

**ANÁLISIS SOBRE LA VIGENCIA DE LAS
PROFESIONES, OFICIOS Y TRABAJOS
ESPECIALES EN EL SISTEMA DE SALARIOS
MÍNIMOS PROFESIONALES**

(2008)



PROYECTO DE MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE SALARIOS MÍNIMOS PROFESIONALES DE MÉXICO.

2008

- 06. Cajista de imprenta, oficial
- 41. Linotipista, oficial
- 63. Prensa offset multicolor, operador de
- 64. Prensista, oficial

Noviembre 2008

Índice

	Pág.
I. Antecedentes	3
I.1 Incorporación de trabajadores de la industria editorial y las artes gráficas	4
I.1.1 Oficial cajista de imprenta	4
I.1.2 Oficial prensista	7
I.1.3 Operador de prensa offset multicolor	9
I.1.4 Oficial linotipista	10
II. Justificación	11
II.1 Objetivo	12
II.2 Hipótesis	13
III. Situación actual	14
III.1 La industria editorial y de las artes gráficas	14
III.2 Marco conceptual	18
III.3 Trabajadores	19
III.4 Salarios	20
III.5 Ofertas de trabajo	21
III.6 Servicio Nacional de Empleo	22
III.7 Sindicalización	23
III.8 Información empresarial	24
III.9 Organizaciones empresariales	25
III.10 Talleres	26
III.11 Expertos	27
IV. Resultados	28
V. Recomendaciones	29

Bibliografía
Metodología

ANEXOS

I. Antecedentes

En 2008 se realizó la quinta etapa del **Proyecto de Modernización del Sistema de Salarios Mínimos Profesionales de México (SSMP)** llega a su quinta fase, y presenta los resultados de la investigación realizada durante el transcurso del año.

Este año, se analiza la vigencia de las ocupaciones de oficial cajista de imprenta, oficial linotipista, oficial prensista, operador de prensa offset multicolorl.

El análisis de la vigencia de las Profesiones, Oficios y Trabajos Especiales incluidos en el SSMP, tiene su fundamento en cinco criterios básicos, para determinar la inclusión de las ocupaciones al Sistema.

1. Tener cierto nivel de calificación
2. Ser trabajador asalariado
3. Que en la ocupación exista un número significativo de trabajadores
4. Los salarios pagados estén por debajo del grado de calificación.
5. Que no este sujeto a la contratación colectiva.

Los resultados de la investigación proporcionaran elementos para concluir la permanencia, modificación de la denominación y/o definición, o la exclusión de las ocupaciones en investigación.

I.1 Incorporación de trabajadores de la industria editorial y artes gráficas

En la plantilla laboral de las industrias relacionadas con la industria editorial y artes gráficas se ubican cuatro oficios del Sistema de Salarios Mínimos Profesionales, que se incorporaron en el período 1968 y 1974.

I.1.1 Oficial cajista de imprenta

En primer lugar, en 1968 se incluyó al oficial cajista de imprenta en el SSMP, el resultado del estudio concluyó en que cumplía con los criterios de incorporación al sistema y acordó la siguiente definición del puesto:

“Es el trabajador que compone tipos a mano para la impresión tipográfica de textos, ilustraciones y dibujos. Determina y hace la distribución de las líneas y el tipo que ha de emplearse, mide y coloca los tipos en el contenedor y los ajusta, pasa las líneas a la volanta y las sujeta adecuadamente; saca las pruebas y hace las correcciones necesarias¹.”

La evaluación técnica de los puestos de trabajo, se realizó mediante la metodología de puntos, y el resultado se presenta en el cuadro 1.

Cuadro 1
Evaluación del puesto de oficial cajista de imprenta
1968

Requisitos	Calificación	Puntos
Instrucción	Primaria o su equivalente	8
Experiencia	De más de uno hasta dos años	11
Iniciativa y destreza	Muy hábil y con iniciativa	6
Esfuerzo físico	Regular	5
Esfuerzo mental y visual	Regular	5
Responsabilidad por manejo de maquinaria y equipo	Manejo de equipo simple	3
Responsabilidad por manejo de materiales, artículos en proceso y valores	Manejo de materiales varios	3
Responsabilidad por la seguridad de otros	Basta un cuidado razonable	2
Responsabilidad por relaciones con los demás	Con sus compañeros y jefes	2
Medio ambiente	Trabajo corriente de taller	3
Riesgos	Medio	6
Total de puntos		55
Porcentaje arriba del SMG		37.9

Fuente: Monografías de los Salarios Mínimos Profesionales. CONASAMI. Versión 2004.

El elemento principal para la incorporación al sistema de salarios mínimos profesionales fue que el 80% de los casos estudiados, el oficial cajista de imprenta no percibía el salario mínimo que se determinó.

¹ Salarios mínimos vigentes a partir del 1 de enero de 2008. CONASAMI-STPS

Independientemente de los criterios evaluados, algunas de las habilidades inherentes para el desarrollo de sus funciones son: nivel de conocimiento medio, debido a que se requiere conocer a profundidad el conocimiento del idioma y uso de los diferentes tipos del equipo de impresión; alto dominio de la gramática, debido a que el arma el molde con el que se imprime el texto.

En la Encuesta Nacional de Ocupaciones y Empleo (ENOE), que elabora el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la Secretaría del Trabajo y Previsión Social (STPS), se tiene información sobre las ocupaciones, agrupadas en grupos unitarios, de acuerdo a las definiciones contenidas en la Clasificación Mexicana de Ocupaciones (CMO)².

Los trabajadores del grupo unitario 5233 trabajan con métodos tradicionales la impresión o estampado de papel, metas, tejido y otros materiales por serigrafía, litografía, fotograbado, entre otros. Incluye a los trabajadores que encuadernan libros y realizan diversas tareas en el acabado y decoración de los mismos, a los que graban por diversos procedimientos, piedras litográficas, planchas, cilindros, matrices y clisés para la imprenta.

También considera a quien se especializa en armar manualmente los tipos y los dispone para su impresión.

Algunas de sus tareas con:

- Imprimir en prensas de pequeñas proporciones tarjetas, recibos, notas de remisión, programas, calendarios, entre otros.
- Distribuir las formas, blancos y clisés para componer las páginas y disponerlas en orden para su impresión.
- Encuadernar a mano libros, documentos, revistas y otras publicaciones.
- Grabar con herramientas manuales dibujos decorativos o letras sobre las cubiertas de los libros.
- Manejar el teclado de las máquinas que marcan las letras en una película o en papel sensible para ser reproducidas en placas de impresión.
- Grabar con máquinas manuales las planchas y cilindros de metal y/o al aguafuerte y retocar las planchas y cilindros de metal.
- Realizar tareas afines.³

De acuerdo a la CMO las denominaciones incluidas en el Grupo Unitario 5233 Impresores, linotipistas, fotograbadores y similares, se observa en el cuadro 2, que incluyen tres de los cuatro oficios investigados se incluyen en este grupo unitario (cajista, prensista y linotipista).

² Clasificación Mexicana de Ocupaciones, (CMO) Volumen I y Volumen II. INEGI.

³ Op. cilt

Cuadro 2
Listado de ocupaciones del grupo unitario 5233 Impresores, linotipistas, fotograbadores y similares

Denominaciones similares a los oficios investigados	Denominaciones no similares	
<p>Cajista de imprenta</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Cajista compaginador ▪ Cajista de composición a mano ▪ Cajista de composición a máquina ▪ Cajista de imprenta ▪ Cajista de moldes de impresión ▪ Cajista de artes gráficas ▪ Cajista prensista ▪ Compositor de imprenta ▪ Formador tipográfico ▪ Moldeador de imprenta ▪ Tipografista ▪ Tipógrafo <p>Oficial prensista</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prensista de boletos ▪ Prensista de imprenta <p>Oficial Linotipista</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Linotipista 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Acuafortista de fotograbado ▪ Acuafortista de grabado ▪ Empastador ▪ Empastador de imprenta ▪ Encuadernador ▪ Engomador de encuadernación ▪ Foliador de cheques ▪ Foto formador ▪ Fotograbador ▪ Fotograbador de línea ▪ Fotograbador directo ▪ Fotomecánico de fotograbado ▪ Grabador de plantillas ▪ Graficadora de impresiones ▪ Corrector de pruebas de imprenta ▪ Impresor de grabado en relieve 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Guillotinista ▪ Guillotinista de imprenta ▪ Linotipista ▪ Monotipista ▪ Teclista monotipista ▪ Huecograbador ▪ Impresor de papeles pintados ▪ Impresor de playeras y gorras ▪ Impresor de serigrafía ▪ Intercaladora de pastas para libros ▪ Minervista ▪ Rotograbador de imprenta ▪ Serigrafista ▪ Terminador de fotograbado ▪ Litografista ▪ Litógrafo

Fuente: Clasificación Mexicana de Ocupaciones, INEGI.

I.1.2 Oficial prensista

También en 1968, el oficial prensista fue incorporado al SSMP. La CONASAMI acordó la siguiente definición para la ocupación:

Es el trabajador que prepara y opera diferentes clases de prensas para imprimir textos en un solo color, ilustraciones, dibujos sobre papel y otros similares. Ajusta su prensa, recibe las formas, enrama, coloca papel, entinta y la pone a funcionar; saca las pruebas y realiza el tiro; vigila el correcto funcionamiento de la máquina, su lubricación y mantenimiento.⁴

El estudio de evaluación de puesto se realizó con el método de puntos y los resultados fueron se presentan en siguiente cuadro.

Cuadro 3
Resultados de la evaluación realizada para incorporar al oficial prensista 1968

Requisitos	Calificación	Puntos
Instrucción	Primaria o equivalente	8
Experiencia	De más de seis meses hasta 1 año	6
Iniciativa y destreza	Cuidado y habilidad corrientes	4
Esfuerzo físico	Regular	5
Esfuerzo mental y visual	Regular	5
Responsabilidad por manejo de maquinaria y equipo	Prensa eléctrica	8
Responsabilidad por manejo de materiales, artículos en proceso y valores	Manejo de materiales varios	3
Responsabilidad por la seguridad de otros	Cuidado razonable	2
Responsabilidad por relaciones con los demás	Con sus compañeros y jefes	2
Medio ambiente	Trabajo corriente de taller	3
Riesgos	Medio	6
Total de puntos		52
Porcentaje arriba del SMG		35.8

Fuente: Monografías de los Salarios Mínimos Profesionales. CONASAMI. Versión 2004.

El CMO incluye al oficial prensista en el grupo unitario 5333 Operadores de máquinas para la impresión y encuadernación.⁵

Los trabajadores de este grupo unitario controlan, operan, y vigilan diversos tipos de máquinas que imprimen textos, ilustraciones, dibujos o colores sobre papel, metal y otros materiales, así como en la encuadernación de libros y grabación de sus cubiertas.

Son obreros capacitados que tienen suficiente experiencia en el manejo de la máquina o instalación industrial. Algunas de las actividades que realizan son

⁴Salarios mínimos vigentes a partir del 1 de enero de 2008. CONASAMI-STPS

⁵ Clasificación Mexicana de Ocupaciones, INEGI. Vol.I y II.

operar y vigilar el funcionamiento de una maquina destinada a un proceso productivo.

Generalmente los trabajadores realizan sus actividades accionando tableros de control, palancas, interruptores, herramientas neumáticas, etcétera.

Sus principales tareas son:

- Controlan y vigilan prensas de cilindro y de platina, prensas rotativas, offset, litográficas y rotograbado para imprimir periódicos, carteles, revistas, libros, folletos, etcétera.
- Operan y vigilan máquinas de encuadernar.
- Controlan y vigilan prensas para grabar motivos decorativos y letras sobre la cubierta de libros.
- Realiza tareas afines.

El listado de ocupaciones que incluyen el grupo unitario 5333 se presentan en el siguiente cuadro.

Cuadro 4
Listado de ocupaciones del grupo unitario 5333 operadores de máquinas para la Impresión y encuadernación

Denominación afín al oficial linotipista	Denominación no afín al oficial linotipista
<p>Oficial prensista</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Operador de prensa de imprimir ▪ Operador de prensa Offse ▪ Operador de prensa de fotograbado ▪ Operador de prensa de planchado ▪ Operador de prensa de platino ▪ Operador de prensa de pruebas de letras impresas ▪ Operador de prensa de rotograbado ▪ Operador de prensa litográfica ▪ Operador de prensa rotativa ▪ Operador de prensa rotograbadora ▪ Prensista de imprenta <p>Oficial offset multicolor</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Operador de prensa Offse ▪ Maquinista de Offset <p>Oficial linotipistar</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Operador de linotipo 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Armador de paginas ▪ Doblador de imprenta ▪ Formador de fotomecánica ▪ Formador de huecos de cajas ▪ Formador de imprenta ▪ Formador de notas y material gráfico en periódico ▪ Formador de periódico ▪ Grabador de cilindros metálicos de impresión a máquina ▪ Grabador de circuito impreso ▪ Grabador de impresos ▪ Grabador en imprenta ▪ Grabador de imprenta al aguafuerte ▪ Guillotinerero de encuadernación ▪ Maquinista de pegadora ▪ Operador de impresora de alta velocidad. ▪ Operador de impresora de ranuras ▪ Operador de máquinas litográficas ▪ Operador de máquina de coser libros ▪ Operador de máquina de encuadernación ▪ Operador de maquina heliográfica ▪ Operador de máquina impresora braille ▪ Operador de máquina impresora de marcas ▪ Operador de máquina unidora con pegamento ▪ Operador de litográfica directa ▪ Operador de torno de copiado ▪ Pegador de bloks a máquina ▪ Pegador de línea de ensamble ▪ Maquinista caville ▪ Maquinista de rotativa a colores

Fuente: Clasificación Mexicana de Ocupaciones, INEGI) Volumen I y Volumen II. INEGI. .

I.1.3 Operador de prensa offset multicolor

En 1972 se incorporó al operador de offset multicolor al sistema de salarios mínimos profesionales. El Consejo de Representantes de la CONASAMI aprobó la siguiente definición del puesto.

Es el trabajador que opera una o varias prensas automáticas o semiautomáticas para la impresión e offset multicolor. Prepara las placas y las monta; entinta rodillos, regula la presión, carga el papel, hace funcionar la prensa, saca pruebas, realiza el tiro final verificando el correcto funcionamiento del equipo. Cuando la impresión deba hacerse en varios colores, repite la operación según el número de tintas. En su caso supervisa ayudantes.⁶

El estudio sobre evaluación de puesto presentó los siguientes resultados.

Cuadro 5
Resultados de la evaluación realizada para incorporar al
operador de prensa offset multicolor
1972

Requisitos	Calificación	Puntos
Instrucción	Segundo de secundaria o equivalente	13
Experiencia	De más de 1 hasta 2 años	11
Iniciativa y destreza	Muy hábil y con iniciativa	6
Esfuerzo físico	Regular	5
Esfuerzo mental y visual	Regular	5
Responsabilidad por manejo de maquinaria y equipo	Máquina offset	8
Responsabilidad por manejo de materiales, artículos en proceso y valores	Manejo de materiales varios	3
Responsabilidad por la seguridad de otros	Cuidado razonable	2
Responsabilidad por relaciones con los demás	Con sus compañeros y jefes	2
Medio ambiente	Trabajo sucio y ruidoso	6
Riesgos	Medio	6
Total de puntos		67
Porcentaje arriba del SMG		46

Fuente: Monografías de los Salarios Mínimos Profesionales. CONASAMI. Versión 2004.

La CMO 2000, ubica al operador de prensa offset en el grupo unitario 5333: Operadores de máquinas para la impresión y encuadernación (ver cuadro 4).

De 42 ocupaciones en el grupo sólo dos corresponden al operador de offset multicolor, aunque cabe hacer la aclaración de que no se menciona lo referente al tipo de color usado en el equipo de impresión.

⁶ Salarios mínimos vigentes a partir del 1 de enero de 2008. CONASAMI-STPS

I.1.4 Oficial linotipista

Por último el oficial linotipista fue incorporado al régimen de salarios mínimos profesionales en 1974.

La CONASAMI definió las funciones del oficial linotipista como:

“Es el trabajador que prepara y opera un linotipo; recibe el o los escritos a copiar y las instrucciones para hacerlo. Realiza el trabajo, saca las matrices, manda sacar las pruebas y si hay errores los corrige.”⁷

La evaluación del puesto con el sistema de puntos concluyó en los siguientes resultados.

Cuadro 6
Evaluación de puesto del oficial linotipista
1974

Requisitos	Calificación	Puntos
Instrucción	Secundaria o equivalente	16
Experiencia	De más de 2 a 3 años	16
Iniciativa y destreza	Muy hábil y con iniciativa	6
Esfuerzo físico	Regular	5
Esfuerzo mental y visual	Alto	8
Responsabilidad por manejo de maquinaria y equipo	Manejo de linotipo	8
Responsabilidad por manejo de materiales, artículos en proceso y valores	Manejo de materiales varios	3
Responsabilidad por la seguridad de otros	Cuidado razonable	2
Responsabilidad por relaciones con los demás	Con sus compañeros y jefes	2
Medio ambiente	Corriente de taller	3
Riesgos	Medio	6
Total de puntos		75
Porcentaje arriba del SMP		51.4

Fuente: Monografías de los Salarios Mínimos Profesionales. CONASAMI. Versión 2004.

En el CMO ubica al oficial linotipista el grupo unitario 5333 (ver cuadro 4).

De 42 ocupaciones del grupo unitario sólo uno corresponde al oficial linotipista.

Este grupo de operadores de máquinas para la impresión y encuadernación registró en 2007 a 42 mil 360 trabajadores ocupados.

En el grupo unitario también se encuentra el oficial linotipista, como se aprecia en el cuadro 2. En el grupo unitario 5233 el linotipista también se encuentra una vez de las 46 ocupaciones.

⁷ Salarios mínimos vigentes a partir del 1 de enero de 2008. CONASAMI-STPS

II. Justificación

En la industria editorial y de las artes gráficas del total de ocupaciones existen cuatro oficios de trabajadores con salario mínimos profesionales: el oficial cajista de imprenta, el oficial linotipista, el oficial de prensa y el operador de prensa offset multicolor.

De 1968 al 2008 se han realizado cambios importantes, en los sistemas de producción y la automatización de los procesos de trabajo de la industria editorial y de las artes gráficas, lo anterior repercutió en modificaciones en la organización del trabajo.

II.1 Objetivo. Investigar en la industria editorial y las artes gráficas, la vigencia de las ocupaciones: oficial cajista de imprenta, oficial linotipista, operador de prensa offset multicolor y oficial prensista, considerando el avance tecnológico y los cambios en la organización del trabajo.

II.2 Hipótesis. El desarrollo tecnológico y los cambios en la organización del trabajo en la industria de la impresión modificaron la estructura ocupacional, con una tendencia dominante a reducir la importancia del oficial cajista de imprenta y del oficial linotipista, y modificando las funciones del operador de prensa offset multicolor y del oficial prensista.

III. SITUACIÓN ACTUAL

III.1 La industria editorial y de las artes gráficas

Son tres las grandes divisiones del trabajo en la industria: 1) La editorial, en la que se encuentran todas las fases del proceso. 2) empresas que elaboran folletos y revistas, 3) empresas pequeñas que producen trabajos de escaso volumen (hojas membretadas, volantes, tarjetas de presentación, etiquetas, invitaciones, facturas, talonarios, entre otros servicios, adicionalmente pueden trabajar otras técnicas de impresión, como: ploter, serigrafía e otras). Las tres formas coexisten en el mercado, en algunos casos compiten, en otros se complementan y en otros no tienen relación ⁸. También son las fases del proceso de trabajo: a) la composición del texto, b) la impresión, c) la encuadernación.

Al analizar el proceso de composición del texto se observan los cambios en la organización del trabajo y en el proceso técnico de la impresión, derivados del proceso de modernización en la industria. La composición del texto se realiza fundamentalmente por dos procedimientos: sistema de tipografía tradicional (monotipia y linotipia)⁹ que se relaciona con la impresión de prensas plana, y el sistema de fotocomposición que se relaciona al uso de máquinas offset, si bien en un momento fue un proceso de coexistencia de ambos sistemas, actualmente es dominante el sistema de fotocomposición, el tradicional se mantiene de manera esporádica en algunos procesos que realizan las micro empresas.

En el sistema tradicional requería de ocupaciones calificadas como: linotipistas, cajistas y maquinistas de impresión, los dos primeros detentaron un alto prestigio y los maquinistas tuvieron una estructura de oficiales; las ocupaciones con poca calificación (que requieren poco tiempo de aprendizaje) son los que realizaban el picado, pruebas y platinas.

La fotocomposición es una innovación tecnológica del proceso de trabajo, el teclado de textos se realiza en computadoras personales lo que simplifica el proceso y sustituye las funciones del cajista, linotipista, picador y pruebero, permite controlar el ritmo y calidad del trabajo, en el proceso de trabajo se crea una nueva ocupación, el montador y compositor que consiste en buen aparte en el manejo del color (fotografía, clichés y revelado, principalmente).

Sobre lo anterior se dice: *“En lo genes de todo computador hay un linotipo, esos armatostes descomunales en vía de extinción, operados por hincados*

⁸ Bilbao Andrés. El proceso de trabajo en Artes Gráficas: tecnología y descentralización productiva en Trabajo y Relaciones en Sectores Productivos: Nuevas Tendencias. Sociología del Trabajo No. 9, primavera de 1990. Editorial Siglo veintiuno de España Editores S.A. Madrid España.

⁹ La monotipia consiste en armar la impresión letra a letra y la linotipia arma líneas enteras.

que legaban a sus descendencia un destino también de sus mayores. Se era linotipista por curiosa cooptación.¹⁰

Cabe hacer la aclaración que en las artes gráficas existe una variedad de técnicas de impresión, como son: tipografía (objeto de estudio), litografía, flexografía, grabado, serigrafía, calcografía, huecograbado y xilografía, entre las más significativas.

Independientemente de las definiciones vigentes para las profesiones oficios y trabajos especiales se localizaron algunas otras que a continuación se presentan.

Cajista, cajista tipógrafo o tipógrafo. Oficial de imprenta que para realizar una publicación la componía a mano con componedor y regleta. Sobre cada regleta se distribuyen las letras, o caracteres tipográficos componiendo palabras, signos de puntuación y espacios en blanco, que el operador debía tomar de las cajas de acuerdo a las características de los tipos, tamaños, mayúsculas, minúsculas, espacios, entre otros.

Linotipista, El operador pulsa la tecla correspondiente ubicada en un teclado similar al de la máquina de escribir seleccionaba un carácter tipográfico determinado. Al pulsar la tecla, salía de un depósito colocado en la parte alta de la máquina, se repite la operación para formar las palabras y la línea, pasa a la caja de fundición, y formaba un lingote con la línea en un solo bloque. Los tipos utilizados para la fundición de la línea, la máquina las recogía para distribuirlos a su lugar, cuando el lingote de la línea deja de usarse se funde nuevamente para elaborar un nuevo lingote.

El proceso de linotipia mecánica cuenta con ocho departamentos que son: Jefatura de Talleres, Linotipo Mecánico, Formación de Cajas, Enrame, Prensa, Encuadernación, Fundición, y Almacén. Para la composición tipográfica por computadora existen seis departamentos: Tipografía por Computadora, Formación de Cajas en Frío, Cámara de Negativos, Prensa *Offset*, Encuadernación y Almacén. El personal administrativo está distribuido en cinco departamentos: Corrección de Estilo, Unidad Administrativa, Regencia, Costos, Dibujo y Tipografía.¹¹

En ese proceso se tenía una permanente exposición y contacto con el plomo y a los gases generados por su fundición, lo que generaba riesgos de trabajo importantes como se menciona a continuación.

El proceso de linotipo mecánico inicia cuando los linotipistas teclean el texto en una máquina litográfica, a fin de componer líneas de tipos que pasan a un

¹⁰ Domínguez G. Oscar. Alquinista de plomo. En ELESPECTADOR.COM

<http://www.elespectador.com/impreso/articuloimpreso89842-alquimistas-de-plomo>

¹¹ Aguilar-Madrid Guadalupe, M.C. y otros. Exposición ocupacional a plomo inorgánico en una imprenta de la Ciudad de México, en Salud Pública Méx 1999; Vol. 41(1):42-54.

molde, el cual es alimentado con una aleación de plomo, estaño y antimonio; estos metales permanecen en estado líquido dentro de un crisol. Una vez en el molde, los metales se solidifican de tal modo que se van formando lingotes con letras invertidas. En este puesto la exposición crónica se da por la volatilidad de los metales al fundirse y por la manipulación de los lingotes.¹²

Más tarde, los formadores de cajas esmerilan cada lingote para dar un realzado a las letras y los colocan en galeras de acuerdo con el orden que lleva el texto; en esta tarea la exposición al metal se da por las partículas de plomo generadas al esmerilar y por la manipulación de las galeras. Posteriormente, estas últimas se envían al área de enrame donde los trabajadores las ordenan por número de páginas y las montan en una rama de metal, fijándolas con guías de madera; por último, los prensistas colocan la rama en las planchas de las prensas. En estos dos últimos puestos la exposición al metal se da por la manipulación de las galeras al acomodarlas en la rama y al impregnarlas de tinta en las prensas. De este modo, desde el área de linotipo hasta la de prensa, todas las mesas de trabajo se encuentran contaminadas por partículas de plomo. Una vez impresos, los pliegos de papel pasan al departamento de Encuadernación donde se cortan, compaginan y cosen, y se encuadernan con las portadas.¹³

El proceso de sustitución de del sistema de impresión caliente a frío se da durante un largo tiempo, de este hecho se tienen tres referencias.

1. El diario el Universal, entre 1974 y 1975, enfrentó la oposición de la Unión Linotipográfica para incorporar el proceso de fotocomposición en la elaboración del periódico, sustituyendo el sistema de tipografía “caliente” (por medio del linotipo), después de una larga y difícil negociación los trabajadores aceptaron un convenio que implicaba una mejora salarial y la capacitación para poder incorporarse al nuevo sistema de trabajo, debido a que también actualizaron el sistema de impresión con la incorporación de la rotativa Harris 1650.¹⁴

2. En la imprenta donde se llevó a cabo una investigación sobre la exposición ocupacional al plomo, dicha empresa opera desde 1935, en la Ciudad de México y hasta 1990 todos los libros se hicieron mediante linotipo mecánico. A partir de la década de los noventa la empresa incorporó un sistema de composición tipográfica en frío que requiere exclusivamente del uso de computadoras e impresoras láser, y para la impresión de libros, del proceso de *offset*. Empero, cabe recordar aquí que para una parte considerable de las publicaciones que se producen en la empresa, aún se emplea el proceso de linotipo mecánico.

El uso de tipografía por computadora se ha generalizado en la industria de la impresión y la encuadernación; se trata de una práctica que ha revolucionado

¹² Aguilar-Madrid Guadalupe, M.C. y otros. op- cit

¹³ Aguilar-Madrid Guadalupe, M.C. y otros. op- cit

¹⁴ El Universal <http://biblioweb.dgsca.unam.mx/libros/designios/prim.html>

los procesos de composición tipográfica anteriores, eliminando al mismo tiempo la exposición a plomo. Como resultado, el linotipo se ha vuelto casi obsoleto, aunque en la imprenta en cuestión se sigue utilizando el proceso de composición por linotipo mecánico, según el tipo de libro que se le solicite, lo cual significa que los trabajadores continúan exponiéndose a plomo inorgánico hasta la fecha.¹⁵

Cabe señalar que lo presentado anteriormente data de hace 18 años.

¹⁵Aguilar-Madrid Guadalupe, M.C. y otros. . op- cit

III.2 Marco conceptual

De acuerdo al Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (SCIAN) que elabora el INEGI las ocupaciones señaladas están incluidas en la clase 323 Impresión e industrias conexas, la clase industrial incluye las subclases: 323111 Impresión de libro, periódicos y revistas; y, 323119 Impresión de formas continuas y otros impresos.

Sin embargo, una de las fuentes importante para conocer algunas características de las ocupaciones en investigación en la ENOE.

En el grupo unitario 5233 Impresores, linotipistas, fotograbadores y similares, tiene 46 ocupaciones, 11 corresponden al oficial cajista de imprenta, dos al oficial prensista y uno al oficial linotipista, en total 14 ocupaciones que representa el 30.4% del total de ocupaciones del grupo unitario. Por su parte, en el grupo unitario 5333 tiene 42 ocupaciones, se encontró una del oficial linotipista, dos del operador de prensa offset multicolor y 11 del oficial prensista sumando 14 ocupaciones en total, cifra que concentró responde al 33.3% de las ocupaciones del grupo. Cabe señalar que el oficial prensista y el oficial linotipista están en los dos grupos unitarios.

Por su parte en el observatorio laboral contiene la descripción de cajista de composición manual como “Las ocupaciones comprendidas en esté módulo forman textos, encabezados, títulos para impresos comerciales, sociales con tipos y piezas móviles, en un taller de tipografía”.¹⁶

¹⁶ El observatorio laboral

III. 3 Trabajadores.

Un documento de la Cámara Nacional de la Industria Editorial Mexicana (CANIEM) señala que “Esta institución clasifica el empleo de una manera diferente a la utiliza INEGI, ya que lo agrupa en dos grandes divisiones: Empleados Directos y *Free Lance*. Así, en 2005 la industria editorial privada ocupó a 12,959 personas, de los cuales 9,125 eran empleados directos y 3,834 correspondían a la modalidad *Free lance*. Entre 1998 y 2005 la ocupación total prácticamente permaneció estática, ya que registró una variación de 1.1% en promedio anual... El empleo tipo *Free Lance*, esta compuesto tanto por personas como por empresas que prestan sus servicios. El empleo de personas en esta categoría representó el 27.2% del empleo total entre 1998 y 2005. En términos de subsectores editoriales, en promedio en ese período, los libros de Interés general aportaron la mayor ocupación de la categoría (45.3%), seguido por los libros de Texto (33.7%), que observaron una tendencia creciente, y Ciencia y Técnica (19.5%)¹⁷

Por su parte la Cámara Nacional de las Artes Gráficas (CANAGRAF) estima una población de 42 mil puestos de trabajo para el oficial prensista y el operador de offset.

La ENOE utiliza la clasificación del CMO para presentar la información referente a las ocupaciones. Las cifras que se presentan son las que más representan a las ocupaciones estudiadas, cabe señalar que entre los dos grupos son en total 88 ocupaciones y las cuatro que se estudian son 28, que representan 31.8% del total de ocupaciones.

En 2007, el cajista de imprenta, oficial prensista, oficial linotipista y operador de offset se ubican en los grupos unitarios 5233 y concentró 68 mil 924 trabajadores y el grupo unitario 5333 reportó 42 mil 360 trabajadores, el total de trabajadores fue de 111 mil 284. De acuerdo a la posición en el trabajo 6 mil 929 son empleadores (6.2% del total), los trabajadores por su cuenta son 17 mil 690 (15.9%), los trabajadores asalariados son 84 mil 41 (75.5%) y los trabajadores sin pago y otros trabajadores no clasificados anteriormente son 2 mil 624 (2.4%).

Para efectos del análisis del estudio se consideraran exclusivamente a los trabajadores asalariados y presenta un escenario de las características de los trabajadores de la industria de las artes gráficas, considerando que no se refiere exclusivamente a las cuatro ocupaciones que investigamos, ver anexo 1.

¹⁷ Op. Cil. Pp.63

III. 4 Salarios

Actualmente el salario diario de las cuatro ocupaciones en estudio son:

Ocupaciones	Áreas geográficas (pesos diarios)		
	A	B	C
Oficial cajista de imprenta	72.37	70.35	68.05
Oficial linotipista	79.46	77.31	74.96
Operador de offset multicolor	76.65	74.45	72.14
Oficial prensista	71.47	69.34	67.14

Fuente: Salarios mínimos vigentes a partir del 1 de enero de 2008. CONASAMI-STPS

Tabuladores

Se analizaron tres tabuladores de salario de empresas editoriales correspondientes a la jurisdicción federal y sólo uno presentó información sobre las ocupaciones de prensista y prensista offset en 2007, el operador de Freeder cuatro colores (prensa offset) registró un salario diario de \$112.35 superior en 52.4% al salario mínimo profesional correspondiente, y el operador de prensa con un salario diario de \$249.50, superior en 263% al salario mínimo profesional respectivo, ver anexo 2.

Por su parte, en la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del Distrito Federal (JLCA-DF) se realizaron en el período enero-junio de 2008, 145 negociaciones salariales por parte de sindicatos relacionados con la industria de la impresión e industrias conexas que benefician a 7 mil 57 trabajadores, ver anexo 3.

Se cuenta con información sobre el salario más bajo del tabulador y el más alto, sin embargo, no se dispone de información del nombre de la ocupación a la que le asignan los salarios. El promedio del salario más bajo es de \$76.73 diarios y el más alto es de \$226.70, el promedio general del tabulador fue de \$151.71, los datos estimados representan exclusivamente el comportamiento de los salarios pactados en los contratos, que no necesariamente corresponden a los cajistas, linotipistas, prensistas y operadores de offset.

Negociaciones salariales y contractuales 2008

Junta Local de Conciliación y Arbitraje del D. F.

Conceptos	Trabajadores	Salario promedio diario (\$)	Negociaciones
Enero	740	119.18	19
Febrero	600	112.76	21
Marzo	649	109.17	18
Abril	1446	168.06	41
Mayo	415	181.42	13
Junio	3207	186.42	33
Total	7057	151.71	145

III.5 Ofertas de trabajo

En Internet se consultaron seis bolsas de trabajo (<http://www.empleo.gob.mx/>; <http://www.computrabajo.com.mx/>; <http://acciontrabajo.com.mx/>; <http://occ.com.mx/>; <http://www.manpower.com.mx/>; <http://www.bumeran.com.mx/>), en ninguna se ofrecieron empleos de cajista de imprenta y linotipista. Sin embargo, en las tres primeras se presentaron ofertas de trabajo para prensistas y operadores de offset, ver anexo 4.

De 26 ofertas de trabajo, el oficial prensista concentró 15 y las 11 restantes correspondieron al operador de prensa offset. Para el prensista el salario más bajo ofrecido fue de \$49.03 al día, el salario promedio fue de \$186.47 y el más alto de \$350.00 al día, por su parte, el salario mínimo profesional (smp) en 2008 es de \$71.47 diarios (área geográfica "A"), el salario promedio representa 2.6 veces el smp.

Por su parte, el operador de offset registró 11 ofertas de trabajo, la menor oferta fue de \$116.67 diarios, el salario promedio fue de \$197.79 y la propuesta más alta fue de \$400.00. el salario promedio diario es también 2.6 veces el smp.

Cabe señalar que en la información que proporciona en internet, no se indican las funciones de los operadores, simplemente indican el tipo de maquinaria que requieren operar, generalmente les solicitan de dos a tres años-experiencia.

Al considerar las dos ocupaciones juntas se tiene que oferta de empleo con el menor salario fue de \$49.03 diarios, el salario promedio de \$191.26 y el más alto de \$400.00.

Como se observa los niveles salariales de oficial prensista y operador de offset multicolor son superiores a los salarios mínimos profesionales del prensista y operador de offset.

La Cámara Nacional de la Industria de las Artes Gráficas informó, que el salario de un prensista en máquina offset de una tinta oscila entre \$4 mil 800 y \$6 mil mensuales, y para un prensista offset de una máquina de cuatro colores oscila entre \$12 mil y \$16 mil mensuales.

III.6 Servicio Nacional de Empleo

Considerando la relación permanente que tienen las representaciones estatales de Servicio Nacional de Empleo con las empresas que solicitan personal y los trabajadores que requieren ocuparse, se enviaron 28 solicitudes de información a los Directores de empleo estatales y posteriormente se realizó la comunicación telefónica con 25 representaciones estatales a las áreas de vinculación laboral y/o consultoría de empleo, para solicitar información sobre los casos de empresas que hayan solicitado cubrir las plazas de cajista de imprenta y linotipista, ver anexo 5.

En la representación de Ciudad del Carmen nos proporcionaron los datos de las empresas, de tal forma que se pudo consultar directamente con ellas.

En Guerrero además de la consulta a Chilpancingo se tuvo comunicación con Ciudad Altamirano y Onilala.

En Hidalgo nos informaron que un trabajador solicitó trabajo como linotipista pero no existió la oferta de trabajo.

En 23 representaciones se informó que durante el 2008 no se había presentado solicitudes de las empresas para cubrir los puestos de cajista de imprenta y/o linotipista.

En dos representaciones estatales al cierre de la elaboración del informe no se tenía respuesta.

En las restantes entidades no se consultó por ser concentraciones mayoritariamente urbanas o se tuvieron problemas para establecer la comunicación (no contestaron o existían problemas técnicos con las líneas telefónicas).

III.7 Sindicalización

Por medio de internet se consultó información sobre sindicatos de jurisdicción federal, y de jurisdicción local sólo se obtuvo información del Distrito Federal. En la jurisdicción federal se ubicaron cinco sindicatos que en conjunto representan a 993 trabajadores. En la Junta Local del Conciliación y Arbitraje del DF (JLCA) se localizaron 45 sindicatos que representan a 14 mil 443 trabajadores, cabe señalar que la ENOE reporta 21 mil 232 trabajadores en el Distrito Federal y 12 mil 230 trabajadores con contrato de trabajo (puede ser individual o colectivo) lo que representa un alto nivel de sindicalización, considerando que son fuentes distintas de trabajo. Las cifras analizadas de la ENOE se refieren a los oficiales y no considera en esos grupos a los ayudantes, por su parte, los sindicatos consideran a los trabajadores de las empresas que pueden ser los sea ayudantes, oficiales e incluso en algunas labores administrativas, ver anexo 6.

Se consultó con el Sindicato Nacional de Trabajadores, Empleados de la Industria de Artes Gráficas, sus Similares y Conexos perteneciente a la Confederación Revolucionaria de Trabajadores (CRT) sobre la vigencia del oficial cajista de imprenta y linotipista e informó que tienden a desaparecer, y el sindicato no cuenta con afiliados de estas ocupaciones, ver anexo 7.

III.8 Información empresarial

Establecimientos con personal asalariado de entre uno y 10 trabajadores. Este grupo es importante considerarlo debido que se pretendía encontrar en estas empresas al cajista de imprenta y al linotipista. Concentra a 32 mil 900 trabajadores, que representa el 39.1% de los trabajadores, de los cuales el 82% son hombres y el 12% mujeres; el 94.1% trabaja en la industria de la impresión e industrias conexas; el 31.9% tiene contrato de trabajo (el 12.1% es trabajador temporal y el 87.6% es de planta); el 84.8% recibe sueldo fijo y el 6.1% es variable; el 43.2% no tiene prestaciones sociales y el 35.8% tiene seguridad social y otras prestaciones sociales; el 54.1% tiene prestaciones laborales y el 44.4% no tiene prestaciones laborales.

Establecimientos con entre 11 y 50 trabajadores asalariado. Ocupa a 22 mil 180 trabajadores que representan el 26.4% del total de trabajadores asalariados; el 69.7% son hombres y el 30.3% mujeres; el 86% trabaja en la industria de la impresión e industrias conexas; el 74% tiene contrato de trabajo (el 9% es trabajador temporal y el 90.2% es de planta); el 77.4% recibe sueldo fijo y el 8.4% es variable; el 5.2% no tiene prestaciones sociales y el 83.8% tiene seguridad social y otras prestaciones sociales; el 92.6% tiene prestaciones laborales y el 6% no tiene prestaciones laborales.

Se realizó el contacto con empresas de hasta 50 trabajadores. De la que se derivan las siguientes consideraciones.

En todos los casos informaron que no ocupan cajistas de imprenta o linotipistas, que el cajista seguramente dejó de ser una ocupación importante, y el linotipista puede que se ocupe en microempresas o se dedique a hacer maquila incluso para algunos informante clave, no existe diferencia entre prensista de offset multicolor y oficial prensista.

En un caso, señala que de cinco trabajadores de producción, uno es prensista y el resto son ayudantes de prensista o ayudantes generales. En general señalaron que el salario de estas ocupaciones se determinan en función de las características de la prensa (tamaño de las hojas a imprimir -carta, oficio, doble carta, cuatro cartas o seis cartas-); el número de colores que acepta la maquinaria, y a la calidad de impresión lograda por el operador del equipo. En un establecimiento se le paga al prensista \$200.00 diarios por laborar en un equipo que imprime doble carta, si fuera tamaño carta el salario sería de \$160.00, si el tamaño de la impresión fuera de cuatro tamaños carta el salario sería de \$250.00 diarios, ver anexo 8.

III. 9 Organizaciones empresariales

Se realizaron consultas a la Cámara Nacional de la Industria Editorial Mexicana (CNIEM), la Unión de Industriales Litográficos de México A.C. (UILMAC) y la Cámara Nacional de las Artes Gráficas (CANAGRAF), ver anexo 9.

En la CNIEM indicaron que no tienen relación con el proceso de trabajo de pre-prensa y las actividades de los talleres de impresión. La UILMAC un el instructor de operación de offset informó que el cajista de imprenta y linotipista no existen como trabajadores asalariados en el mercado de trabajo, aunque señaló la posibilidad de que se localicen en la Plaza de Santo Domingo.

La Cámara Nacional de las Artes Gráficas informó que de acuerdo con la información recabada a través de sus delegaciones los puestos de cajistas de imprenta y linotipista ya no existen en el mercado laboral e indica que no tiene salario de referencia para esos puestos.

Respecto al oficial prensista y operador de Offset, señala que el operador a una tinta (prensista) tiene un ingreso de entre \$4 mil 800.00 y \$6 mil al mes, mientras que para el operador de offset de cuatro colores el salariomensual es de entre \$12 mil y \$16 mil.

Estima en 42 mil puestos de trabajo asalariados para los para las dos ocupaciones.

III.10 Talleres

En los portales de Santo Domingo no se encontró a cajistas o linotipistas asalariado, se contacto con un excajista, que señalo que trabajo ocho años en una imprenta, pero al incorporar la computadora fue desplazado, tiene cinco años laborando en Santo Domingo pero que casi ya no usan las caja de imprenta, los que las manejan, realizan esa actividad con una diversidad de funciones que lo hacen polivalente tanto en el proceso de trabajo como en las técnicas de impresión que requieren los trabajos solicitados. (tipografía y serigrafía, entre los más usados), ver anexo 10.

III.11 Expertos

Durante el proceso de investigación se logro realizar consultas con dos expertos, ver anexo 11.

1. En la Unión de Industriales Litográficos A.C. uno de sus instructores de offset, informo que al menos en el área metropolitana de la Ciudad de México no existen cajistas de imprenta ni linotipistas, aunque posiblemente en los establecimientos pequeños o en los portales de la Plaza de Santo Domingo.

2. Un Exjefe de redacción de la Editorial del Magisterio, comento que en 1976 se incorporo el Offset al proceso de impresión y hasta 2004 concluyó la sustitución de cajistas y linotipistas en la editorial.

Durante ese período se trabajo conjuntamente con los dos sistemas de impresión, debido a las cargas de trabajo, o a solicitudes expresas de que se usara el sistema tradicional.

Comentó que en el norte del país están generalizados los proceso de composición con la computadora por lo que no se requieren cajistas de imprenta ni linotipistas. Externo la posibilidad que en los estados del sur del país podrían ubicarse los cajistas.

IV. Principales resultados

- No se encontraron cajistas y linotipistas asalariados en las empresas consultadas (tres micro empresas, siete empresas pequeñas y dos talleres ubicados en la Plaza de Santo Domingo).
- En 23 representaciones estatales del Servicio Nacional de Empleo se informó que las empresas no han solicitado cajistas y linotipistas en lo que va de 2008.
- En la Cámara Nacional de la Industria Editorial Mexicana y la Unión de Industriales Litográficos de México no se realizan cursos de capacitación para esas actividades.
- La Cámara Nacional de industria de las Artes Gráficas señaló que el cajista de imprenta y el linotipista no existen en el mercado laboral-
- En las diferentes fuentes de información consultadas, se pudo corroborar que el prensista y el operador de offset se encuentran laborando como trabajadores asalariados.
- Los salarios de los operadores de prensa y offset se determinan principalmente por las características de los equipos y habilidades de los operadores (el tamaño de hojas, el número de tintas que utiliza el equipo o pasadas de hoja según el número de colores utilizados).

V. RECOMENDACIONES

1. Excluir de la tabla de salarios mínimos profesionales al oficial cajista de imprenta.

Debido a que:

- No se encontró evidencia de que el Oficial Cajista de Imprenta continué integrado al mercado de trabajo, aunque hay trabajadores por cuenta propia que eventualmente utilizan las cajas para realizar trabajos complementarios cuando se requiere.

2. Excluir de la tabla de salarios mínimos profesionales al oficial linotipista

Debido a que:

La investigación realizada no encontró evidencia de que dicha ocupación siga desarrollándose como trabajo asalariado.

3. Mantener la definición de oficial prensista y su permanencia en la tabla de salarios mínimos profesionales

Debido a que:

Se ubicó al prensista en el mercado de trabajo (bolsas de trabajo en Internet, contratos colectivos de trabajo, empresas sin contratación colectiva).

La definición del puesto es vigente, los cambios tecnológicos no ha afectado de manera sustantiva las funciones que realiza el operador de prensa.

Respecto al salario, se detectó una amplia gama de escenarios en función de las características técnicas de la maquinaria y las habilidades del operador, en todos los casos el salario era superior al salario mínimo profesional.

4. Mantener al operador de offset multicolor en la tabla de salarios mínimos profesionales y actualizar la definición de la ocupación.

Debido a que:

Es una ocupación presente en el mercado de trabajo asalariado.

La definición del puesto de trabajo es vigente, aunque la tecnología presenta algunos avances, que actualmente coexisten con la tecnología tradicional.

Definición propuesta

Es el trabajador que opera una o varias prensas automáticas o semi-automáticas para la impresión en offset multicolor. Prepara las placas y las monta; entinta rodillos, regula la presión, carga el papel, hace funcionar la prensa, saca pruebas, realiza el tiro final verificando la calidad de la impresión y vigilando el correcto funcionamiento del equipo. Cuando la impresión deba hacerse en varios colores, repite la operación según el número de tintas **o prepara las cabezas de acuerdo al número de colores a utilizar**. En su caso supervisa ayudantes.

(Se marca en negritas la actualización propuesta)

INFORME FINAL

Ocupaciones estudiadas:

- **Chofer de camión de carga en general**
- **Chofer de camioneta de carga en general**

RESUMEN

El Objetivo de este estudio fue investigar la vigencia de las ocupaciones de chofer de camión de carga y de camioneta, así como aportar evidencia estadística de la existencia de choferes asalariados en condiciones de vulnerabilidad que deban ser protegidos por un salario mínimo profesional.

El desarrollo tecnológico, los cambios en la organización del trabajo, la apertura comercial, el crecimiento económico, la diversificación de los sectores productivos y la aplicación de nuevas normas para el manejo en carretera han modificado la estructura del transporte de carga en México. Si bien se han dado diferenciaciones entre los choferes de carga tanto por el tipo de licencia que poseen, como por las responsabilidades que asumen y las características de la carga a transportar, existe un segmento importante de choferes asalariados con salarios por debajo del mínimo profesional y sin prestaciones laborales que manejan tanto camión como camioneta de carga en general, lo cual induce a una multifuncionalidad de las actividades del chofer que se refleja en la convergencia de los salarios pagados.

En este estudio se fundamenta en que las ocupaciones siguen vigentes en el mercado laboral, pero hay evidencia estadística y de campo que permite proponer la unificación de ambas ocupaciones y hacer solo una que se enliste en el Sistema de Salarios Mínimos Profesionales. **La denominación propuesta es:** “Chofer de camión o camioneta de carga en general”

INDICE TEMÁTICO

	Pág.
Resumen	1
1. Antecedentes de las ocupaciones de estudio	3
2. Descripción del grupo unitario 5521. Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga	6
3. Situación actual de los choferes de camión y camioneta de carga en general	10
4. Efecto del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) sobre el transporte de carga	13
5. Estadísticas oficiales sobre choferes de carga. Datos de la Encuesta Nacional de la Ocupación y el Empleo (ENOE)	17
6. Estadísticas oficiales. Datos de la Encuesta Nacional de la Ocupación y el Empleo (ENOE) sobre la población objetivo: los choferes asalariados con ingreso de hasta un salario mínimo general y sin prestaciones sociales y laborales	32
7. Conclusiones	35

8. Propuesta	36
9. Bibliografía y sitios consultados	38

1. ANTECEDENTES DE LAS OCUPACIONES DE ESTUDIO

La historia del transporte de carga en México es reveladora de la importancia que ha tenido esta actividad en la vida económica del país. En el **Anexo 1** se trata de forma detallada la evolución en el tiempo de esta actividad. En particular, se puede dar seguimiento a la forma en que ha evolucionado el sector de transporte hasta llegar a la situación actual, donde el transporte de carga está sujeto a una amplia variedad de leyes, normas y reglamentos para funcionar. Algunos de esas leyes, normas y reglamentos tiene que ver con la forma en que se debe dar el servicio, las obligaciones laborales y legales de los choferes y los empresarios, etcétera.

En especial, la Ley Federal del Trabajo estipula en su articulado algunos aspectos que son de interés para el estudio de los choferes de camión y camioneta de carga en general. En el **Anexo 2** se puede revisar de forma detallada los aspectos jurídicos que rigen el auto transporte de carga en México en sus diferentes leyes, reglamentos y normas de operación. A continuación se describen algunos de los artículos relevantes para este estudio.

La Ley Federal del Trabajo. Capítulo VI. Trabajo de Autotransportes

Artículo 256. Las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicio a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones de este capítulo.

La estipulación que en cualquier forma desvirtúe lo dispuesto en el párrafo anterior, no produce ningún efecto legal ni impide el ejercicio de los derechos que deriven de los servicios prestados.

Artículo 257. El salario se fijará por día, por viaje, por boletos vendidos o por circuito o kilómetros recorridos y consistirá en una cantidad fija, o en una prima sobre los ingresos o la cantidad que exceda a un ingreso determinado, o en dos o más de estas modalidades, sin que en ningún caso pueda ser inferior al salario mínimo.

Cuando el salario se fije por viaje, los trabajadores tienen derecho a un aumento proporcional en caso de prolongación o retardo del término normal del viaje por causa que no les sea imputable.

Los salarios no podrán reducirse si se abrevia el viaje, cualquiera que sea la causa. En los transportes urbanos o de circuito, los trabajadores tienen derecho a que se les pague el salario en los casos de interrupción del servicio, por causas que no les sean imputables.

No es violatoria del principio de igualdad de salario la disposición que estipula salarios distintos para trabajo igual, si éste se presta en líneas o servicios de diversa categoría.

Artículo 258. Para determinar el salario de los días de descanso se aumentará el que perciban por el trabajo realizado en la semana, con un dieciséis sesenta y seis por ciento.

Artículo 259. Para determinar el monto del salario de los días de vacaciones y de las indemnizaciones, se estará a lo dispuesto en el párrafo segundo del artículo 89.

Artículo 260. El propietario del vehículo y el concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley.

Artículo 261. Queda prohibido a los trabajadores:

- I. El uso de bebidas alcohólicas durante la prestación del servicio y en las doce horas anteriores a su iniciación;
- II. Usar narcóticos o drogas enervantes dentro o fuera de sus horas de trabajo, sin prescripción médica. Antes de iniciar el servicio, el trabajador deberá poner el hecho en conocimiento del patrón y presentarle la prescripción suscrita por el médico; y
- III. Recibir carga o pasaje fuera de los lugares señalados por la empresa para esos fines.

Artículo 262. Los trabajadores tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. Tratar al pasaje con cortesía y esmero y a la carga con precaución;
- II. Someterse a los exámenes médicos periódicos que prevengan las leyes y demás normas de trabajo;
- III. Cuidar el buen funcionamiento de los vehículos e informar al patrón de cualquier desperfecto que observen;
- IV. Hacer durante el viaje las reparaciones de emergencia que permitan sus conocimientos, la herramienta y las refacciones de que dispongan. Si no es posible hacer las reparaciones, pero el vehículo puede continuar circulando, conducirlo hasta el poblado más próximo o hasta el lugar señalado para su reparación; y
- V. Observar los reglamentos de tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón.

Artículo 263. Los patrones tienen las obligaciones especiales siguientes:

- I. En los transportes foráneos pagar los gastos de hospedaje y alimentación de los trabajadores, cuando se prolongue o retarde el viaje por causa que no sea imputable a éstos;
- II. Hacer las reparaciones para garantizar el buen funcionamiento del vehículo y la seguridad de los trabajadores, usuarios y público en general;
- III. Dotar a los vehículos de la herramienta y refacciones indispensables para las reparaciones de emergencia; y
- IV. Observar las disposiciones de los reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

Artículo 264. Son causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo:

- I. La negativa a efectuar el viaje contratado o su interrupción sin causa justificada. Será considerada en todo caso causa justificada la circunstancia de que el vehículo no reúna las condiciones de seguridad indispensables para garantizar la vida de los trabajadores, usuarios y del público en general; y
- II. La disminución importante y reiterada del volumen de ingresos, salvo que concurren circunstancias justificadas.

2. DESCRIPCIÓN DEL GRUPO UNITARIO 5521. CONDUCTORES DE CAMIONES, CAMIONETAS Y AUTOMÓVILES DE CARGA

La Clasificación Mexicana de Ocupaciones (CMO)¹ define al grupo unitario 5521 de Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga como aquellos que manejan estos vehículos para transportar mercancías o materiales, sin que realicen actividad comercial. Excluye a los choferes que realizan tareas de venta y comercialización, a los repartidores que no son choferes y a los mensajeros que operan un vehículo.

En el grupo unitario 5521 Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga se incluyen las ocupaciones de:

- Camionero de camiones de carga.
- Camionero de furgoneta.
- Chofer de camión de carga.
- Chofer de camión de correos.
- Chofer de camión de mudanzas.
- Chofer de camión de volteo.
- Chofer de camión materialista.
- Chofer de camión repartidor.
- Chofer de camioneta de carga.
- Chofer transportista de carga o fletero.

De acuerdo al objetivo de este estudio, se excluyen de la población objetivo los choferes de tráiler, barredora, camión blindado, de bomberos, recolector de basura,

¹ Clasificación Mexicana de Ocupaciones, (CMO) Volumen I y Volumen II. INEGI.

repartidor de combustible y petróleo y automóvil de correos por no coincidir con la definición que el Sistema de Salarios Mínimos Profesionales incluye para los choferes de camión y camioneta de carga en general.

Asimismo, no forman parte de la población objetivo para este estudio aquellos choferes de altos niveles de ingreso asalariado y cobertura de prestaciones sociales y laborales. En el **Anexo 3** se muestra de forma detallada y con estadísticas, cómo existe un segmento importante de choferes salariables que ganan más de 3 salarios mínimos generales, entre otros aspectos que lo hacen.

Por otra parte, las ocupaciones de Chofer de Camión de carga en general y el Chofer de camioneta de carga en general se encuentran incluidos en el Sistema de Salarios Mínimos Profesionales (SSMP) por haber evidencia de que existe un segmento de choferes asalariados que requieren esta protección. Así, las definiciones actuales de ocupaciones en el SSMP son las siguientes:

Ocupación 21. Chofer de camión de carga en general

Es el trabajador que opera un camión para el transporte de carga en general. Verifica el funcionamiento del vehículo y lo conduce hasta el lugar donde recoge la carga, opera el camión hasta su destino, donde vigila la entrega correcta de la carga, presenta la documentación que la ampara y en su caso cobra el importe del flete y/o de la mercancía. Este trabajador deberá tener el tipo de licencia que requieran las disposiciones legales vigentes en la zona correspondiente, que lo acrediten como calificado para conducir esta clase de vehículo. Puede realizar pequeñas reparaciones al vehículo, reportarlo y/o conducirlo al taller mecánico para su reparación.

Esta actividad por ser genérica sustituyó al Operador de camión de carga de volteo, chofer de camión de servicio público de carga y al chofer distribuidor de tanques de gas licuado. Se incorporó en el año 1980 al régimen de Salarios Mínimos Profesionales. Con base en el Censo de Transportes de 1970, esta actividad pertenece a las clases 7141, 7142 y 7143: Transportes de materiales para construcción, mudanzas y carga en general.

Dentro del *CMO* se ubica en el grupo 56, subgrupo 563: Conductores de autobuses y camiones. Respecto a la *CIUO* (OIT), forma parte del grupo 9-8: Conductores de vehículos de transporte; grupo primario 9 –85 –60: Conductor de camión o furgoneta (transporte de carga).

La Clasificación Mexicana de Ocupaciones 2000 ubica esta ocupación en el grupo unitarios 5521: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga.

Esta ocupación tiene una gran importancia, debido a que cada vez se va ampliando el transporte de carga del país.

Requisitos	Calificación	Puntos
Instrucción	Primaria y licencia de chofer	8
Experiencia	De más de 2 hasta 3 años	16
Iniciativa y destreza	Muy hábil y con iniciativa	6
Esfuerzo físico	Regular	5
Esfuerzo mental y visual	Regular	5
Responsabilidad por manejo de maquinaria y equipo	Máquina de vehículo de motor	8
Responsabilidad por manejo de materiales, artículos en proceso y valores	Manejo de mercancía y dinero	5
Responsabilidad por la seguridad de otros	Cumplir con las reglas de seguridad	4
Responsabilidad por relaciones con los demás	Supervisión de ayudantes y trato al público	4
Medio ambiente	Equivalente al segundo grado	3
riesgos	Alto	8
TOTAL DE PUNTOS		72
% por arriba del SMG		49.4 %

Ocupación 22. Chofer de camioneta de carga en general

Es el trabajador que opera una camioneta para el transporte de carga en general. Verifica el funcionamiento del vehículo y lo conduce hasta el lugar donde recoge la carga, opera la camioneta hasta su destino donde vigila la entrega de la carga, presenta la documentación que la ampara y en su caso cobra el importe del flete y/o de la mercancía. Este trabajador deberá tener el tipo de licencia que requieran las disposiciones legales vigentes en la zona correspondiente, que lo acrediten como calificado para conducir esta clase de vehículo. Puede realizar pequeñas reparaciones al vehículo, reportarlo y/o conducirlo al taller mecánico para su

reparación. Esta actividad se incorporó al régimen de Salarios Mínimos Profesionales en 1980.

Con base en el Censo de Transportes de 1970, esta actividad pertenece a la clase 7143: Auto transportes de carga en general. Dentro del CMO se ubica en el grupo 56, subgrupo 563: Conductores de autobuses y camiones (chofer conductor de camioneta de carga). Respecto a la CIUO (OIT), forma parte del grupo 9, grupo primario 9 –85 –50: Conductor de camión o furgoneta (transporte local).

La Clasificación Mexicana de Ocupaciones 2000 ubica esta ocupación en el grupo unitarios 5521: Conductores de camiones, camionetas y automóviles de carga.

Requisitos	Calificación	Puntos
Instrucción	Primaria y licencia de chofer	8
Experiencia	De 1 a 2 años	11
Iniciativa y destreza	Muy hábil y con iniciativa	6
Esfuerzo físico	Regular	5
Esfuerzo mental y visual	Regular	5
Responsabilidad por manejo de maquinaria y equipo	Manejo de maquinaria y equipo	8
Responsabilidad por manejo de materiales, artículos en proceso y valores	Manejo de materias primas o artículos en proceso	3
Responsabilidad por la seguridad de otros	La seguridad de otras personas	8
Responsabilidad por relaciones con los demás	Supervisión de ayudantes	4
Medio ambiente	Ruido y vibraciones normales	3
riesgos	bajo	4
TOTAL DE PUNTOS		65
% por arriba del SMG		44.7 %

El salario mínimo profesional de ambas ocupaciones se muestra en los siguientes cuadros.

Salario Mínimo Profesional (2008)

OCUPACIÓN / CONCEPTO	ÁREA GEOGRÁFICA Pesos diarios		
	A	B	C
Chofer de camión de carga en general	\$78.44	\$76.19	\$73.89
Chofer de camioneta de carga en general	\$75.96	\$73.72	\$71.36

Porcentaje por encima del salario mínimo general	49.27%	49.15%	49.51%
OCUPACIÓN / CONCEPTO	ÁREA GEOGRÁFICA		
	Salario mensual		
	A	B	C
Chofer de camión de carga en general	\$2,384.6	\$2,316.2.7	\$2,246.2
Chofer de camioneta de carga en general	\$2,309.2	\$2,241.1	\$2,180.6

3. SITUACIÓN ACTUAL DE LOS CHOFERES DE CAMIÓN Y CAMIONETA DE CARGA EN GENERAL

La información sobre la infraestructura carretera y datos de logística permiten tener un panorama general de estas ocupaciones.

La siguiente información en cuadros permite aproximar una idea de la cobertura y diversidad que caracterizan la ocupación del chofer de carga en general.

Infraestructura (corredores troncales)

México cuenta con una red carretera con 14 corredores troncales:



14 CORREDORES TRONCALES	
México - Guadalajara - Tepic - Mazatlán - Guaymas - Hermosillo - Nogales con ramal a Tijuana	—————
México - Querétaro - San Luis Potosí - Saltillo - Monterrey - Nuevo Laredo con ramales a Piedras Negras	—————
Querétaro - Irapuato - León - Lagos de Moreno - Aguascalientes - Zacatecas - Torreón - Chihuahua - Cd. Juárez	—————
Acapulco - Cuernavaca - México - Tuxpam	—————
Puebla - Progreso	—————
Mazatlán - Durango - Torreón - Saltillo - Monterrey - Reynosa - Matamoros	—————
Manzanillo - Guadalajara - Lagos de Moreno - San Luis Potosí - Tampico con ramal a Lázaro Cárdenas y Ecuandureo	—————
Acapulco - Cuernavaca - Puebla - Veracruz	—————
Veracruz - Monterrey con ramal a Matamoros	—————
Transpeninsular de Baja California	—————
Altiplano	—————
Puebla - Cd. Hidalgo	—————
Circuito Transísmico	—————
Peninsular de Yucatán	—————

Infraestructura de la red carretera (2006). Cantidad en kilómetros

Brechas Mejoradas	Terracería	Revestidas	Pavimentadas	Total
68,570	10,525	154,496	123,354	356,945
19.21%	2.94%	43.28%	34.57%	100.00%

Fuente: Anuario Estadístico Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Tránsito de vehículos de carga (2006) en Miles de Vehículos

Camiones dos ejes	Camiones tres ejes	Camiones cuatro ejes	Camiones cinco ejes o más	Total
17 488	13 374	733	40 682	72 637

24.07%	18.90%	1%	56.03%	100%
--------	--------	----	--------	------

Fuente: Anuario Estadístico Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Empresas que Prestan Servicio de Autotransporte Federal de Carga (2006)

Carga general personas morales	Carga especialidad personas morales	Carga personas físicas	Total
9 432	3 008	97 791	110 231
8.55%	2.72%	88.73%	100.00%

Fuente: Anuario Estadístico Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Toneladas Transportadas por Clase de Vehículo y Tipo de Carga (2006)

	Carga general (miles)	Carga especializada (miles)	Totales
Camión de dos ejes	41,528	9,102	50,630
Camión de tres ejes	76,688	4,109	80,797
Camión de cuatro ejes	4	10	14
Tractocamión de dos ejes	2,673	246	2,919
Tractocamión de tres ejes	277,265	33,824	311,089
Totales	398,158	47,291	445,449

Fuente: Anuario Estadístico Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Toneladas-Kilómetro Transportadas Clase de Vehículo y Tipo de Carga (2006)

	Carga general (miles)	Carga especializada (miles)	Totales
Camión de dos ejes	7'493,290	1'641,259	9'134,549
Camión de tres ejes	17'297,053	926,166	18'223,219
Camión de cuatro ejes	1'096	2,324	3,420
Tractocamión de dos ejes	1'071,586	99,362	1'170,948
Tractocamión de tres ejes	161'207,822	19'652,353	180'860,175
Totales	187'207,822	22,321,464	209'392,311

Unidades Motrices por Clase de Vehículo y Tipo de Carga 2006

	Carga general	Carga especializada	Totales
Camión de dos ejes	45,936	11,655	57,601
Camión de tres ejes	52,097	3,955	56,052
Camión de cuatro ejes	2	4	6
Tractocamión de dos ejes	1,543	141	1,684
Tractocamión de tres ejes	156,479	20,302	176,781
Totales	256,057	36,255	292,312

Fuente: Anuario Estadístico Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Unidades de Arrastre por Clase de Vehículo y Tipo de Carga 2006

	Carga General	Carga Especializada	Total
Semirremolque de un eje	1,444	196	1,640
Semirremolque de dos ejes	141,828	20,309	162,137
Semirremolque de tres ejes	47,425	8,498	55,923
Semirremolque de cuatro ejes	131	30	161
Semirremolque de cinco ejes	6	2	8
Semirremolque de seis ejes	32	6	38
Remolque de dos ejes	1,387	469	1,856
Remolque de tres ejes	399	326	725
Remolque de cuatro ejes	61	18	79
Remolque de cinco ejes	2	0	2
Remolque de seis ejes	7	4	11
Totales	192,722	29,858	222,580

Fuente: Anuario Estadístico Secretaría de Comunicaciones y Transportes

La variedad en cuanto a las unidades de auto transporte de carga, así como ilustraciones de los diferentes tipos de camiones se pueden revisar con mayor detalle en el **Anexo 4**.

4. EFECTO DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO DE AMÉRICA DEL NORTE (TLCAN) SOBRE EL TRANSPORTE DE CARGA

El crecimiento económico del país, sobre todo en las ramas productivas orientadas hacia la exportación y el crecimiento en la entrada de inversión extranjera directa generada a raíz de la entrada en vigor del TLCAN, ha intensificado la capacidad productiva de las empresas y, en consecuencia, ha ampliado la necesidad de una mejor logística de distribución.

El efecto del TLCAN sobre el sector de autotransporte de carga en general se ha reflejado en la existencia de un déficit de choferes para el manejo de cargas

peligrosas como combustibles, químicos, desechos industriales, o de carga frágil como productos en envases de vidrio, electrónicos, perecederos con sistemas de refrigeración. Según datos oficiales de la Secretaría de comunicaciones y Transportes (SCT), el déficit de choferes de carga y pasajeros hacia el cuarto trimestre de 2007 fue de 200 mil choferes.

Ese déficit se explica no solo por la alta demanda de choferes dentro del país, sino también por la alta demanda de éstos en Estados Unidos y Canadá. De acuerdo con la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR), empresas norteamericanas y canadienses ofrecen salarios tres veces superiores al de México y estancia legal, lo que presiona al alza el salario que las empresas mexicanas deben ofrecer.

Así, desde 1994, año en que entró en vigor el TLCAN, ambos países han discutido la eliminación de las fronteras internacionales para el servicio de carga, compromiso aceptado por los tres países firmantes del Tratado. Contrario a lo que ocurre con otros puntos de la agenda comercial, como el de la agricultura, en que México tiende hacia el proteccionismo, este país ha presionado a Estados Unidos para hacer realidad el libre comercio de los servicios de transporte de carga entre ambas naciones.

Ello tiene gran importancia económica y social por el efecto en el libre comercio con Estados Unidos y en el sector de servicios de transporte de carga en México, donde representa una actividad económica compuesta por numerosas micro y pequeñas empresas, muchas de las cuales constituyen en realidad un campo de operaciones de trabajadores independientes que prestan servicios de transporte de carga a otras empresas.

En el **Anexo 5** se presenta un estudio amplio y completo acerca del caso del auto transporte de carga como ejemplo de los obstáculos al comercio en el TLCAN. Los siguientes datos son ilustrativos de la relevancia que representa ese mercado para el transporte de carga en México:

- El 85% del comercio internacional de México se realiza vía terrestre (EEUU es nuestro principal socio comercial con más del 85% de intercambio total).
- La existencia de una frontera común entre México y su principal socio comercial, EEUU, es el origen de que la infraestructura carretera y de equipo de nuestro país no sea del todo mala.
- La desregulación del transporte terrestre (tarifas) de 1989 y la entrada en vigor de Nafta han provocado una renovación gradual del equipo y la firma de convenios entre líneas de ambos lados de la frontera (de hecho entre los tres países integrantes de la región).
- Hoy día se permite la libre circulación de las cajas y otros equipos especiales (pipas, low boys, tolvas, etc.) entre los tres países y se trabaja en el libre paso de los tractores. El problema parecen seguir siendo los operadores.
- Un dato importante para los tomadores de decisiones de transporte es que el 95% del total de oferentes del servicio son compañías con menos de cinco unidades.

El principal problema que hay en relación con el autotransporte en el contexto de Nafta es la tremenda diferencia entre las economías de EUA y de México, aunque los argumentos que suelen manejarse son los siguientes:

- ✓ La flota de tractocamiones mexicana es muy vieja
- ✓ Los transportes mexicanos en general, no reciben el mantenimiento necesario (en lugar de utilizar mantenimiento preventivo se recurre al correctivo)
- ✓ Los choferes mexicanos están sobre trabajados y se exceden físicamente para mantenerse manejando (en EUA un chofer sólo puede manejar 500 millas ú 8 horas lo que ocurra primero)
- ✓ Los choferes mexicanos no respetan los reglamentos de tránsito ni respetan los límites de velocidad
 - Esto ha provocado que la mayoría de los tractores sólo pueda penetrar 20 millas en territorio americano, aunque las cajas de trailer si pueden internarse más hacia el norte.
 - De acuerdo con lo negociado en el NAFTA, México debería de abrirse a la inversión 100% extranjera a las empresas de autotransporte norteamericanas, cosa que los transportistas a través de la CANACAR están tratando de

impedir, por no poder competir con el poderío económico de las empresas de nuestro vecino algunas de las cuales tienen más de 5,000 tractores y 10,000 cajas de trailer en lo individual.

Existe evidencia de que hay un vínculo claro entre los costos de transporte y la dinámica de las exportaciones, en particular cuando éstas son bienes materiales de gran volumen. Si bien el comercio de México con Estados Unidos ha registrado una expansión considerable en el pasado decenio, convendría elevar la eficiencia en el transporte de carga. Así, en la medida en que éste es el principal modo de transporte utilizado por los exportadores y los importadores de ambos países, la reducción de los costos respectivos puede contribuir a incrementar las actividades comerciales.

El TLCAN ha impulsado el crecimiento del autotransporte de acuerdo con datos del Board of Transportation Statistics de Estados Unidos, lo que reafirma el argumento a favor de que el aumento de las exportaciones tiene repercusiones en el transporte de carga. Cabe destacar que no se ha logrado desarrollar una organización económica satisfactoria que destrabe el obstáculo que representan las deficiencias del transporte de carga para la expansión del comercio bilateral; la asimetría en los modelos de regulación sería la primera dificultad.

El saldo comercial favorable a México sugiere que el volumen de carga que el país transporta a Estados Unidos es mayor que el desplazado en sentido contrario. Lo anterior debiera traducirse en un mayor dinamismo del sector, tanto en volúmenes de carga movilizados cuanto en unidades motrices incorporadas a la planta. Sin embargo, no hay pruebas de que esto ocurra en realidad. En contraste, unidades de transporte con domicilio en Estados Unidos movilizan la carga que es entregada en localidades del interior del territorio mexicano, pero hay pruebas de que también mueven en su propio territorio la carga de importaciones provenientes de México y de que las unidades motrices mexicanas tienen que transferir las mercancías en los puertos fronterizos.

Se puede suponer con cierta certidumbre que los servicios de transporte de México resentirán un incremento en la demanda por efecto de la apertura de fronteras a

estos servicios por parte de Estados Unidos, comparado con el incremento en la demanda que habrá en los servicios de transporte en el país vecino. La asociación de empresas de ambos países podría ayudar a atender mejor a quienes solicitan el servicio internacional de transporte (los importadores y los exportadores de ambas naciones) creando una organización del transporte más eficiente que contribuya a que el comercio cristalice su potencial.

5. ESTADÍSTICAS OFICIALES. DATOS DE LA ENCUESTA NACIONAL DE LA OCUPACIÓN Y EL EMPLEO (ENOE)

La estadísticas de la Encuesta Nacional de Ocupación y Empleo (ENOE) representa una fuente primaria que permite hacer un análisis detallado de la población objetivo de este estudio, que son los choferes asalariados con el nivel de ingreso más bajo y que no cuentan con seguridad social ni prestaciones laborales. En el **Anexo 6** están todas las tablas de información de las cuales se obtuvieron los siguientes resultados:

Personal Ocupado. En el período 2005-2007, el personal ocupado total del grupo unitario 5521 Conductores de camionetas, camiones y automóviles de carga ha aumentado de 673 mil 762 a 700 mil 686 trabajadores.

Posición en la ocupación. Es predominante la posición del trabajo asalariado (incluye choferes con salario fijo y choferes a destajo). El trabajo asalariado ha aumentado su participación en el total del grupo unitario, pues en el año 2000 representaba 84.92% y para el año 2007 ascendía a 88.22%.

Por su parte, los trabajadores por su cuenta han disminuido su participación, pues mientras que en el 2000 representaban el 11.65%, en el año 2007 significaron el 8.49%. Por último, los empleadores, los trabajadores sin pago y otros trabajadores no clasificados representaron el 3.3% en el año 2007.

Ingresos. En el período del 2000 al 2007, el total de asalariados creció en 24.76%. Por nivel de ingreso hubo un crecimiento notable de los asalariados que ganan más de 3 y hasta 5 salarios mínimos (80.89%) y de los que ganan más de 5 y hasta 10 salarios mínimos (44.76%), como reflejo de la mayor demanda de choferes de carga altamente especializados derivado del progreso económico y la apertura comercial.

Hay un segmento de asalariados en condiciones de vulnerabilidad que ganan hasta un salario mínimo que creció 62.6%. Se observa que los asalariados que ganan menos de un salario mínimo y los que ganan más de 1 y hasta 2 salarios mínimos son los que han decrecido de forma acelerada.

Asalariados por Nivel de Ingreso (veces el Salario Mínimo General)

Ingreso Salarios Mínimos (SM)	2000	2007	Variación (%)
Menos de 1 SM	10,334	6,791	-34.29
1 SM	2,308	3,752	62.60
Más de 1 y hasta 2 SM	117,752	68,878	-41.51
Más de 2 y hasta 3 SM	152,687	177,474	16.23
Más de 3 y hasta 5 SM	127,586	230,789	80.89
Más de 5 y hasta 10 SM	57,176	82,767	44.76

Más de 10 SM	13,813	10,674	-22.72
No especificado	13,828	37,037	167.84
Total Asalariados	495,484	618,162	24.76

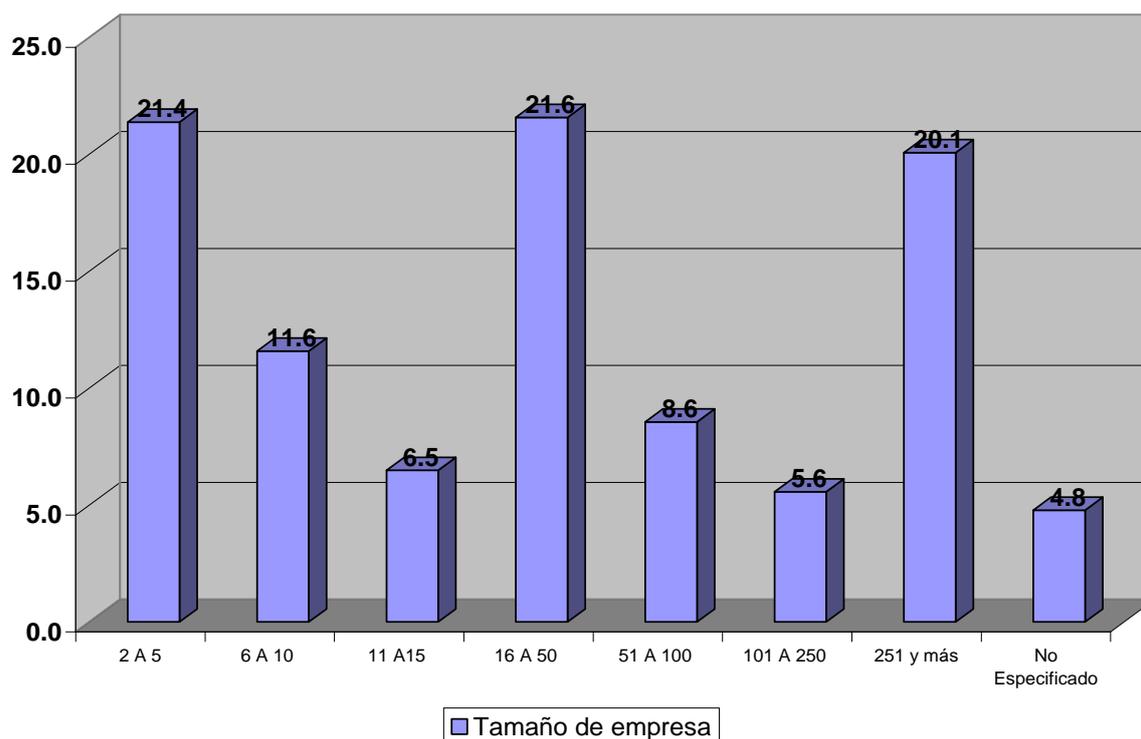
Choferes asalariados por tamaño de empresa. La participación de asalariados por tamaño de empresa ha sido dinámica, pues en todos los rubros ha mostrado una alta tasa de crecimiento en el período 2000-2007. Destaca el crecimiento de asalariados en las empresas de 6 a 10 y de 11 a 15 personas. En las empresas de 251 y más personas se observó un decremento de 8.9%.

Asalariados por tamaño de empresa	2000	2007	Variación (%)
Hasta 5 Personas	110,530	132,131	20.0
6 A 10 Personas	48,293	71,605	48.3
11 A15 Personas	26,858	40,085	49.2
16 A 50 Personas	98,439	133,408	35.5
51 A 100 Personas	48,474	52,898	9.1
101 A 250 Personas	24,875	34,408	38.3
251 y más personas	136,149	124,082	-8.9
No Especificado	1,867	29,545	1482.5
Total Asalariados	495,484	618,162	24.8

En porcentajes de participación, para el año 2007, las empresas de 16 a 50, de cinco a 10 y de 251 y más fueron las más representativas con promedios de 21.6, 21.4% y 20.1, respectivamente. Lo anterior indica la existencia de segmentos de choferes que trabajan en grandes y medianas empresas y un segmento que trabajan en pequeñas y micro empresas.

Porcentaje de asalariados por tamaño de empresa 2007

Tamaño de empresa



Fuente: CONASAMI con datos de ENOE

Prestaciones laborales y sociales. Existe una leve disminución de asalariados sin prestaciones sociales para el período 2000-2007. Aun así, en el año 2007 el 34% de los choferes asalariados no tenían seguridad social.

Prestaciones sociales	2000	2007	Prestaciones laborales	2000	2007
Sin prestaciones	150,217	143,867	Con prestaciones	345,185	443,227
Solo seguridad social	10,954	32,047	Sin prestaciones	150,217	170,229
Seguridad social y otras prestaciones	312,787	369,721	No especificado	82	4,707
No tiene seguridad social pero si otras prestaciones	21,444	66,021	Total Asalariados	495,484	618,162
No especificado	82	6,507			
Total Asalariados	495,484	618,162			

Respecto a las prestaciones laborales, en el período 2000-2007 han aumentado los asalariados protegidos con algún tipo de prestación laboral, aunque en 2007, el 27.5% estaban sin prestaciones laborales.

Ofertas de trabajo. Se han consultado diversas ofertas de trabajo en internet, tanto para el chofer de camión de carga como para el chofer de camioneta de carga. En todos los casos revisados, los salarios revisados fluctuaban en un intervalo de \$2,500 y hasta \$12,000 pesos al mes.

El salario promedio diario ofrecido fue de \$130.56 pesos, 48.26% por encima del salario mínimo general del área geográfica "A", 66.4% por encima del salario mínimo profesional (\$78.44 diarios del área geográfica "A") para el caso del chofer de camión; 71.87% por arriba del salario mínimo profesional (\$75.96 diarios del área geográfica "A") para el caso del chofer de camioneta. Las funciones que se asignaban al chofer variaban, pero se exigía con frecuencia la realización de actividades diferentes a solo conducir tales como: cobrar, facturar, mantenimiento y reparación, venta, entre otras.

En el perfil de los choferes de carga con frecuencia se especifica el tipo de capacitación que requieren para el manejo de riesgos y la responsabilidad que asumen, entre las que se incluyen:

- Fallas mecánicas no atribuibles a los choferes.
- Causas externas como mal clima o señalización inadecuada.
- Riesgo de accidentes por enfermedades, cansancio, visión débil o ingestión de sustancias prohibidas.
- Riesgo en el manejo de sustancias peligrosas.

Personal Ocupado. Del año 2005 al año 2007 el personal ocupado en el grupo unitario 5521 Conductores de camionetas, camiones y automóviles de carga ha aumentado de 673 mil 762 a 700 mil 686 trabajadores.

Posición en la ocupación. Es predominante el trabajo asalariado, pues éste ha crecido de 84.92% en el año 2000 hasta el 88.22% del total en el año 2007, equivalente a 618 mil 162 trabajadores. Los trabajadores por su cuenta, en contraste, han disminuido su participación al pasar de 11.65% en el año 2000 a 7.03% en el año 2008 equivalente a 50 mil 763 trabajadores. Los empleadores, los

trabajadores sin pago y otros trabajadores no clasificados anteriormente no son representativos, pues juntos acumulan 3.6% del total de choferes.

El objeto de estudio en este caso se circunscribe a los trabajadores asalariados por lo que conocer su estructura es relevante a esta investigación. Así, dentro de la categoría de trabajadores asalariados existen dos modalidades: trabajadores que reciben un salario por jornada (asalariado) y los trabajadores a destajo. Del año 2000 al 2007 se ha registrado un aumento en el trabajo asalariado y una disminución en el trabajo a destajo. Por ejemplo, en el año 2000 del total de trabajadores asalariados, el 22.04% correspondía a trabajadores a destajo y el 77.96% era asalariado.

En el año 2007, el trabajo a destajo representó solo el 14.56% y el trabajo asalariado el 85.44% del total de choferes que perciben salario, lo cual demuestra la tendencia decreciente del trabajo a destajo, lo cual es un indicador interesante junto al hecho mencionado arriba de que el trabajo asalariado ha incrementado su participación a costa principalmente de los trabajadores por su cuenta (los llamados hombres camión) que se ocupan fundamentalmente en actividades no calificadas.

Ingresos.

En la Junta Local de Conciliación y Arbitraje del distrito Federal (JLCA-DF) se han revisado en el período enero-junio de 2008, 25 negociaciones salariales por parte de sindicatos relacionados con el transporte terrestre de carga. En el Anexo .

De acuerdo con la ENOE, del año 2000 al 2007 el número de personas que ganan un salario mínimo o menos ha descendido. Así, en el año 2000 existían 17 mil 992 trabajadores en esta categoría, en tanto que para el 2007 había 15 mil 705 ocupados con ingresos de un salario mínimo o menos.

Sin duda, el salario mínimo profesional para las ocupaciones de chofer de camión y camioneta de carga ha sido utilizado aunque su tendencia es decreciente, pues la estadística histórica muestra que en el año 2000 había 129 mil 707 trabajadores ganando entre 1 y 2 salarios mínimos, cifra que desciende a 79 mil 908 en el año 2007, es decir una disminución de casi 40 mil trabajadores.

Este descenso en el número de trabajadores con ingresos de hasta 2 salarios mínimos se explica por la alta demanda de choferes que se ha generado desde hace más de 10 años, justo después de la apertura comercial y el TLCAN. Esta alta demanda se ha visto reflejada en un incremento en el número de choferes que ganan más de 2 salarios mínimos. Por ejemplo, los choferes con ingresos de más de 2 y hasta 3 salarios mínimos aumentó de 166 mil 513 en el año 2000 a 187 mil 141 en el año 2007. Por su parte, los choferes con ingresos de más de 3 y hasta 5 salarios mínimos aumentó de 73 mil 799 choferes en el año 2000 hasta 100 mil 431 en el año 2007.

Sindicalización. Existe cierta protección sindical para los choferes y otras ocupaciones, sobre todo en los contratos de empresas de la construcción carretera, de tramos, terracerías y construcciones mayores.

En el **Anexo 7**, se hace una revisión de una muestra representativa de 20 contratos colectivos de trabajo de jurisdicción federal firmados en 2008, se obtuvieron los siguientes resultados:

- a. En 6 de ellos la diferencia porcentual entre el chofer de camión y el de camioneta fue de menos de 3% a favor del primero.
- b. En 4 contratos la diferencia fue de 3 a 4% a favor del primero.
- c. En dos contratos la diferencia fue de 5 a 6% a favor del primero.
- d. En un contrato la diferencia fue de 10% a favor del chofer de camioneta.
- e. En un contrato se pagó igual al chofer que al operador de tráiler.
- f. En tres contratos no hubo diferencia porcentual pues se establece solo la categoría de chofer, sin especificar tipo de unidad.
- g. En un solo contrato la diferencia fue de 66.67% para Chofer A y Chofer B, pero solo se hace la diferencia de categoría si precisar el tipo de unidad.
- h. En tres contratos no había especificación precisa del salario pagado a los choferes de camión o camioneta de carga, pues se fijaba una cuota por kilómetro o por arrastre.

En más de 25 casos revisados de contratos de trabajo por obra determinada firmados entre la empresa y los sindicatos, se establecieron salarios entre 15 y

100% por encima del salario mínimo profesional para el caso de los choferes de camiones y camionetas de carga.

Perfil del trabajador del Grupo unitario 5521. Conductor de camiones, camionetas y automóviles de carga.

De acuerdo con la información de la ENOE, las principales características de los trabajadores en este grupo unitario, que es altamente representativo de los choferes de camión y camioneta de carga son las siguientes:

- **Ámbito y tamaño de la unidad productiva.** Par el año 2007, los choferes de transporte de carga se ocuparon en un 94.5% (662,001 trabajadores) en actividades no agropecuarias, en un 1.63% (11,394 trabajadores) en actividades agropecuarias y en 3.89% (27,290 trabajadores) en actividades no especificadas. El total de trabajadores en el grupo unitario 5521 Conductores de camionetas, camiones y automóviles de carga para el año 2007 fue de 700,686 trabajadores. Del total de choferes empleados en actividades no agropecuarias, el 23.1% se empleó en micronegocios sin establecimiento, el 11.6% en micronegocios con establecimiento, el 29.7% en pequeños establecimientos, el 20.5% en medianos establecimientos, el 7.6% en grandes establecimientos, el 6.5% en el gobierno y solo el 1% en otros.
- **Condición de informalidad.** Del total de trabajadores, el 80.2% (561,873 trabajadores) se empleó en actividades formales, el 18.2% (127,419 trabajadores) en actividades informales y sólo el 1.6% (11,394 trabajadores) se ocupó en actividades agropecuarias para el año 2007. De forma histórica para el periodo 2000-2007 se mostró una tendencia de crecimiento sostenido en la ocupación formal a costa de la ocupación informal, que registró una tendencia decreciente al igual que la ocupación en actividades agropecuarias.
- **Sexo y Estado civil.** En cuestión de género, la ocupación de choferes es predominante masculina, con casi el 99%, pues en el año 2007, de 700,686 ocupados, solo 2,023 eran del género femenino. En cuanto al estado civil, predominó los choferes casados y en unión libre, con más del 84.4% del total.

Los solteros representaron el 12.3% y los demás (divorciados, separados, viudos o otros no especificados) solo representaron un 3.6% acumulado.

- **Nivel de instrucción escolar.** Para el año 2007, predominó fundamentalmente los trabajadores con nivel de secundaria (44.3%). Le siguieron en orden de importancia aquellos trabajadores con primaria completa (24.3%), los de nivel medio superior (15.6%) y los de primaria incompleta (11.1%). De forma marginal, los choferes ocupados con nivel profesional superior representaron 3.1% y, en el otro extremo, los que estaban sin instrucción escolar representaron 1.7% del total. Es de particular interés el hecho de que la ocupación de personas sin instrucción escolar ha ido disminuyendo, pues en el año 2000 había 20,637 choferes ocupados en esta categoría, pero para el año 2007 sólo había 11,845. Lo mismo sucedió con los trabajadores con primaria incompleta al pasar de 87,163 trabajadores ocupados a 77,349 para el mismo periodo 2000 a 2007. Caso contrario sucede con los choferes ocupados con secundaria completa, pues su contratación aumentó de 214,778 hasta 310,707 del año 2000 al 2007. Lo mismo ocurrió con los trabajadores de nivel medio superior al pasar de 73,889 a 109,100 del año 2000 al 2007. Por último, el número de trabajadores con primaria completa y los de nivel profesional superior se ha mantenido más o menos constante, con pocas variaciones.

- **Edad de los trabajadores Choferes.** Los grupos de edad más representativos en el año 2007 fueron el de 30 a 49 años con una representatividad de 56.8% del total de choferes de carga. El grupo de 20 a 29 años representó 22.4% y el de 50 a 69 años representó 17.9% del total de choferes de carga.

- **Forma de pago.** En el año 2007, la forma de pago que predominó en este grupo unitario es el de sueldo fijo, pues el 58.8% del total lo recibe de esa forma. El ingreso variable es el segundo en importancia, pues representa el 21.6% de la forma de pago a los trabajadores. Los choferes que trabajaron bajo ganancias representaron el 8.1%.

- **Duración de la jornada de trabajo.** En el año 2007, los choferes que trabajaron de 40 a 48 horas a la semana fue el segmento más importante, pues representó el 33.3% del total. Le siguió en importancia el grupo de choferes que trabajó más de 56 horas a la semana con el 32.3% del total y el grupo que trabajó de 49 a 56 horas a la semana con el 15.4%. Así, se puede decir que el grueso de ocupados como choferes (cerca del 81%) trabajó 40 horas o más a la semana. Es notable el hecho de que el segmento de trabajadores de 40 a 48 horas ha ido disminuyendo su participación al paso de los años, pero los segmentos de 49 a 56 horas y el de más de 56 horas lo ha aumentado.

- **Tipo de contrato.** En este rubro, para el año 2007 prevaleció el segmento de trabajadores con contrato (50.9%). En menor medida se encuentran los trabajadores sin contrato (35.9%) y los no asalariados (11.8%). Se observó que la participación de los trabajadores con contrato ha ido aumentando a costa de los no asalariados, pues los trabajadores sin contrato se han mantenido en una proporción más o menos constante durante el periodo 2000-2007. Ahora bien, para el año 2007, del total de trabajadores **con contrato**, el 87.9% tenía un contrato de base, de planta o por tiempo indefinido, en tanto que el 12.6% era contratado de forma **temporal**. Asimismo, del total de los contratados de forma temporal, prevalecieron los contratos de 2 a 6 meses con 40.5% y los de contrato temporal de más de 6 meses y hasta un año con 27.2%. Los contratados de forma temporal **hasta el término de la obra** (sobre todo en construcción) representaron el 23.4% de esta categoría de contrato temporal, en tanto que los contratados por menos de 2 meses solo representaron el 8.9%. De forma histórica, se muestra una tendencia creciente en los contratos de 2 a 6 meses a costa de los contratos de 6 meses y hasta un año, lo cual indica una temporalidad cada vez menor de los contratos temporales.

- **Prestaciones laborales.** Para el año 2007, el 88.2% de los trabajadores choferes de carga fue sujeto de prestaciones laborales (lo cual no quiere decir que las tuviera) y para el resto del total de choferes de carga no aplicaba (por ser cuenta propia o empleadores). Ahora bien, del total de trabajadores que deberían percibir prestaciones laborales sólo el 71.7% realmente los recibió, en

tanto que el restante **28.3% no percibió prestaciones laborales**, lo cual es un indicio de precarización del empleo.

- **Prestaciones sociales.** En este rubro, en el año 2007 existían alrededor de 226,039 trabajadores sin prestaciones sociales (32.3%) del total de choferes de carga (700, 686 trabajadores). Por su parte, el 4.6% sólo tenía seguridad social y el 52.8% tenía seguridad social y otras prestaciones. Había también un segmento de trabajadores que no tiene seguridad social pero sí tuvo otras prestaciones (9.4%), lo cual indica que en esta ocupación existe un sector vulnerable al no tener prestaciones sociales.

Choferes asalariados por tamaño de empresa

Para el año 2007, del total de 700 mil 686 choferes registrados en la ENOE, el 88.22% fue asalariado (es decir 618 mil 162 trabajadores que percibieron un salario fijo o un salario a destajo). De ese personal asalariado, 90 mil fueron trabajadores a destajo. Por tamaño de empresa, es notable que las empresas de 251 y más personas absorbieron al 20.7 % de los trabajadores asalariados y a destajo. Le siguen en importancia las empresas de 16 a 50 personas, que ocuparon al 21.6% de choferes asalariados y a destajo, nivel similar a la ocupación asalariada de las empresas de 2 a 5 personas, cuyo porcentaje fue de 21.37%. En menor medida de ocupación están las empresas de 6 a 10 personas, las de 11 a 15 personas, las de 51 a 100 personas y las de 101 a 250 personas con porcentajes de 11.6, 5.51, 8.56 y 5.57 por ciento.

No obstante que las grandes empresas de 251 y más personas son las que proporcionaron mayor ocupación de choferes, de forma histórica se han mantenido estancadas, en contraste con las empresas medianas de 16 a 50 personas y las microempresas de 2 a 5 personas, que han tenido incrementos sostenidos de ocupación. Por ejemplo, en el año 2000, las empresas grandes de 251 y más personas ocuparon a 136 mil 149 personas, cifra que se mantuvo en 124 mil 82 ocupados en el año 2007.

Las medianas empresas de 16 a 50 personas, por su parte, han incrementado su ocupación de 98 mil 438 trabajadores en el año 2000 hasta 133 mil 405 trabajadores

en el año 2007. Asimismo, las microempresas de 2 a 5 personas han aumentado su nivel de ocupación al pasar de 110 mil 122 trabajadores hasta 132 mil 131 trabajadores en el año 2007. En los otros tamaños de empresas se observó una ocupación más o menos estable, pues el número de trabajadores ocupados no ha variado en gran medida para el periodo 2000-2007.

Tipo de localidad.

De acuerdo con la ENOE, en el año 2007 más del 50% de los choferes de carga en el grupo unitario 5521 estaba ocupado en las áreas más urbanizadas (391 mil 295 trabajadores de 700 mil 686 totales) y el resto en las áreas menos urbanizadas.

Para el año 2007, de los 309 mil 391 choferes de carga que laboraron en las áreas menos urbanizadas, 94 mil 124 lo hicieron en las áreas rurales, 99 mil 388 en las áreas de baja urbanización y 115 mil 879 en las áreas de urbanización media. En vista de las características del medio rural, de baja organización sindical, de dispersión y escaso nivel de instrucción escolar, es donde existe mayor probabilidad de choferes asalariados en situación de vulnerabilidad que requiere una protección del salario mínimo profesional.

Para el periodo 2000-2007, en las áreas rurales se ha observado una tendencia creciente de ocupación de choferes de carga, al pasar de 66 mil 705 a 94 mil 124 en el periodo. La ocupación en las áreas de urbanización baja se ha mantenido con una moderada tendencia creciente al pasar de 77 mil 352 a 99 mil 388 ocupados, en tanto que la ocupación en las áreas de urbanización media es la de más bajo crecimiento al pasar de 110 mil 737 a 115 mil 879 ocupados en el periodo.

Choferes ocupados por subsectores de actividad económica.

Para el año 2007, el subsector de mayor importancia en cuanto a la ocupación de choferes de carga de fue el de transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento que representó el 44% del total en el grupo unitario 5521 de acuerdo con información de la ENOE. En segundo orden de importancia, para el mismo año 2007, el comercio al por mayor ocupó al 12.2%, la industria manufacturera al 12.2% y el comercio al por menor en 11.5% del total de choferes ocupados en este grupo.

Los subsectores de importancia baja en cuanto a la ocupación de choferes de carga fueron el de actividades del gobierno y de organismos internacionales y extra-territoriales con 6.1% y el de construcción con 4.2% del total de choferes ocupados.

Por último, la ocupación de choferes de carga para el año 2007 fue marginal en los subsectores siguientes:

- ❖ Agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza (1.63%)
- ❖ Servicios financieros y de seguros (0.2%)
- ❖ Servicios inmobiliarios y de alquiler de bienes muebles e intangibles (0.7%)
- ❖ Servicios profesionales, científicos y técnicos (0.11%)
- ❖ Dirección de corporativos y empresas (0.02%)
- ❖ Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación (1.63%)
- ❖ Servicios educativos (0.25%)
- ❖ Servicios de salud y de asistencia social (0.2%)
- ❖ Servicios de esparcimiento, culturales y deportivos, y otros servicios recreativos (0.31%)
- ❖ Servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas (0.66%)
- ❖ Otros servicios excepto actividades del gobierno (0.86%)
- ❖ Minería (1.3%)
- ❖ Electricidad, agua y suministro de gas por ductos al consumidor final (0.33%)
- ❖ Información en medios masivos (0.24%)

Para el periodo 2005-2007 se observa una estabilidad en la estructura relativa de esta ocupación por subsectores de actividad económica. No cambiaron de forma evidente, solo hubo pequeñas variaciones.

Choferes ocupados por actividades dentro de algunos subsectores en el año 2007 (ENOE).

- ❖ **Agricultura, ganadería, aprovechamiento forestal, pesca y caza.** En este subsector se ocuparon en total 11 mil 394 choferes, de los cuales 5 mil 979 se

ubicaron en la agricultura, 4 mil 496 en ganadería y solo 506 en aprovechamiento forestal. En el resto de actividades (pesca, acuicultura, caza y captura) la ocupación fue nula o marginal.

- ❖ **Servicios de apoyo a los negocios y manejo de desechos y servicios de remediación.** En este subsector se ocuparon en total 11 mil 390 choferes, de los cuales 4 mil 978 se emplearon en el manejo de desechos y servicios de remediación, 3 mil 089 en servicios de investigación, protección y seguridad y 2 mil 378 se ocuparon en los servicios de limpieza e instalación y mantenimiento de áreas verdes.
- ❖ **Transportes, comunicaciones, correo y almacenamiento.** En este subsector se ocuparon 307 mil 840 choferes de carga en total (44%), de los cuales 274 mil 097 se emplearon en el auto transporte de carga, 22 mil 013 en el transporte terrestre de pasajeros, excepto ferrocarril, 5 mil 075 en servicios de mensajería y paquetería y 5 mil 117 en servicios relacionados con el transporte. El resto de actividades (servicios postales, transporte por agua y transporte turístico fueron marginales.
- ❖ **Construcción.** En este subsector se ocuparon 29 mil 520 choferes de carga en total, de los cuales se emplearon 16 mil 766 en la edificación residencial, 9 mil 349 en construcción de obras de ingeniería civil u obra pesada y 2 mil 261 en edificación no residencial. En el resto de ocupaciones se tuvo una demanda marginal de choferes (autoconstrucción residencial, trabajos de albañilería y trabajos especializados de construcción).
- ❖ **Minería.** En este subsector se ocuparon 9 mil 016 choferes de carga en total, de los cuales la mayor parte se emplearon en la minería de minerales no metálicos (5 mil 582) y la minería de minerales metálicos (1 mil 029). Las actividades con ocupación marginal de choferes de carga fueron el de la extracción de petróleo y gas con 904, el de la minería de carbón mineral con 550 y el de la perforación de pozos petroleros y de gas con 553.

- ❖ **Industria manufacturera.** En este subsector se ocuparon 85 mil 112 choferes de carga en total, de los cuales la industria alimentaria ocupó a 25 mil 448, la fabricación de productos a base de minerales no metálicos ocupó a 10 mil 100, la industria de las bebidas y el tabaco ocupó a 9 mil 107, la fabricación de prendas y accesorios de vestir ocupó 6 mil 104 y la industria química ocupó a 5 mil 724, entre las más importantes. Algunas otras actividades fueron de importancia media como la fabricación de muebles y productos relacionados con 3 mil 715, la industria de la madera con 3 mil 167 y la fabricación de productos metálicos con 3 mil 368 choferes de carga. Entre las actividades de baja importancia en la ocupación de choferes de carga se encuentran la fabricación de productos de cuero, piel y sucedáneos con 2 mil 455, la industria del plástico y hule con 2 mil 737, la industria de papel con 2 mil 361, las industrias metálicas básicas con 1 mil 539, la fabricación de equipos de transportes y partes de vehículos con 1 mil 499, otras industrias manufactureras con 1 mil 880, la impresión e industrias conexas con 1 mil 197, la fabricación de productos derivados de petróleo y carbón mineral con 1 mil 368 y la fabricación de equipo de generación eléctrica con 1 mil 019 choferes de carga. Por último, las actividades de ocupación marginal fueron la de fabricación de maquinaria y equipo con 473 ocupados y la de fabricación de equipo de cómputo, comunicación, medición y otros con 546 choferes de carga ocupados.

- ❖ **Comercio al por mayor.** En este subsector se ocuparon 89 mil 030 choferes de carga en total, de los cuales el comercio al por mayor de materias primas agropecuarias, para la industria y materiales de desecho ocupó poco menos de la mitad con 42 mil 440, siguiéndole el comercio al por mayor de alimentos, bebidas y tabaco con 35 mil 937 choferes de carga. Otras actividades en este subsector como el comercio al por mayor de productos farmacéuticos, de perfumería, accesorios de vestir, artículos para el esparcimiento y electrodomésticos ocuparon 6 mil 80 choferes de carga, el comercio al por mayor de maquinaria, mobiliario y equipo para actividades agropecuarias, industriales y de servicios ocupó a 2 mil 810 choferes de carga. Por último, en la parte marginal de ocupación de choferes de carga se encuentran el comercio al por mayor de maquinaria, mobiliario y equipo para actividades

agropecuarias, industriales y de servicios con 2 mil 810 así como el comercio al por mayor de productos textiles y calzado con 1 mil 687 choferes de carga ocupados.

- ❖ **Comercio al por menor.** En este subsector se ocuparon 80 mil 614 choferes de carga en total, de los cuales el comercio al por menor de artículos de ferretería, tlapalería y vidrios ocupó 29 mil 480, siguiéndole el comercio al por menor de vehículos de motor, refacciones, combustibles y lubricantes con 18 mil 378 choferes de carga. Las actividades de regular importancia en la ocupación de choferes de carga fueron el comercio al por menor de alimentos, bebidas y tabaco con 12 mil 401 choferes de carga y el comercio al por menor de enseres domésticos, computadoras y artículos para la decoración de interiores con 9 mil 384 choferes de carga. Las actividades con ocupación marginal de choferes de carga son el comercio al por menor en tiendas de autoservicio y departamentales con 3 mil 370 y el comercio al por menor de artículos de papelería, para el esparcimiento y otros artículos de uso personal con 2 mil 567 choferes de carga ocupados.

6. ESTADÍSTICAS OFICIALES. DATOS DE LA ENCUESTA NACIONAL DE LA OCUPACIÓN Y EL EMPLEO (ENOE) SOBRE LA POBLACIÓN OBJETIVO: LOS CHOFERES ASALARIADOS CON INGRESO DE HASTA UN SALARIO MÍNIMO GENERAL Y SIN PRESTACIONES SOCIALES Y LABORALES

En 2007, la ENOE reportó 6 mil 791 choferes asalariados que ganan menos de un salario mínimo, 3 mil 752 que ganan hasta un salario mínimo y 68 mil 878 que ganan más de uno y hasta dos salarios mínimos.

Asimismo, la Encuesta Nacional de la Ocupación y el Empleo (ENOE) registró 143 mil 867 choferes asalariados sin prestaciones de seguridad social y 66 mil 021 que no tuvieron seguridad social, aunque sí otras prestaciones.

Al desagregar por nivel de ingreso, en el 2007 se aprecia un buen número de choferes asalariados sin prestaciones de seguridad social en los estratos de menor ingreso percibido.

Prestaciones sociales	Menos de 1 SM	Hasta 1 SM	Más de 1 y hasta 2 SM
Sin prestaciones sociales	4 011	1 082	26 423
No tiene seguridad social pero sí otras prestaciones	973	175	8 100

Fuente: CONASAMI con datos de ENOE

El resto de choferes asalariados están ubicados en los otros niveles de ingreso no forman parte de la población objetivo de este estudio. La ENOE también reporta la existencia de 170 mil 229 choferes asalariados que carecen de prestaciones laborales.

En el 2007 se aprecia un buen número de choferes asalariados sin prestaciones laborales ubicados en los más bajos niveles de ingreso percibido.

Prestaciones laborales	Menos de 1 SM	Hasta 1 SM	Más de 1 y hasta 2 SM
Sin prestaciones laborales	4 162	1 128	43 169

Fuente: CONASAMI con datos de ENOE

Ese segmento de choferes asalariados sin prestaciones laborales también forma parte de la población objetivo de este estudio.

En cuanto a la condición de sindicalización, en el año 2007, la ENOE reporta 137 mil 232 no sindicalizados de un total de 158 mil 418 choferes asalariados para los que aplica esta condición. Los 19 mil 132 choferes asalariados restantes sí están sindicalizados, aunque es evidente que predomina la no sindicalización.

Al desagregar la condición de sindicalización por nivel de ingreso se tiene:

Condición de sindicalización	Menos de 1 SM	Hasta 1 SM	Más de 1 y hasta 2 SM
Sindicalizado	255	350	1 978
No Sindicalizado	879	1 501	12 686

Fuente: CONASAMI con datos de ENOE

Se observa que también existe un número significativo de choferes asalariados de los niveles de bajo ingreso que no están sindicalizados, y que por carecer de esa protección forman parte de la población objetivo de este estudio.

La evidencia estadística, obtenida de fuentes oficiales, muestra que hay un número considerable de choferes asalariados en condiciones de vulnerabilidad por percibir un ingreso bajo, carecer de prestaciones laborales y de seguridad social y por no estar sindicalizados.

En el estudio se encontró evidencia de que el nivel de salario percibido por los choferes de camión y los de camioneta de carga de esta población objetivo, tiene escasa diferencia.

En la revisión de una muestra de contratos colectivos de trabajo firmados en 2008, se obtuvieron los siguientes resultados:

- a. En 6 de ellos la diferencia porcentual entre el chofer de camión y el de camioneta fue de menos de 3% a favor del primero.
- b. En 4 contratos la diferencia fue de 3 a 4% a favor del primero.

- c. En dos contratos la diferencia fue de 5 a 6% a favor del primero.
- d. En un contrato la diferencia fue de 10% a favor del chofer de camioneta.
- e. En un contrato se pagó igual al chofer que al operador de tráiler.
- f. En tres contratos no hubo diferencia porcentual pues se establece solo la categoría de chofer, sin especificar tipo de unidad.
- g. En un solo contrato la diferencia fue de 66.67% para Chofer A y Chofer B, pero solo se hace la diferencia de categoría si precisar el tipo de unidad.

Los elementos anteriores aportan evidencia suficiente para realizar la propuesta derivada de este estudio de unificar ambas ocupaciones en una sola, manteniendo el nivel salarial del chofer de camión de carga.

7. CONCLUSIONES

El perfil del trabajador de interés para este estudio es aquel que se encuentra en el nivel más bajo de contratación, que carece de prestaciones laborales y sociales, que no está sindicalizado y que por tanto, requiere la protección de un salario mínimo profesional.

La evidencia estadística con base en datos duros, obtenida de fuentes oficiales, muestra que, en efecto, existe un número considerable de choferes asalariados en condiciones de vulnerabilidad por percibir un ingreso bajo, carecer de prestaciones laborales y de seguridad social y por no estar sindicalizados.

Otra evidencia se refiere a la escasa diferencia en el salario pagado a los choferes de camión y camioneta de este segmento vulnerable que es de interés para este estudio, pues las diferencias salariales que predominan son las de menos de 3% en ambas ocupaciones.

8. PROPUESTA

El estudio revela que las ocupaciones de chofer de camión y camioneta de carga en general siguen vigentes en el mercado laboral, aunque existen elementos, que a lo largo de este estudio se han aportado, que justifican la unificación de ambas ocupaciones para hacer solo una que se enliste en el Sistema de Salarios Mínimos Profesionales

En atención al mandato del Consejo de Representantes a efecto de obtener mayores elementos para analizar la propuesta presentada en la pasada reunión del 29 de octubre, la Dirección Técnica se reunió el 11 de noviembre con representantes del sector obrero; también se recibió la opinión de representantes del sector patronal; de igual forma se consultaron los contratos colectivos en la JFCA.

De conformidad con los comentarios formulados al respecto, la Dirección Técnica plantea su propuesta en los siguientes términos:

La denominación propuesta es: “Chofer de camión o camioneta de carga en general”

La nueva Definición Propuesta es:

Es el trabajador que opera un camión o camioneta para el transporte de carga en general. Verifica el funcionamiento del vehículo y lo conduce hasta el lugar donde recoge la carga, opera el camión o camioneta hasta su destino, donde vigila la entrega correcta de la carga, presenta la documentación que la ampara y, en su caso, cobra el importe del flete y/o de la mercancía. Este trabajador deberá tener el tipo de licencia que requieran las disposiciones legales vigentes en la zona correspondiente, que lo acrediten como calificado para conducir esta clase de vehículos. Puede realizar pequeñas reparaciones al vehículo, reportarlo y/o conducirlo al taller mecánico para su reparación.

Propuesta de Salario Mínimo Profesional para el “Chofer de camión o camioneta de carga en general”

La Dirección Técnica propone para esta ocupación el salario mínimo profesional que actualmente tiene el chofer de camión de carga en general.

Salario Mínimo Profesional (2008)

CONCEPTO	ÁREA GEOGRÁFICA Pesos diarios		
	A	B	C
Chofer de camión o camioneta de carga en general	\$78.44	\$76.19	\$73.89
Porcentaje por encima del salario mínimo general	49.27%	49.15%	49.51%
CONCEPTO	Salario mensual		
	A	B	C
Chofer de camión o camioneta de carga en general	\$2 384.6	\$2 316.2	\$2 246.3

Se estima que de aceptarse por el H. Consejo de Representantes esta propuesta, se podrían beneficiar, eventualmente, poco más de 2 500 choferes.

9. BIBLIOGRAFÍA Y SITIOS CONSULTADOS

- Página electrónica de la Cámara Nacional del Autotransporte de Carga (CANACAR) http://www.canacar.com.mx/qospace/wb/CANACAR/CANA_ini
- CANACAR. *“Historia del Transporte de Carga en México.”*
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *“Evolución de la Industria del Autotransporte de Carga en México en el Periodo 1988-1993”*. Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 100, Sanfandila, Qro, 1998.
- Secretaria de Comunicaciones y Transportes. *“Problemas en la Integración del Autotransporte de Carga entre México y Estados Unidos”*. Instituto Mexicano del Transporte, Publicación Técnica No. 278, Sanfandila, Qro, 2005.
- Baca, Jaime G. *Aspectos Jurídicos del Autotransporte Federal (México)*. En <http://www.monografias.com/trabajos59/aspectos-juridicos-autotransporte-federal/aspectos-juridicos-autotransporte-federal2.shtml>
- Mendoza, Jorge y Días, Eliseo. *“Obstáculos al Comercio en el TLCAN. El Caso del Transporte de Carga”*. Revista Comercio Exterior, Volumen 53, Número 12, Diciembre 2003.
- Encuesta Nacional de la Ocupación y el Empleo (ENOE). Estadísticas históricas sobre el sector de actividad: Conductores de Camiones, Camionetas y Automóviles de Carga, varios años.

Lista de Sindicatos que se revisaron sus Contratos Colectivos para el salario del chofer de camión o camioneta de carga en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje

- Sindicato de Trabajadores de Obras de Irrigación, Construcciones y Concesiones Federales, Estatales y Actividades Conexas en la República Mexicana
- Sindicato Nacional de Trabajadores de la Construcción, Terraceros, Conexos y Similares de México.
- Sindicato Nacional de Trabajadores de Caminos, Tramos, Construcciones Federales y Conexos de la República Mexicana.
- Sindicato Mexicano de Trabajadores de Obras y Construcciones Federales, Similares y Conexos de la República Mexicana.

- Sindicato Nacional de Trabajadores Terraceros, Constructores y Conexos de la República Mexicana.
- Federación Obrera Revolucionaria De Agrupaciones Sindicales.
- Sindicato Industrial de Trabajadores de la Construcción. Acarreo de Materiales, Tercerías, Obras Hidráulicas y Similares de la República Mexicana
- Sindicato Nacional de Trabajadores de la Industria del Asfalto, Emulsiones Asfálticas, Aceites, Transporte, Bancos de Materiales para la Construcción, Similares y Conexos de la República Mexicana.
- Sindicato Nacional de Trabajadores Permisarios del Autotransporte, Similares y Conexos de la República Mexicana.