

Entrevista con James Hoffa Presidente de la Unión de los Teamsters

Durante los últimos dos años, la Unión de los Teamsters ha llevado a cabo campañas orientadas a organizar a los camioneros portuarios acarreadores de contenedores. James P. Hoffa, Presidente de la Unión desde 1998, habló sobre esa iniciativa con la revista Journal of Commerce.

P. Los camioneros portuarios se encuentra actualmente en el punto más bajo de la “cadena alimentaria” en puertos a lo largo y ancho de Estados Unidos. ¿Cómo sucedió eso?

R. La respuesta más escueta es “la desreglamentación del camionaje”. Antes de 1980, la mayor parte del acarreo en los puertos era realizada por empresas de acarreo unionizadas por los Teamsters. Después de la desreglamentación, estas empresas fueron reemplazadas por empresas no unionizadas, las cuales posteriormente fueron reemplazadas, a su vez, por camioneros-propietarios independientes. En la estructura que rige actualmente, miles de camioneros están enfrascados en una constante guerra de tarifas – y es por eso que tenemos actualmente un sistema que no funciona. Si se pagan tarifas tercermundistas, el resultado es una operación de acarreo tercermundista: deteriorada, inestable e ineficiente. Estos camioneros tendrán una condición doble. Continuarán siendo propietarios de sus camiones y a la vez serán empleados. Al transformar a estos camioneros en empleados de empresas de acarreo unionizadas, garantizaremos que tendrán sueldos justos y condiciones de trabajo decorosas.

P. Las compañías de transporte vial y las asociaciones estatales de empresas de acarreo sostienen que el hecho de aumentar la productividad en la entrada de las terminales marítimas permitiría que los camioneros realizaran un número suficiente de viajes por día para asegurarse medios de vida adecuados. ¿Está de acuerdo?

R. No. Cuando los camioneros hacen más viajes, reciben un pago aún más bajo por cada viaje. Aun los puertos no congestionados se encuentran atormentados por una competencia destructora que culmina en tarifas insostenibles, altos índices de rotación de camioneros, y altas tasas de insolvencia, tanto para los camioneros como también para las empresas a las que prestan sus servicios. Un contrato de unión asegurará una tarifa mínima que permitirá que los camioneros compitan con base en el servicio en lugar de tarifas bajas.

P. Los Teamsters se asociaron con la Asociación de Transporte Vial de California (California Trucking Association) para apoyar un proyecto de ley por medio de la cual se aplicarían multas a los operadores de terminales que obliguen a los camioneros a esperar ociosos fuera de los portones, y la unión está colaborando con asociaciones de empleadores en otros estados. ¿Pueden perdurar estas alianzas? ¿Conducirán a la unionización de los camioneros portuarios?

R. Podemos crear alianzas con diversas organizaciones cuando coinciden con nuestros respectivos intereses. Nuestra agenda legislativa está enfocada en la tarea de mejorar la eficiencia en los puertos. Compartimos esta meta con asociaciones de empresas de transporte en todo el país. También hemos formado una alianza con empresas embarcadoras de mercaderías que tiene como propósito promulgar legislación que pondría fin a la exención de la que gozan las empresas de transporte marítimo de las disposiciones antimonopolio. Nuestro programa para unionizar a los camioneros portuarios opera en forma separada de nuestra agenda legislativa. No obstante lo anterior, una fuerza de trabajo eficiente, estable y

unionizada beneficiará a todas las partes interesadas en la industria. Con las leyes se resolverán algunos interrogantes que durante años han sido fuente de problemas para la industria, tales como largas colas, chasis que no reúnen las normas de seguridad y contenedores con exceso de peso. Algunos asuntos tendrán que esperar el proceso de negociación colectiva. El éxito que ha registrado la industria en su meta de bajar las tarifas aplicables al acarreo portuario más abajo de niveles sostenibles ha tenido un impacto más allá de los empobrecidos camioneros portuarios. Los camiones viejos y deteriorados plantean de manera intrínseca un peligro para la seguridad pública, y obstaculizan los planes de la industria para lograr una operación portuaria eficiente con la capacidad de aprovechar al máximo la tecnología informática.

P. Durante dos años, los Teamsters han llevado a cabo campañas orientadas a organizar a los camioneros-propietarios en puertos a lo largo y ancho de Estados Unidos. ¿Por cuánto tiempo más está la Unión dispuesta a continuar con este esfuerzo?

R. Estamos comprometidos a poner fin a la explotación de los camioneros portuarios. Hay muchos obstáculos que debemos superar para corregir un problema enconado que existe desde hace más de dos décadas. Nuestro plan es hacerlo bien, hacerlo a nivel nacional y demostrar a la industria que una fuerza de trabajo unionizada será más productiva, más eficiente y, a la larga, más eficaz en función de los costos.

P. La estrategia de los Teamsters parece ser la de identificar empresas de transporte vial que compartan los intereses de la Unión y que actualmente no estén trabajando en los puertos, establecer operaciones allí y luego organizarlas. ¿Cómo lograrán convencer a tales compañías para que emprendan un negocio con un margen tan bajo?

R. Nuestro plan beneficiará no solo a las empresas de transporte vial y transporte marítimo sino también a los camioneros. La estabilidad, la confiabilidad y el mejoramiento de las eficiencias crearán un lazo de transporte que podrá atender mejor las necesidades de los propietarios beneficiarios de la mercadería.

P. Las empresas de transporte vial unionizadas, con sus costos más altos, tendrían que captar una proporción del mercado que sean lo suficientemente grande como para influir sobre las tarifas. ¿Consiste su estrategia en trabajar con unas pocas empresas grandes o con decenas de empresas más pequeñas para captar una proporción suficiente del mercado?

R. La competencia dictará la proporción del mercado de la misma manera que lo hace en las demás industrias. Muchas empresas más pequeñas se han abocado con nosotros, solicitando afiliarse a esta alianza. En última instancia, trabajaremos con aquellas empresas de transporte vial – nuevas y establecidas, grandes y pequeñas – que opten por formar parte de un nuevo contrato nacional diseñado específicamente para este segmento de la industria. Aquellas compañías que buscan reducir los costos a expensas de la calidad y que insistan en continuar con sus prácticas destructoras y explotadoras encontrarán cada vez más difícil atraer camioneros de alta calidad. No podrán ofrecer el mismo servicio estable, confiable y profesional que las empresas unionizadas.

— Bill Mongelluzzo

