



Julio Villalobos, Presidente de ChileTransporte

“HASTA AHORA EL TRANSPORTE SE HA MIRADO SÓLO con los ojos del pequeño camionero”

Los integrantes de ChileTransporte, Asociación Chilena de la Industria del Transporte de Carga por Carretera A.G., vienen llegando de una Misión Tecnológica a España que los dejó llenos de bríos para encarar el 2010. Con este viaje renovaron sus deseos de formalizar la industria del transporte en Chile y confirmaron que la profesionalización, la actualización del marco normativo y tributario del sector, la mejora de las competencias de sus RR.HH. y la aplicación de tecnología, son los únicos caminos posibles para su definitiva modernización. Sobre los avances de esta industria, sus traspés durante el 2009 y los planes para el 2010, conversamos con Julio Villalobos, Presidente de la entidad gremial.

¿Cuál es su balance de la industria del transporte durante 2009?

Al ser el transporte un servicio de demanda derivada, la industria se vio afectada por los efectos que tuvo la crisis sobre distintos segmentos de mercado. Durante los primeros meses del 2009, por ejemplo, vimos una disminución generalizada de la actividad en distintas áreas de la economía, así como los sectores forestal-maderero, construcción y salmoneicultura, entre otros.

Si bien éstos demandaron volúmenes menores de servicios de transporte, lentamente fueron normalizándose hacia fines de año, donde los meses de junio y julio fueron el piso en esta dinámica de contracción. A ello se sumó que en algún momento se restringió el acceso al crédito y quienes estaban en una posición financiera débil, se vieron afectados.

Además, hasta junio hubo mucho camión detenido (en algunos casos hasta un 30% de la flota), sin embargo, luego se reactivó la economía y hubo un alza en el precio del cobre que significó un estímulo gigantesco para el desarrollo de nuestro país. Todo esto le permitió al transporte cerrar el año

con tranquilidad y buenas perspectivas a futuro. No obstante, períodos como éstos

conllevan situaciones dramáticas como son el desempleo o el cierre de empresas.

¿Qué retrocesos se evidenciaron en el sector?

El primero fue que la Confederación Nacional de Dueños de Camiones (CNDC), en conjunto con los ministerios de Hacienda y Transporte, determinaron un modelo de recuperación segmentada del impuesto específico al combustible, donde las micro empresas recuperan un 80%, las de venta intermedia sólo el 50% y aquéllas que se catalogaron como “grandes” dentro del proyecto de ley, apenas el 25%, lo que afectó a las firmas formalizadas. Con ello, se generó una especie de impuesto regresivo, es decir, si una empresa quiere crecer (pasar de tener cinco a seis camiones), es castigada en términos de recuperación de impuestos. Ante eso intervenimos en el Senado y ante el Ministerio de Hacienda, logrando subir la recuperación a un 38%, aunque se sentó un precedente que significa que en el sector de transporte la política tributaria es usada para introducir distorsiones competitivas que fomentan la informalidad.

El segundo retroceso está relacionado con temas laborales, ya que tanto la semana corrida como el sistema de control de asistencia de conductores llevan implícito un desconocimiento de las operaciones reales de transpor-



te. En este sentido, trabajamos con el Ministerio del Trabajo y los sindicatos para generar estructuras de jornada de trabajo que realmente reflejen nuestra realidad y que fomenten las buenas relaciones laborales.

¿La legislación no refleja del todo a la industria?

El problema es que hasta ahora el transporte se ha mirado sólo con los ojos del pequeño camionero, diseñando una estructura tributaria y laboral en torno a esta realidad y no desde la perspectiva de las empresas de transporte, que están trabajando en un proceso consistente de desarrollo y profesionalización. Este mercado cambió hace años y las complejidades de una firma que gestiona una flota de varios camiones son muy distintas a las de aquéllos que operan su propio camión, por lo tanto, si las regulaciones están pensadas en torno a ese pequeño camionero, se generan enormes dificultades para el resto.

¿Qué desafíos plantea el 2010?

Chile tiene que dar un salto en los temas energéticos, ambientales y de competitividad logística, partiendo por la emisión de gases de efecto invernadero y la masificación de la Eficiencia Energética, ya que el 37% de la matriz de consumo energético es del sector transporte y, de ese porcentaje, prácticamente la única energía utilizada son los derivados del petróleo.

Esto significa que toda estrategia para detener el cambio climático y la emisión de gases de efecto invernadero, supone trabajar con foco en la profesionalización del transporte y, particularmente, apoyar a las empresas que tengan la conciencia y el interés por avanzar hacia estándares de excelencia en sus operaciones.

¿Qué están demandando los clientes?

Gran parte de la competitividad de

los países y las empresas tiene que ver con llegar eficientemente a los mercados y tener procesos de intermodalidad donde sea posible integrar los flujos físicos de las compañías, así como los sistemas de transmisión de información.

Para lograr lo anterior, requerimos profesionalizar y formalizar este sector. Lamentablemente, toda nuestra estructura tributaria, de reglamentos y fiscalización mantienen esta industria operando en la informalidad. Mientras no se fomente su profesionalización y no su atomización, ni se ordene la industria en cuanto a su normativa o se aborde seriamente la fiscalización de su cumplimiento, nos demoraremos en cumplir con estos objetivos.

¿Qué aspectos positivos destacarías?

El 2009 fue un año en que todos los actores relevantes de este sector reconocieron que el transporte no es solamente el dueño de un camión, es decir, hubo un cambio de referente para abordar desde una perspectiva técnica-profesional los problemas y desafíos reales de este sector.

Este avance nos permitió instaurar mesas de trabajo con los ministerios de Transporte, Trabajo y Energía, además de trabajar con todos los respectivos responsables de las candidaturas presidenciales. Por primera vez, el transporte participa activamente y con plenos derechos gremiales en la SOFOFA, por lo tanto, existe un reconocimiento en el país hacia ChileTransporte y hacia la necesidad urgente de profesionalizar este sector.

¿Este cambio podría significar avances en términos de desarrollo?

Efectivamente. Una de las líneas de trabajo de ChileTransporte es cambiar la imagen de esta industria para lograr que reconozcan que el transporte no

es lo que era y se movilice hacia su desarrollo. Como país ya estamos en la OCDE, por ende, deberemos cumplir con nuevos estándares para construir una industria económica, laboral y ambientalmente sustentable. Todo lo anterior con el objetivo de mejorar la accesibilidad de las empresas a sus mercados y materias primas, además de que las personas accedan a los productos en las condiciones que hoy requieren, pero siempre siendo eficientes y disminuyendo los costos logísticos.

¿Cuáles son los primeros pasos que deberían darse?

Para el 2010 tenemos nueve líneas de trabajo sobre las cuales habrá que construir un plan de acción, donde las cuatro primeras son mejorar la cantidad y calidad de la información del transporte de carga por carretera, establecer un orden para el sector que apunte a la formalidad fortaleciendo la fiscalización, desarrollar un programa de sustentabilidad en términos de energía, medioambiente, accidentabilidad y congestión, y mejorar la formación y los aspectos socio-laborales, con énfasis en la profesionalización de los conductores. También es importante trabajar en la incorporación de tecnologías, mejorar la gestión, buenas prácticas e imagen del sector en temas como logística, infraestructura e internacionalización. ●

