

7

EMPLEO Y SINDICALIZACIÓN EN EL SECTOR SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGAS

7.1. EMPLEO

7.1.1. INTRODUCCIÓN

El presente apartado se enmarca dentro del propósito general de estimar el volumen de empleo generado en el sector transporte. El principal antecedente en la materia es el trabajo “Empleo en el Sector Transporte”, del año 1994, efectuado a través de un convenio de cooperación entre el Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos y la Agencia de Cooperación Alemana, GTZ.

En ese trabajo se presenta una metodología de estimación que consiste en aplicar al parque motriz dedicado al transporte para terceros (que vende servicios de transporte automotor de cargas), un coeficiente de empleo por unidad de tracción para así obtener el personal total empleado en el sector de referencia. El coeficiente utilizado es de 1,3 personas ocupadas por vehículo. Sin embargo, según se aclara en el mismo trabajo, ese coeficiente resulta de elaborar supuestos en relación a las necesidades de personal por camión circulante, ya que al

momento de la elaboración del estudio no se contaba con relevamientos estadísticos que aportaran evidencia respecto del coeficiente examinado.

Otros antecedentes más recientes los constituyen dos fuentes de encuestas: las efectuadas a empresas de transporte automotor de cargas dentro del trabajo de estimación de la Matriz Insumo Producto del año 1997 (MIP 97), realizada por el Ministerio de Economía, y las encaradas al sector en 1998 por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires en el marco de la estimación del Producto Bruto Geográfico de la Ciudad (PBG).

7.1.2. LAS ESTIMACIONES EN LOS TRABAJOS QUE SIRVEN DE ANTECEDENTES

De acuerdo con los datos de la matriz, el coeficiente de ocupados por unidad tractiva es de 2,2 para todo el sector. El promedio más alto (2,7) se registra en el segmento de empresas que poseen entre 21 y 50 vehículos, mientras que el más bajo (1,1) se da entre las que poseen menos de tres vehículos.

Los resultados de las encuestas de la ciudad de Buenos Aires arrojaron un coeficiente de 2,6 ocupados por unidad tractiva para el grupo interurbano y de 3,2 ocupados por unidad motriz para el grupo urbano. Por su parte, el promedio del sector fue de 2,9 ocupados por unidad tractiva.

Los resultados de los tres trabajos son los siguientes:

	MEyOySP/GTZ (1994)	MIP 97	PBG 1998
Cantidad de empleo por unidad tractiva	1,3	2,2	2,9

Las diferencias en los coeficientes de empleo pueden ser explicadas por varios motivos. En primer lugar, el carácter par-

cial de la información manejada en el trabajo de 1994, que implicó tener que efectuar algunos supuestos basados en las entrevistas efectuadas.

En segundo lugar, algunos de esos supuestos estaban muy influenciados por la información con que se contaba en la Secretaría de Transporte, referida básicamente a empresas de índole interjurisdiccional.

Por su parte, las encuestas, especialmente las de la ciudad de Buenos Aires, muestran una presencia no menor de empresas de transporte automotor de cargas dedicadas a tráficos típicamente urbanos. Ello supone que los servicios de transporte de carga urbanos requieren más personal por vehículo que los de larga distancia.

En tercer lugar, las encuestas pueden haber reflejado, al menos parcialmente, el cambio en la modalidad operativa que, con particular fuerza, se comenzó a notar a mediados de la década pasada, como por ejemplo, la creación de ramas logísticas en varias de las grandes empresas del sector, hecho menor hacia 1993/94.

7.1.3. ESTIMACIÓN DEL EMPLEO PARA EL AÑO 2005

En lo que sigue se estima la ocupación total, asalariados y no asalariados, en el sector de transporte de cargas por carretera, con la ayuda de las encuestas de los años 1997 y 1998. Es probable que actualmente la situación haya cambiado respecto de aquellos años, aunque es esperable que esos cambios no hayan sido muy profundos. En todo caso, se trata de una estimación que da órdenes de magnitud acerca del empleo generado por el sector.

Con los coeficientes de las encuestas (se descarta el del trabajo del año 1994) y en base al parque del año 2005 de las empresas que venden servicios de transporte automotor de cargas, se obtiene el empleo total del sector. Para ello se ha adoptado el promedio simple de ambas fuentes, sin desagregar

entre tráficos urbanos e interurbanos ya que la información sobre el parque vehicular no está dividida en esas categorías. Por lo tanto, el coeficiente adoptado es de 2,55 ocupados por unidad tractiva.

El parque tractivo de empresas de carga (excluyendo a los acoplados y a los semirremolques) es de 186.754, lo que arroja un total de 476.223 ocupados, cifra que se corresponde con la importancia económica que presenta el sector y que representa más del 3% del empleo total del país.

7.2. SINDICALIZACIÓN DEL TRANSPORTE AUTOMOTOR DE CARGAS EN ARGENTINA

El origen de la sindicalización de los conductores del transporte automotor de cargas en Argentina se remonta al año 1943 en que, por la voluntad de un pequeño grupo de conductores de Buenos Aires, se creó la primera agrupación gremial de camioneros, que estaba enrolada en la FORA (Federación Obrera de la República Argentina). El intento, sin embargo, no prosperó y al poco tiempo fue disuelta.

Amparado en la nueva estructura de poder político en el país, el 17 de marzo de 1945 se fundó en la Capital Federal el Sindicato de Choferes, Camiones y Afines (hoy Sindicato de Choferes de Camiones, Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor). Este sindicato, al amparo del Decreto/Ley N° 23.852 del 2 de octubre de 1945, obtuvo la personería gremial N° 6 el 28 de diciembre de 1945.

En el transcurso de aquellos primeros años de sindicalización surgieron nuevos gremios en Mendoza, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos; los primeros tres, junto con el Sindicato de Choferes de Camiones de Buenos Aires, crearon, en septiembre de 1964, la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros y Obreros del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios (con personería gremial N° 760).

Como puede observarse, existe un paralelismo entre el fortalecimiento de la actividad sindical y la maduración del sector empresario en el marco de los procesos desarrollistas de fines de la década del '50 y principios de la del '60. Es así como, el 15 de diciembre de 1966, la Federación logró la firma del primer Convenio Colectivo de Trabajo a nivel nacional⁴¹.

En la actualidad, la actividad sindical se encuentra en su punto de mayor expansión. Existen sindicatos en todas las provincias, que conforman la Federación Nacional, y la mayoría cuenta con delegaciones en el interior de cada jurisdicción. El convenio colectivo de trabajo 40/89, vigente actualmente, abarca a unos 150.000 beneficiarios en el ámbito nacional, de los cuales aproximadamente 120.000 son trabajadores en actividad. Sin embargo, tal como se pudo ver en el punto 7.1.3., el empleo sectorial alcanza a unos 500.000 trabajadores; la diferencia entre afiliados en actividad y empleo total puede ser explicada, al menos parcialmente, en la importante cantidad de dueños/conductores existente, parte de los cuales se enrola en el Sindicato Único de Fleteros de la República Argentina.

Existen varios motivos por los cuales la influencia sindical está en plena expansión. Además del crecimiento de la actividad sectorial, con fuerza ya desde finales de la década del '50, la cobertura del convenio laboral no alcanza sólo a los conductores de empresas de transporte de cargas, sino a actividades secundarias de éstas (peones generales de barrido y limpieza, personal administrativo, oficiales gomeros, oficiales completos de taller, encargados de maestranza y/o serenos, y lavadores, engrasadores y ayudantes de taller, etc.) así como a otros tipos de empresas en que existan conductores asalariados aunque la actividad principal de tales firmas no sea el transporte de mercaderías. Ejemplo de ello son los conflictos

⁴¹ Este día fue, luego, instaurado como "Día del Trabajador Camionero".

que ha tenido la Federación de Camioneros con diferentes empresas, debido a que ésta exige que los trabajadores que estén relacionados de alguna manera con la actividad del transporte automotor sean encuadrados dentro del Convenio Colectivo de Trabajo 40/89⁴².

La mayor participación del transporte automotor de cargas, potenciado por un mayor nivel en el volumen de la carga transportada, produjo cambios significativos en toda la organización sindical a nivel nacional. Hugo Moyano, secretario general del Sindicato de Choferes de Camiones, Obreros y Empleados del Transporte de Cargas por Automotor de la Capital Federal y la Provincia de Buenos Aires, es parte del Consejo Directivo Nacional de la FEDCAM, y también, desde el 14 de julio de 2004, secretario general de la Confederación General del Trabajo.

⁴² Algunos conflictos se produjeron en el último tiempo con empresas como Carrefour, Coca-Cola, Quilmes, Danone, Papelera Alto Paraná y WalMart S.A., cuyo resultado fue la incorporación de más de 3.300 empleados al convenio colectivo de trabajo de los camioneros.