

Relaciones laborales en el sector *transporte automotor de cargas*. El caso “*Camioneros*”

Algunas reflexiones en el escenario post-devaluación¹

Resumen

El presente trabajo se propone describir y analizar tanto la composición como las estructuras vigentes de los actores de las relaciones laborales del sector transporte de cargas automotor. En particular, nos interesa profundizar acerca de la conformación del empresariado y de los sindicatos que intervienen en dicho sector.

En el caso del actor sindical, estudiaremos cómo se estructura la Federación Nacional de Trabajadores Camioneros, Obreros y Empleados del Transporte Automotor de Cargas, Logística y Servicios y los sindicatos adheridos a ella durante el período 2006-2010. Este actor suele denominárselo, simplificado, como “*Camioneros*”.²

Este estudio, de carácter descriptivo, exploratorio y preliminar, se llevó a cabo teniendo en cuenta tres ejes teóricos-analíticos interrelacionados: el *político-institucional*, el *económico*, y finalmente, su influencia en el ámbito de las *relaciones laborales* de nuestro país.

Esta presentación se estructura de la siguiente forma: en primer lugar se analizará el sector, sus actores y su interrelación en el marco de las tres dimensiones teórico-analíticas propuestas; luego, se describen las estructuras institucionales vigentes, tanto empresariales como sindicales. Por último, presentan algunas consideraciones finales sobre el tema.

Introducción

El escenario de las relaciones laborales de nuestro país se ha visto modificado en los últimos siete años a partir de la relevancia pública y mediática de los sindicatos. Dicha relevancia es visible en el aumento de algunos indicadores claves de los sistemas de relaciones laborales. En Argentina, en particular, los *conflictos laborales*³ se incrementaron notablemente en el período 2004-2009.⁴ También se evidencia una importante recuperación de

¹ Esta ponencia es una presentación preliminar y forma parte del proyecto “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. IR: Dra. Cecilia Senén González. La información cuantitativa proviene de los datos de la DERT, SSPTyEL, MTEySS

² Término que utilizaremos para referirnos a este colectivo de trabajadores a lo largo de ésta ponencia

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 Sin desconocer la dificultad de que existe desde el punto de vista metodológico al referirse a este indicador, diferentes estudios muestran su evolución de la siguiente forma: durante 2004 se registraron 249 conflictos sindicales (Svampa, 2007) dato superior al año 2003, mientras que otro estudio (Cotarelo, 2007) señala que para 2006 se identificaron 820 “hechos de rebelión protagonizados por trabajadores asalariados (ocupados)”; por su parte, el MTEySS sostiene que entre 2006-2009 éste indicador se incrementó en un 88% (DERT, SSPTyEL, MTEySS, 2010).

la *negociación colectiva* como mecanismo para fijar salarios y condiciones de trabajo⁵. Y, finalmente, otro aspecto importante sobre este tema ha sido la expansión de la *afiliación sindical*.⁶

En ese escenario nos propusimos describir y analizar tanto la composición como las estructuras vigentes de los actores de las relaciones laborales del sector transporte de cargas automotor. En particular, nos interesó profundizar acerca de la conformación del empresariado y de los sindicatos que intervienen en dicho sector.

Sintéticamente, esta rama de actividad adquiere relevancia por dos motivos. El primero, es de índole económica y se remonta a las privatizaciones de los ferrocarriles durante los años noventa a partir de las cuales, el sector del transporte de cargas automotor se convirtió en un servicio estratégico para el traslado de gran parte de la producción de nuestro país. En segundo lugar, el actor sindical de éste sector fue fortaleciendo su *capacidad de presión sindical*⁷ a partir las posibilidades que ese contexto le ofrecía a la hora representar a sus afiliados.

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, y la escasez de estudios laborales sectoriales al respecto, nuestro trabajo resulta un aporte novedoso a estos temas.

Finalmente, estructuramos el trabajo del siguiente modo. En primer lugar, se analiza el sector, sus actores y su interrelación en el marco de los tres ejes teórico-analíticos: el *político-institucional*, el *económico*, y finalmente, su influencia en el ámbito de las *relaciones laborales* de nuestro país. Luego, se describen las estructuras institucionales vigentes del actor empresario y del sindical. Finalmente, se presentan algunas consideraciones finales respecto a los temas planteados.

¿Por qué “Camioneros”? Análisis del sector, actores y su interrelación

Abordar en términos teóricos y metodológicos este sector de actividad no es una tarea simple. Principalmente porque tal como señalan algunos de los pocos autores que se han dedicado a analizarlo (Müller, 2004, 2000; C3T-UTN, 2007 a, b, c; 2009 a, b, c) es sumamente difícil acceder a la información o directamente, se carece de ella. Pese a esta

⁵ Este indicador se incrementó en un 596% entre 1996 y 2008 (DERT, SSPTyEL, MTEySS, 2008)

⁶ La tasa de afiliación sindical para 2006 fue de casi el 40%. Ese porcentaje considera a los trabajadores en empresas no agrícolas de más de diez ocupados. Esto marcaría una expansión de ese indicador respecto a períodos anteriores (Trajtemberg, Senén González y Medwid, 2009).

⁷ La *capacidad de presión sindical* (Senén González y Medwid, 2007) se evidencia a partir de tres factores: la *capacidad política*, a partir de la *acción política* (*political action*) (Frege y Kelly, 2003) de los sindicatos. Es decir, cómo construyen poder a través de alianzas y/o coaliciones con el Estado; cuál es su *acceso a los medios de comunicación*, es decir, cómo transmiten sus demandas e influyen en la opinión pública; y ligado a lo anterior, su manejo de la *agenda política*, o sea, su peso en la toma de decisiones del gobierno.

dificultad, la bibliografía sobre el tema puede organizarse del siguiente modo. 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 para profundizar acerca de las modificaciones operadas en el sector (Müller, 2004, 2000); luego están aquellos trabajos que a partir de una visión *técnica* de la cuestión, describen minuciosamente sus aspectos técnico-profesionales y operativos, es decir, a la infraestructura, estructura, costos y precios, marco regulatorio y composición de la flota, del transporte automotor de cargas (C3T-UTN, 2007 a, b, c; 2009 a, b, c). Por último, está 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).

En base al análisis de esos trabajos junto a datos de índole empírica, hemos tomado los criterios de abordaje conceptual que se describen a continuación.

En primer lugar, reflexionamos a través de un *eje político-institucional*. Este eje se analizó principalmente con los debates teóricos acerca de cómo se conforma la *capacidad de presión sindical* (Senén González y Medwid, 2007). Ésta, es observable a partir de tres dimensiones: la primera, refiere a la *capacidad política o acción política* (‘political action’) (Frege y Kelly, 2003) de los sindicatos a través de la construcción de poder mediante alianzas y/o coaliciones con los gobiernos y/o el Estado; el *acceso a los medios de comunicación*, esto es, cómo transmiten sus demandas e influyen en la opinión pública; y ligado a lo anterior, su manejo de la *agenda política*, o sea, su peso en la toma de decisiones del gobierno.

Entonces, para analizar la *capacidad política o acción política* (‘political action’) (Frege y Kelly, 2003) de *Camioneros* se tuvo en cuenta, principalmente, el vínculo establecido en la post-devaluación entre Hugo Moyano (principal referente de éste sindicato)⁸ y los gobiernos representados por el Dr. Néstor Kirchner (2003-2007) y la Dra. Cristina Fernández de Kirchner (2007-actualidad). De hecho la alianza y/o coalición política entre sindicatos y Estado –a través de diferentes gobiernos, en especial, justicialistas (o peronistas), no es nueva. El Peronismo –corriente política a la cual adscribe el actual gobierno de C. Kirchner y también Moyano– se ha caracterizado históricamente por mantener y fortalecer ese “vínculo perdurable”⁹. En otras palabras, la relación que se establece entre Hugo Moyano y los gobiernos peronistas desde 2003, se inscribe dentro de ese marco socio-histórico. Las evidencias están en los numerosos actos de apoyo del sindicalista al gobierno; la participación

⁸ También actual Secretario General de la Confederación General de Trabajadores (CGT).

⁹ Sobre esta categoría teórica puede consultarse principalmente Torre, J.C., 1988. Pero también, contextualizando el tema: Germani, 1956,1973; Di Tella, 1964,1988, 2003; Murmis, Portantiero, 2004; Godio, 1989, 1990, entre otros.

del gobierno a los actos de *Camioneros* y los encuentros entre el gobierno y el dirigente de la CGT en Casa Rosada.¹⁰ Esta reciprocidad político- sindical, se revela también en la reciente asunción de Hugo Moyano a la vicepresidencia del PJ Bonaerense.¹¹

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”, –como los de Menem¹² y el de Duhalde¹³, específicamente– y por supuesto ningún vínculo con el gobierno de distinto signo político, –como el de la Alianza¹⁴–. Por el contrario, durante los años de gobierno de Menem, Moyano junto a Juan Manuel 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. De esa experiencia Moyano toma estrategias de acción colectiva diferentes a las que históricamente el movimiento obrero argentino ha adoptado. Esto es, reemplazaron la huelga general, el paro de actividades, etcétera, por los bloqueos y las ollas populares, entre otras medidas (Delfino, Martín, 2008). Asimismo, hacia fines de la breve gestión de Duhalde, tanto Moyano como otros sindicatos aliados, apoyaron políticamente a Adolfo Rodríguez Saa en las elecciones presidenciales de 2002. 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 a posteriori (Delfino, Martín, 2008).

Inicialmente, la relación estuvo mediada por la Dra. Cristina Fernández de Kirchner quien en sus épocas de senadora supo acercarse y apoyar los embates de los gremios opositores/disidentes del MTA, contra las políticas de flexibilización laboral del menemismo

¹⁰ 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]

¹¹ El Partido Justicialista de la Pcia. de Bs. As. 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 pejetismo “caracterizado por el proyecto más entreguista y antipopular de la historia argentina del siglo XX [principalmente, hace referencia 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”.

¹² Los gobiernos del Dr. Carlos Saúl Menem fueron desde 1989-1995 y de 1995 a 1999.

¹³ El gobierno del Dr. Eduardo Duhalde abarcó el período de transición pos crisis 2001 y el año 2002.

¹⁴ El gobierno de la Alianza, encabezado por el Dr. Fernando De La Rúa, abarcó los años 1999-2001.

(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 laboral¹⁵ del gobierno de Néstor Kirchner, fueron consolidando su alianza con el sector sindical que representaba Moyano.

Este vínculo se fortaleció con la incorporación de gente proveniente del sector sindical en lugares estratégicos del de la administración gubernamental. Por ejemplo, la Subsecretaría de Transporte Automotor perteneciente a la Secretaría de Transporte (ocupada por Jorge González hombre de confianza de Moyano y dirigente de *Camioneros*), entre otros espacios (Delfino, Martín, 2008).¹⁶ Esta injerencia en las esferas centrales del gobierno, junto a los recientes rumores sobre las intenciones de Moyano de que personas de su confianza, formen parte de la Cámara Nacional de Apelaciones del Trabajo de la Ciudad Autónoma de Bs. As. incrementan la *capacidad política* de *Camioneros* notablemente.

De esta manera, vemos que el manejo de la *agenda política* por parte de *Camioneros*, a través de su principal representante, es relevante e influyente, lo cual, a su vez, repercute en los *medios de comunicación*, permitiéndole mayor visibilidad en la esfera pública y política.

En suma, a través de lo que Frege y Kelly (2003) denominan '*political action*' o de lo que Senén González y Medwid (2007) toman como *capacidad política*, es decir cómo se estructura la matriz relaciones políticas entre sindicatos y el Estado, se observa que *Camioneros*, mediante las estrategias implementadas por Moyano, como los bloqueos, marchas, etcétera, heredados de su militancia en el MTA, ha sabido construir (y aprovechar) un entramado de relaciones político-sindicales cuyo sustento radica, principalmente, en la alianza con un gobierno pro-sindical. Por su parte, desde el inicio del gobierno del Dr. Néstor Kirchner en 2003, y su continuidad, a partir de 2007, en el mandato de la Dra. C. Fernández de Kirchner, éste ha interactuado con los sindicatos vía los canales institucionales establecidos para ello fortaleciendo dicho vínculo (por ejemplo, las convocatorias al Consejo del Salario, la recuperación de la negociación colectiva, entre otros). En definitiva, vemos que *Camioneros* ha sabido construir y fortalecer su *capacidad política*, la cual actualmente le da sustento a su *capacidad de presión*.

En segunda instancia, hemos elegido para este trabajo un *eje económico* de análisis que responde a la relevancia estratégica que adquiere el transporte automotor de cargas en el

¹⁵ Algunos de esos cambios fueron: 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 el retroceso de ciertos institutos heredados de la flexibilización laboral de los años noventa (Vgr: Ley de ordenamiento laboral (LOL) N° 25.877).

¹⁶ Para mayor detalle puede consultarse: <http://www.jorgelanata.com/video-agosto.html>

desarrollo productivo del país. Principalmente si se tienen en cuenta las transformaciones de los ferrocarriles argentinos tras las privatizaciones ocurridas durante los años noventa.

Por otro lado vemos que del transporte automotor de cargas ha cobrado relevancia estratégica en cuanto a su relación directa con la actividad económica general del país (*eje económico*). Según los estudios técnicos al respecto, el transporte de cargas automotor representa el 2% del Producto Interno Bruto (PIB) y sus ventas casi un 3% del total del país. Estos porcentajes, calculados para el 2005 (C3T, 2007), 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? El citado informe explica que 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 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), por ello la participación porcentual en las ventas es mayor a la participación del PIB. Incluso, otro dato importante sobre esto es que el transporte de cargas especiales 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-ramas representadas por *Camioneros* que no forman parte de lo que las cuentas nacionales consideran *transporte automotor de cargas*.

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 tanto grandes empresas como pequeños operadores cuentapropistas con, quizá, uno o dos equipos (camiones, acoplados, tractores o semirremolques). No obstante, otros estudios sobre el tema (C3T, 2007) si bien comparten esta postura, señalan que se debe ser cauteloso a la hora de efectuar el análisis sectorial de esta actividad económica. En efecto, si solo se consideran a las empresas que se dedican la *venta de servicios de transporte* –cuya actividad

principal es la de transporte y/o logística— ésta denota una mayor organización y especialización, como así también un tamaño considerable.

Otro hecho que favoreció el crecimiento de este sector fueron las transformaciones ligadas al proceso de privatización —y posterior desmantelamiento y deterioro— de los ferrocarriles argentinos, durante los años noventa. De hecho, esto colocó al sector de servicios de transporte de cargas automotor en un lugar privilegiado para el traslado de mercaderías dentro y fuera del país¹⁷ (Müller, 2004, 2000; Felder, 2001; Sevares, 2008). En efecto, entre los años 1999 y 2005, alrededor del 90% y 96% del tonelaje transportado en esos años se efectuó por la vía automotor, desplazando al FFCC (Müller, 2004; C3T, 2007). Para tener una idea más cabal sobre la real importancia del transporte en nuestro país (comparando todos los modos, exceptuando los ductos), es relevante saber que durante 2005 las empresas argentinas que prestaron ese tipo de servicios, incluyendo cabotaje e internacional, lo hicieron por un valor aproximado de \$29.000 millones, de los cuales el 97% fue a través del transporte carretero de cargas (C3T, 2007). En el siguiente cuadro, se puede observar tanto los porcentajes de la participación de cada modo en el traslado de mercaderías como así también la cantidad de toneladas (tn) transportadas y, en términos “productivos”, la cantidad de toneladas por kilómetros (tn/km)¹⁸ que genera cada modalidad de transporte. Cabe aclarar que si bien estos datos están calculados para el 2005, entrevistas realizadas a dos informantes claves del C3T de la UTN, confirman que estos porcentajes 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 e internacional - En % del total. Año 2005

Modo de transporte	Ingresos por ventas	Toneladas transportadas	Toneladas – km transportadas
Carretero	96,6%	96,1%	94,6%
Ferrovioario	1,1%	3,6%	4,3%
Fluvial y Marítimo	1,7%	0,3%	1,0%
Aéreo	0,6%	0,01%	0,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: C3T, 2007. P.106

Frente a esta representatividad del sector de transporte automotor de cargas nos hemos preguntado cómo está constituido, entonces, el sector empresario. Si bien sobre esta parte

¹⁷ La superioridad del transporte automotor de cargas frente al ferrocarril (FFCC) responde, básicamente a la escasa inversión en términos de infraestructura ferroviaria lo cual conllevó a que tanto las vías férreas como puentes sean, en términos de seguridad, poco transitables. Esto transforma al FFCC en una modalidad poco competitiva (C3T, 2007).

¹⁸ La unidad de productividad representada por las Tn./Km. representa la cantidad de unidades de producción elaboradas por el transporte. En general, el transporte de mercancías se divide en tres etapas, recolección, traslado y distribución. Cada modalidad tiene su especificidad, en el caso argentino, el carretero o automotor se ocupa mayormente de las etapas de recolección y distribución, mientras que comparte con el ferrovioario, fluvio-marítimo y aéreo el traslado. Cuando se combinan distintas modalidades de transporte se denomina *transporte multimodal* (C3T, 2007).

avanzaremos en el próximo apartado cuando profundicemos acerca del eje *relaciones laborales*, es importante hacer aquí algunas aclaraciones.

En sintonía con lo anterior, el Ing. Filgueiras (2010), en su reciente disertación sobre logística y transporte,¹⁹ habló sobre la estructura del sector. En este sentido, desde la sanción de la Ley de Transporte (LTA) de 1996 y el RUTA (Registro Único del Transporte Automotor)²⁰, que favoreció la fiscalización del sector.²¹

En este sentido, observamos que el sector empresario está conformado por tres tipos de empresas: las de transporte en general, especializadas en logística²², las transportistas individuales o independientes (o “fleteros”) y transportistas de carga propia (es decir aquellas empresas que tienen incorporado dentro de su estructura organizacional el transporte de sus propias mercaderías) (C3T, 2007).

Frente a esta morfología debemos destacar, como observamos en el siguiente cuadro, que la totalidad tanto de operadores (empresas) como de equipos de transporte automotor muestran que cada uno de ellos cuenta con 2,1 equipos, mientras que los transportistas de carga propia tienen tan sólo 1, 2 equipos. Con todo, si bien estos 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 11 vehículos. Esto habla, entonces, de un mayor nivel de organización empresarial cuando se trata de transporte internacional.²³

¹⁹ Jornadas de Ingeniería en Logística y Transporte, Centro de Estudios en Logística, Secretaría de Cultura y Extensión Universitaria, Facultad Regional Buenos Aires, Universidad Tecnológica Nacional, realizadas el 25 y 26 de Agosto de 2010.

²⁰ Este registro fue creado por la LTA N° 24653 (1996) y reglamentado por el Decreto N° 1035/02. Es administrado por un directorio conformado por la Secretaría de Transporte, tres cámaras empresarias (Confederación Argentina de Transporte Automotor de Cargas (CATAC), Confederación del Transporte Argentino (CNTA), Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC)), el Sindicato de Camioneros, Gendarmería Nacional y la Universidad Tecnológica Nacional. En él deben inscribirse todas las personas físicas o jurídicas que efectúen transportes o servicios de transporte, ya sea su actividad exclusiva o no. Esto es de carácter obligatorio a nivel nacional, interjurisdiccional. No obstante todavía algunas provincias no han adherido a este sistema. En materia económica, este registro es gratuito para el transportista, no obstante está atado a un sistema de beneficios y/o subsidios que comprenden: descuentos en las tasas por transferencia de los vehículos del Registro Nacional de la Propiedad Automotor; descuentos en peajes de rutas nacionales concesionadas para tres categorías de camiones (4, 5 y 6) y el acceso al Plan de Renovación y Ampliación de Flota (Res. ST 254/07).

²¹ En términos de fiscalización, y principalmente, la determinación de la cantidad de empresas de transporte, el informe del C3T (2007, pp.117-120) indica que ha sido en general una incógnita. De hecho, si bien se espera que el RUTA facilite esta tarea, la discontinuidad en la contabilización de las unidades operativas como así también la falta de unificación de las fuentes de información (nacionales, provinciales, etcétera) van en detrimento de dicha empresa.

²² Según la última exposición de logística realizada en Bs.As del 10 al 13 de Agosto de 2010, dentro de lo que se considera “Operador logístico” se encuentra: *Almacenaje* (11 empresas), *Almacenaje en Cámaras de Frío* (1), *Digitalización y guarda de documentación* (1), *Gestión de operaciones logísticas* (10, de las cuales 9 también se dedican al “almacenaje”), *Logística para Industria farmacéutica/Biomédica* (2), *Logística Postal* (2), *Op. Logística para donantes de alimentos* (1), *Transporte y Distribución* (11), de las cuales 10 también se dedican tanto al “almacenaje” como a la “gestión logística”. En términos generales, esta porción del sector estaría conformada por 14 empresas de las cuales una es una fundación.

²³ Esto también es así porque los controles y la fiscalización de esta modalidad es más rigurosa (C3T, 2007).

Cuadro N°2: Cantidad de equipos por operador. Año 2005.

	Total del registro	Transporte propio	Empresas de Transporte	
			Total	Internacionales
Operadores	231.216	187.253	43.963	2.129
Cantidad de equipos	491.605	219.200	272.406	22.892
Equipos por operador	2,1	1,2	6,2	10,8

Fuente: C3T, 2007, p.121

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. La mayor concentración económica se encuentra en empresas que no necesariamente poseen mayor cantidad de equipos. En efecto, los grandes operadores tienden a tener una pequeña flota y para satisfacer las demandas de sus clientes (sub)contratan servicios de terceros (los “fleteros”). En este sentido, el informe del C3T (2007) indica que hacia 1997 el 30% de los costos totales de producción del sector correspondió a esta operatoria. Para el año 2003, esa proporción, según dicho informe, se incrementó aún más.

Para terminar, la escasa fiscalización del sector, como ya se ha adelantado, dificultaba la contabilización de los transportistas, al menos, antes de la implementación del RUTA (cuyos datos están disponibles sólo a partir de 2006). Sumado a esta escasez de la información, subyace 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 baja infraestructura que se requiere para hacerlo –es decir, las rutas, caminos, etcétera, son propiedad del Estado y por lo tanto de libre acceso– favorece esta “autorregulación” por parte de algunos empresarios (C3T, 2007; Filgueiras, 2010).

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 (2007) se verán en los próximos años.

En síntesis, el sector de transporte automotor de cargas, a partir de los datos obtenidos –y con las objeciones mencionadas–, podría caracterizarse como una rama de actividad con una mayor concentración económica en lo que respecta a la conformación de grandes empresas que se encargan exclusivamente de prestar este servicio. Luego, se encuentran las empresas con transporte propio cuya actividad principal es otra, y que cuenta con pocos

equipos para esta tarea; finalmente, por debajo de la pirámide, podría ubicarse una alta atomización de transportistas particulares / cuentapropistas (o “fleteros”), con uno o dos vehículos propios, que se dedican a prestar servicios, a través de la subcontratación, por parte de los dos grupos anteriores.

Retomando lo descripto hasta aquí, apuntamos que la *relevancia estratégica* que adquiere el sector en la estructura productiva total del país junto a la *capacidad de presión sindical* de los trabajadores (en nuestro caso, *Camioneros*), tendrá (y tiene) efectos importantes en el ámbito de las relaciones laborales. En efecto, siguiendo con el planteo teórico de Senén González y Medwid (2009), vemos que el mayor o menor peso que ésas dos dimensiones adquieran al interior del sector, favorece –o no– la implementación de políticas más o menos discrecionales y unilaterales por parte del empresariado. Veremos, entonces, que sucede en esta rama de actividad.

El último *eje* que abordaremos es de las *relaciones laborales* el cual adquiere centralidad debido al aumento de la negociación colectiva, el incremento de la conflictividad laboral y la expansión de la afiliación sindical en la post-convertibilidad. A continuación, entonces, abordaremos brevemente, las evidencias encontradas en función de estos indicadores, poniendo el acento en ambos actores, el sindical y el empresario²⁴, como así también el rol desempeñado por el Estado.

En efecto, esa notoriedad se observa, en primer lugar, a partir del papel desempeñado en la *negociación colectiva*. Desde 2007 el *Camioneros* ha coordinado y fortalecido, junto a otros sindicatos (como Construcción y Maestranza, entre otros) (DERT, SSPTyEL, MTEySS, 2008), una pauta anual o patrón de negociación (*pattern bargaining*) (Trajtemberg, et al., 2010). Esta pauta se ubicó, en 2007, alrededor del 16.5%, y en 2008 en el 19%. Con todo, también debemos decir que este mecanismo se sustenta en la alianza Estado-Sindicatos-Empresas, particularmente con aquellos sindicatos nucleados en la CGT, que favoreció la coordinación de dicho mecanismo. Sin él, posiblemente la negociación hubiera quedado atada

²⁴ Acá es oportuno aclarar que *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.

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 la *conflictividad*, de acuerdo a los datos suministrados por la DERT, SSPTyEL del MTEySS, se observa que 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° 4).

Cuadro N° 4: Conflictos Laborales según Actividad Económica 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
Agua, 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 en el período 2006-2009, mientras que Camioneros, representa casi el 12%. Le siguen, con el 11%, los Portuarios (Cuadro N° 5).

Cuadro N° 5: Conflictos laborales del Sector Transporte Acumulados 2006-2009. Por unidad y en %.						
	AÑOS				Total	En %
	2.006	2.007	2.008	2.009		
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) (Fuente: DERT, SSPTyEL, MTEySS).

En lo que respecta al *alcance personal o cobertura de trabajadores* del sector, tomando tanto a la federación como los sindicatos adheridos a ella, y teniendo en cuenta, a su vez, las ramas de actividad que representa, éste abarca a unos 140.000 trabajadores asalariados formales. 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.

Asimismo, un dato que resulta relevante y que estaría vinculado a lo anterior, es la cantidad de trabajadores *afiliados a Camioneros*. Según fuentes periodísticas²⁵ y del MTEySS la *afiliación* de este colectivo alcanza a casi 132.000 trabajadores para 2010. Este indicador se incrementó entre 2005 y 2010 en un 67%. Tanto estos datos como entrevistas preliminares realizadas a trabajadores del sector, estarían hablando de casi un 100% de afiliación de los trabajadores, es decir, de los 140.000 trabajadores asalariados que se desempeñan en ésta rama de actividad, 132.000 están afiliados a *Camioneros* (94%).

Entonces, frente a los datos expuestos podemos decir que tomando como indicador a 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 acuerdos 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 de cada sector de actividad. Esta la centralización de la negociación colectiva a nivel sectorial fortalece el desempeño de actores sindicales como *Camioneros*.

²⁵ 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]

A su vez, y para concluir, 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 que entendemos están vinculados a: su *capacidad política*, su rol *estratégico* dentro de la *economía* de nuestro país, la *capacidad de movilizar y coordinar* a grandes cantidades de trabajadores (recordemos que la *afiliación* alcanza al 94% de los ocupados del sector) en bloqueos, marchas, y demás manifestaciones del conflicto laboral, lo cual incrementa y fortalece su *capacidad de presión* para alcanzar los objetivos de sus reclamos.

Descripción de la estructura y composición organizativa de los actores

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 Servicios²⁶, abarca a 24 sindicatos de primer grado, ubicados en todo el territorio nacional.

Cuadro N° 6 – Mapa de Actores sindicales: *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.²⁷

²⁶ La Federación fue constituida el 30/05/1964 y agrupa, según su Estatuto, a los sindicatos de camioneros, obreros y empleados de transporte automotor de carga, logística y servicios en todo el territorio nacional.

²⁷ Al respecto puede consultarse: <http://dnasconsulta.trabajo.gob.ar/>

Existen siete sindicatos o agrupaciones vinculados al transporte automotor de cargas que no se encuentran adheridos a la Federación. Cuatro de ellos corresponden a choferes de camiones y fletes que estarían dentro del alcance personal del CCT 40/89, mientras que cuatro de ellos si bien pertenecen a la actividad transporte de cargas se están por fuera del CCT 40/89.

El caso que más llama la atención, es el de los “fleteros”. Dado que si bien tanto el CCT 40/89 como los estatutos de la Federación y del Sindicato de Camioneros de CABA y Bs.-As contemplan esta actividad dentro de su alcance personal, el sindicato que los representa no está afiliado a la Federación. Si bien este punto excede el objetivo de esta ponencia, a futuro esta desarticulación nos permitirá ver el desdoblamiento entre empresas con transporte propio, empresas dedicadas específicamente al transporte, y la tercerización o subcontratación a “fleteros” tanto por esos dos grupos de empresas como por los mismo fleteros (C3T, 2009). Asimismo, este dato cobra relevancia visto en perspectiva. Esto es, porqué *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 y a su vez, podría presumirse un encubrimiento de la relación laboral bajo la figura de la subcontratación. A priori, una posible respuesta es que a los “fleteros” estarían considerados como “cuentapropia”, es decir no conformarían parte del núcleo de trabajadores asalariados que debiera representar *Camioneros*.²⁸

Por otro lado, en un *nivel micro* del análisis de la estructura sindical, se observa que *Camioneros* representa, como ya se ha mencionado, 12 sub-ramas de actividad. Lejos de que esta complejidad estructural diversifique sus intereses y debiliten su fuerza colectiva, esto opera, a priori, como un entramado de “solidaridades” a nivel intrasindical.

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) se observa que hacia abajo, en la base de la pirámide, a nivel Seccional, aparecen Secretarios que forman las Subcomisiones Ejecutivas y Secretarios de las Subcomisiones de Rama. Éstos últimos son los que mantienen contacto tanto con los delegados representantes de cada rama en particular como con los

²⁸ Mientras estamos procesando este trabajo surgió el conflicto de *Camioneros* con la empresa Siderar, del grupo Techint, por la protección de los transportistas subcontratados por ésta empresa. En este caso, *Camioneros* reclamaba la solidaridad en el cumplimiento de las obligaciones patronales por parte de la empresa contratante dado que las empresas transportistas contratadas no lo estarían haciendo (Art. 30, LCT). Entonces, este conflicto representa un avance en materia de protección colectiva de los trabajadores dado que el cumplimiento de las obligaciones se están reclamando a la empresa principal (Siderar) y no a las subcontratadas. Este será, sin duda un tema a abordar en profundidad en futuras presentaciones.

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 cierta horizontalidad en la relación cúpula-base.

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 “moyanistas” no siempre transmiten fehacientemente las necesidades y/o pedidos de los trabajadores a la cúpula sindical.

Asimismo, 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 corriente “Verde Unidad”, es decir, la de Moyano.. De hecho, se votan listas únicas, en sobre cerrados que entregan los delegados en la mesa de votación. Es más, aquellos que quieren presentarse como lista alternativa al “*moyanismo*” pueden sufrir serios embates de los allegados a esa corriente sindical. Frente a estas evidencias preliminares, entendemos que esa horizontalidad institucional aparente se esfuma y carece sentido.

Otro factor que ha operado para el fortalecimiento de *Camioneros* en términos del alcance de la representatividad de trabajadores, ha sido la reformulación de su nombre a partir de la incorporación de la palabra *logística*. Esto así comentado parece una evidencia de perogrullo, pero sin embargo a partir de las resoluciones, 110/1999 en el caso de la Federación y la 144/2003, en el caso del Sindicato CABA-Bs. As., del MTEySS, *Camioneros* pudo ampliar la representación de trabajadores a actividades como carga y descarga, distribución-, etcétera, como así también disputar la representación de otros colectivos de trabajadores (correos, supermercados, establecimientos mayoristas, entre otros). En otras palabras este cambio nominal hace viable y da sustento a la frase de Jimmy Hoffa adoptada por Hugo Moyano: “todo lo que rueda, es de *Camioneros*”.

Por otro lado, están las empresas del sector, quienes dada la diversificación / atomización que presenta la actividad, como se mencionó, están agrupadas en 38 cámaras, federaciones, agrupaciones u asociaciones. Podríamos hacer una distinción entre las que participaron de la firma del CCT de 1989 y actualmente renuevan parcialmente el CCT a través de acuerdos²⁹ y las que no lo hacen pero que cobran relevancia al interior de la actividad.

²⁹ La distinción entre convenios o acuerdos refiere a la forma en que se instrumentan las negociaciones colectivas. Por su parte, los *convenios* pueden ser nuevos o reformar y/o sustituir uno anterior de una rama de actividad o empresa, regulando las relaciones laborales de ese colectivo de trabajo. En cambio, los *acuerdos* reforman en parte lo negociado en el CCT (salarios, principalmente). Pueden referir a un *convenio propio*, es decir, dentro del mismo ámbito y con la firma de las

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° 7. En función de éste, podemos inferir que el mayor grado de “asociatividad” se encuentra en la sub-rama de transporte en general, tanto a nivel nacional como internacional. Asimismo, la diversidad de agrupaciones da consistencia y reafirma las consideraciones hechas al respecto en el análisis del *eje económico*.

Cuadro n° 7: 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.

En síntesis, vemos que las empresas presentan un algo grado de atomización, principalmente porque no existen agrupaciones o asociaciones que las nucleen en su totalidad. Por su parte, el actor sindical, a través de sus estructuras, presenta un alto nivel de unión y/o cohesión a partir del agrupamiento de la mayor parte de los sindicatos de primer grado en la Federación. Esto sumado a su alta *capacidad política*, y por ende, su alta *capacidad de presión* (Frege y Kelly, 2003; Senén González y Medwid, 2007) tendería a *eliminar la competencia intra e intersindical*. No obstante, aún excediéndonos en nuestro análisis, las referencias de algunos trabajadores dan cuenta de que esa falta de competencia intra e intersindical se sustenta en prácticas violentas y poco democráticas, sobre las que a futuro debiéramos profundizar.

mismas partes que el convenio original o pueden estar *articulados*, o sea, adscriben a un convenio de nivel superior pero se aplica en otro ámbito geográfico y puede diferir en los actores firmantes (DERT, SSPTyEL, MTEySS, 2008).

Algunas consideraciones finales

Tal como mencionáramos en la introducción de este trabajo, el objetivo de la ponencia fue describir y analizar la composición y las estructuras vigentes de los actores de las relaciones laborales del sector transporte de cargas automotor. 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* tomamos los conceptos aportados por Senén González y Medwid (2007) acerca de cómo se conforma la *capacidad de presión sindical*, teniendo en cuenta la *capacidad política* o *acción política* ('political action') (Frege y Kelly, 2003) de los sindicatos, su *acceso a los medios de comunicación* y finalmente su manejo de la *agenda política*. 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 sector en la estructura productiva del país. En efecto, dado que el 96% de las mercaderías 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* (94%), así como la *capacidad de movilización y coordinación* (Frege y Kelly, 2003), 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 (86%) 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* (Frege y Kelly, 2003; Senén González y Medwid, 2007) 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 del ámbito sectorial como del político-sindical.

Por el lado *empresarial*, observamos que el sector está conformado por tres tipos de organizaciones: empresas de transporte (en general, especializadas en logística), transportistas independientes (“fleteros”) y transportistas de carga propia (empresas que tienen incorporado dentro de su estructura organizacional el transporte de sus propias mercaderías) (C3T, 2007). En este sentido, parte de la literatura (Müller, 2004) señala que esta rama de actividad tiende a estar altamente atomizada, es decir, en ella conviven tanto grandes empresas como pequeños operadores cuentapropistas con, quizá, uno o dos equipos (camiones, acoplados, tractores o semirremolques). No obstante, otros estudios sobre el tema (C3T, 2007) si bien comparten esta postura, remarcan que se debe ser cauteloso a la hora de efectuar el análisis sectorial de esta actividad económica. En efecto, si solo se consideran a las empresas que se dedican la *venta de servicios de transporte* –cuya actividad principal es la de transporte y/o logística– ésta denota una mayor organización y especialización, como así también un tamaño considerable.

Frente a esta estructura económica del sector, lo que este estudio pudo mostrar, analizando la organización de las empresas a través de cámaras, agrupaciones u otro tipo de asociaciones, es que no existen instituciones que nucleen a estas empresas en su totalidad. En otras palabras, a nivel de cámaras empresarias, la representación de las empresas del sector se encuentra fragmentada.

Para finalizar, podemos inferir que el alto grado de *capacidad de presión sindical* de *Camioneros*, frente al alto grado de *fragmentación empresarial*, sumado al *rol estratégico* del sector en la estructura productiva de nuestro país, condicionan y reducen, según los datos expuestos, la capacidad de las empresas de establecer políticas tendientes a fijar salarios y condiciones de trabajo en forma discrecional. En ese sentido, estudios futuros, más exhaustivos acerca de la evolución de la negociación colectiva y los conflictos del sector, nos permitirán reflexionar acerca de cómo estos ejes de análisis influyen en la discusión colectiva 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>
- 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), (2007), “*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>
- Cotarelo, M. C. (2007), “*Movimiento sindical en Argentina 2004-2007: ¿anarquía sindical?*”, ponencia presentada en las XI Jornadas Interescuelas / Interdepartamentos de Historia – Universidad Nacional del Tucumán, del 19 al 21 de septiembre.
- 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>
- DERT, SSPTyEL, MTEySS, (2010): “Los conflictos laborales durante 2009”. [en línea] publicado en Febrero 2010, [fecha de consulta: 01, 10. 2010]. Disponible en <http://www.trabajo.gob.ar/left/estadisticas/negcol/informesa.asp>
- Di Tella, T. (1964), “*El sistema político argentino y la clase obrera*”. Bs.As. Argentina: Eudeba.
- Di Tella, T. (1988), “*Sociología de los procesos políticos*”. Bs.As. Argentina: Eudeba.
- Di Tella, T. (2003), “*Perón y los sindicatos. El inicio de una relación conflictiva*”. Bs. As. Argentina: Ariel.
- 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.
- Germani, G. (1956), “*La integración de las masas a la vida política y el totalitarismo*”, Cursos Conferencias, N° 272, Bs. As. Argentina.

- Germani, G. (1973), “El surgimiento del peronismo: el rol de los obreros y de los migrante internos” En: Revista de Cs. Sociales “*Desarrollo Económico*”, Vol. 13, Nº 51, octubre-diciembre. Bs. As. Argentina: IDES.
- Godio, J. (1989), “*El movimiento obrero argentino (1930-1943). Socialismo, comunismo y nacionalismo obrero*”. Bs. As. Argentina: Ed. Legasa.
- Godio, J. (1990), “*El movimiento obrero argentino 1943-1955: Nacimiento y consolidación de una hegemonía nacionalista-laborista*” Bs. As. Argentina: Ed. Legasa.
- Godio, J. (1991), “*El movimiento obrero argentino (1955-1990): Venturas y desventuras de la columna vertebral desde la resistencia hasta el menemismo*”. Bs. As., Argentina; Legasa.
- 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>
- Müller, A. (2000), “La reforma del Estado en el sector transporte: receta uniforme para un mundo heterogéneo” en *Revista Enoikos*, Nº 17 - Buenos Aires, Argentina.
- Müller, A. (2004), “Reforma y privatización en el sector transporte: reseña y balance preliminar”, en *Revista Desarrollo Económico* Nº 173. Vol.44. Buenos Aires, Argentina. IDES.
- Murmis, M.; Portantiero, J.C. (2004), “*Estudios sobre los orígenes del Peronismo*”, 1º Ed. 1971. Bs. As., Argentina: Siglo XXI.
- Palomino, H. (2005), “Los cambios en el mundo del trabajo y los dilemas sindicales 1975-2003”, en: “*Nueva Historia Argentina*”, Suriano, J. (Dir.). Bs. As., Argentina: Ed. Sudamericana.
- 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*, Nº 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.
- Senén González, S. y Bosoer, F. (2009), “*Breve historia del sindicalismo argentino*”. Bs. As., Argentina: El Ateneo.
- Svampa, M. (2007), “*Los avatares del sindicalismo argentino*” [en línea], publicado en enero 2007 [fecha de consulta: 01/09/10]. Disponible en: <http://www.maristellasvampa.net/publicaciones-periodisticos.shtml>
- 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.
- Torre, J.C. (Comp.) (1988): “*La formación del sindicalismo peronista*”. Buenos Aires, Argentina: Ed. Legasa.
- Trajtemberg, D., Medwid, B., Senén González, C. (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.