gob.ar/left/estadisticas/negcol/informesa.asp>
- Felder, R. (2001), “La privatización y regulación de los ferrocarriles en argentina. La dimensión de lo político en las políticas de reestructuración del sector”, en *Gestión y Política Pública* [en línea], X (primer semestre): [fecha de consulta: 06/05/2010] Disponible en: <<http://redalyc.uaemex.mx/redalyc/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=13310106>> ISSN 1405-1079
- Frege, C. y J. Kelly (2003), “Union Revitalization Strategies in Comparative Perspective”, en *European Journal of Industrial Relations*, Vol. 9 No. 1 pp. 7-24. London: Sage Pubs.
- Guidobono, G. (2009), “*La capacitación en las empresas del sector transporte terrestre de carga y logística en América Latina. Perspectiva actual y desafíos*”, Documento de Proyecto ROK/08/001, financiado por el Gobierno de Corea, CEPAL, Naciones Unidas, [en línea], publicado diciembre 2009 [fecha de consulta: 27/07/2010]. Disponible en <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/9/38399/P38399.xml&xsl=/drni/tpl/p9f.xsl&base=/ddpe/tpl/top-bottom.xslt>
- Lieutier, A. y Woyecheszen, S. (2010), “Efectos de la Negociación Colectiva. Rupturas y Continuidades”. En: *Página 12* [en línea], publicado en Agosto de 2010 [fecha de consulta: 17/08/2010]. Disponible en <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-151412-2010-08-16.html>
- Martorelli, P. (s/f), “Argentina sobre rieles”, Informe del Instituto Argentino de Ferrocarriles (IAF).

- Müller, A. (2000), “La reforma del Estado en el sector transporte: receta uniforme para un mundo heterogéneo” en *Revista Enoikos*, N° 17 - Buenos Aires, Argentina.
- Müller, A. (2004), “Reforma y privatización en el sector transporte: reseña y balance preliminar”, en *Revista Desarrollo Económico* N° 173. Vol.44. Buenos Aires, Argentina. IDES.
- Palomino, H. (2010), “Efectos de la Negociación Colectiva. Los desafíos de la igualdad”. En: *Página 12* [en línea], publicado en Agosto de 2010 [fecha de consulta: 17/08/2010]. Disponible en <http://www.pagina12.com.ar/diario/economia/2-151412-2010-08-16.html>
- Palomino, H. y Trajtemberg, D. (2006), “Una nueva dinámica de las relaciones laborales y de la negociación colectiva en Argentina”; en *Revista Trabajo*, N° 3, Buenos Aires, Argentina, Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social.
- Senén González, C. y Medwid, B. (2007), “Capacidad de presión sindical y conflictividad laboral en la Argentina post-devaluación: el caso del sector aceitero”. En: Fernández, A. (Ed.), “*Estados y sindicatos en perspectiva Latinoamericana*”. Bs. As., Argentina: Prometeo.
- Sevares, J. (2008), “El desastre ferroviario (y del transporte en general) como política de Estado”, en *Realidad económica* [en línea], publicado el 26/09/2008 [fecha de consulta: 06/05/2010]. Disponible en: <http://www.iade.org.ar/modules/noticias/article.php?storyid=2630>
- TOE (2007), “Un nuevo indicador del Ministerio de Trabajo, Empleo y Seguridad Social: los conflictos laborales en la Argentina 2006-2007”. En: *Trabajo, Ocupación y Empleo (TOE)*, Serie de Estudios 7, Noviembre 2007. Bs. As., Argentina: SSPTyEL, MTEySS.
- Tomada, C y Senén González, C. (1998), “Relaciones laborales y sindicatos en empresas privatizadas en Argentina (1990-1997)”. En: *Revista Trabajo*, Año I, N° 2, 2º Época.
- Torre, J.C. (Comp.) (1988): “*La formación del sindicalismo peronista*”. Buenos Aires, Argentina: Ed. Legasa.
- Trajtemberg, D., Senén González, C, Medwid, B. (2010), “Los determinantes de la negociación colectiva en la Argentina. Debates teóricos y evidencias empíricas”. En: *Trabajo, Ocupación y Empleo (TOE)*, Serie Estudios 9, Julio 2010. Bs. As., Argentina: SSPTyEL, MTEySS.
- Trajtemberg, D; Senén González, C. y Medwid, B. (2009), “La expansión de la afiliación sindical: análisis del módulo de Relaciones Laborales de la Encuesta de Indicadores



Laborales (EIL)". En: *Trabajo, Ocupación y Empleo (TOE)*, Serie Estudios 8, Mayo 2009.
Bs. As., Argentina: SSPTyEL, MTEySS.