

“CUENTA DEL PRESIDENTE”

1.- Introducción

Hace seis años nos reunimos por última vez para elegir Directorio Nacional. Eso fue en octubre de 2017. Ninguno de nosotros podía siquiera intuir lo que vendría en los años siguientes. Con todas las dificultades propias del ser humano y de las actividades productivas y sociales, visto en perspectiva eran tiempos “normales”.

Entonces, nuestro gremio seguía preocupado de sus cosas habituales, mantener en funcionamiento las empresas, los equipos, los camiones, conseguir cargas, pagar las cuentas, los sueldos, en fin.

Dos años más tarde, en 2019, una realidad completamente distinta, disruptiva, nos cayó de golpe y por partida doble, y no solo a nosotros sino a todos los chilenos: primero, el estallido de octubre, que nos movió el piso a todos, desestabilizó las instituciones, la violencia se salió de curso en muchas situaciones, y se instaló una crisis política nacional que al poquísimos tiempo se trasladó a lo económico y social.

El trabajo de los transportistas de carga ya entonces era difícil por los robos, asaltos y atentados en el Sur. Desde el 18 de octubre de 2019 y durante meses la agitación social afectó severamente nuestras condiciones de trabajo, golpeando de forma muy severa a nuestra gente en todo el país.

Pero faltaba lo peor...

En medio de hechos de violencia que continuaban remeciendo el país, en marzo de 2020 se inició la pandemia del Covid 19, cuyos coletazos los seguimos sintiendo hasta hoy. El enorme impacto que la enfermedad tuvo en Chile y todo el mundo fue de dimensiones colosales. Las severísimas restricciones que desde entonces y que por casi un año y medio se instalaron afectando a todas actividades productivas, sociales, laborales y personales, empezaron a generar consecuencias que nadie hubiera podido siquiera imaginar.

A medida que pasaron las semanas y los meses, cada vez más sectores de la economía empezaron a resentir el impacto de dichas restricciones, que en muchos casos afectaron lamentablemente las libertades de los ciudadanos. En un cuadro que ya venía complicado por el estallido de octubre, la pandemia no hizo sino agravar las dificultades que teníamos.

Reconocimiento a los camioneros

Hablo por los camioneros, porque fue nuestro sector una de las claves en todo este turbulento período. Desde el primer instante y entendiendo el alcance y gravedad de la pandemia y la crisis económica, nos pusimos a disposición de los casi 20 millones de chilenos y enfrentando nuestros conductores y trabajadores los riesgos de contraer el virus, empezamos a desplegar un esfuerzo 24/7, sin descanso, para asegurar los abastecimientos en todos los rincones del territorio, para mantener andando la cadena logística con las menores perturbaciones posibles.

Esa labor y esa actitud de entrega de los camioneros son hoy reconocidas por todos. Desde las autoridades a los distintos sectores ciudadanos. Fuimos enteramente responsables de nuestra labor y la cumplimos. Si hoy estamos aquí, ya en un período bastante más normal, es porque aportamos con mucho más que un grano de arena.

Haciendo referencia a lo que dije al principio, ese fue el contexto en que tenemos que entender la situación actual. Las condiciones gatilladas primero por el estallido y luego por la pandemia se combinaron de tal modo que hoy estamos en un terreno completamente distintos a lo de antes, cuando hicimos nuestro último congreso nacional.

Y a partir de eso, entregaré la cuenta que desarrollo a partir de este momento.

Antes, una necesaria explicación para que se entienda bien este mensaje. El Directorio Nacional de la Confederación tuvo durante este tiempo turbulento muchas dificultades para generar un nuevo Congreso con renovación de sus dirigentes. Primero por lo señalado al comienzo, las severas restricciones a la movilidad que impidieron reuniones presenciales y que se mantuvieron hasta el año pasado. Ni siquiera pudimos celebrar el Día del Camionero y nuestra principal conmemoración debió realizarse con formatos telemáticos para mantener vigente la tradición.

En segundo lugar, después de un tiempo tan largo fue necesario actualizar todos los vínculos, registros y procedimientos con las asociaciones que, al final de cuentas, son las que eligen a los dirigentes nacionales. Lo que nos ha pasado a nosotros lo han vivido numerosas entidades gremiales y sociales que en fecha reciente han logrado o están en vías de recomposición de sus estructuras.

Y en tercer lugar, porque quienes hemos estado en los cargos de la mesa directiva nos hemos tenido que dedicar al cien por ciento a apagar incendios en diversas materias, con cambio de autoridades nacionales y equipos de trabajo con los cuales ya veníamos trabajando. Dicho eso, me referiré en capítulos separados a los distintos temas que conforman esta Cuenta.

2.- CONFEDERACIÓN, QUIÉNES SOMOS Y DÓNDE ESTAMOS

La CNDC celebra en 2023 setenta años de existencia. Esto, contado desde 1953 cuando los entonces sindicatos de dueños de camiones se agruparon en una sola entidad. La vida gremial de la Confederación ha ido a la par de la evolución del país y sus contingencias.

Lo importante es reivindicar hoy que somos la entidad histórica y madre del transporte de carga terrestre en Chile. Otros gremios se han constituido a lo largo de décadas, pero seguimos presente y trabajando activamente. Estamos constituidos en todas las regiones; representamos iguales intereses pese a las diferencias geográficas y de mercado regionales y locales.

Que la Confederación siga existiendo es obra de todos quienes la integramos. En primer lugar, los dirigentes de las asociaciones y federaciones cuyo trabajo ha permitido mantener aglutinado a los afiliados y preocuparse de sus necesidades. De igual forma, el Directorio de la Confederación demostró durante los últimos y difíciles años, marcados por la pandemia, desarrollar una labor en múltiples frentes, porque los tiempos han sido tremendamente exigentes.

Pero todo lo anterior no habría sido posible sin la tarea abnegada, diaria, permanente del equipo de trabajo de la CNDC. El esfuerzo colectivo de todos sus componentes es difícil encontrarlo en otras organizaciones. El personal administrativo de la Confederación ha cumplido con creces; si estamos hoy reunidos en este Congreso es en gran parte gracias a su aporte.

Así que pido un aplauso a las personas que trabajan en la CNDC.

Trabajo en la pandemia y ayudas a los camioneros

Nuevo FOGAPE, créditos “costo cero” y repactaciones tributarias

Cuando se hizo evidente que las crisis del estallido y la pandemia se potenciaban en conjunto, durante 2020 negociamos con el gobierno de entonces soluciones paliativas que permitieran subsistir a las pymes.

De esta forma se creó el Crédito Covid19, liderado por BancoEstado y que fueron préstamos con interés real cero, tanto para inversión como capital de trabajo. A quienes los tomaron sólo se aplicó el ipecé que entonces era muy bajo, de 3 o 3,5 %. Ese beneficio se extendió hasta fines de 2021, y fue complementado con otras fórmulas de renegociación de deudas bancarias.

Otra línea fue abierta en diciembre de 2022, con la acción de los ministerios de Economía y Hacienda, junto a BancoEstado, con el programa Fogape Chile Apoya, dirigido al financiamiento de 60 mil empresas de menor tamaño. Esta línea tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2023, por lo que se está a tiempo para solicitarla.

Ahora bien, cuando se negociaron estos planes con la autoridad, se añadió la repactación de deudas tributarias en 2022, con condiciones preferentes y plazos de hasta 48 meses. Es probable que muchos camioneros hayan hecho uso de estos beneficios.

3.- SITUACION DE SEGURIDAD

Este es el problema más crítico que tenemos los camioneros. Parto por recordar que en febrero de 2020 fue atacado y quemado un colega nuestro, Juan Barrios, quien debido a sus gravísimas lesiones, falleció en marzo de ese año. Instalar ese homicidio como hito es necesario, porque Juan Barrios fue la primera víctima fatal de actos violentistas cometidos en lo que ahora se conoce como Macrozona Sur.

Pero los camioneros veníamos recibiendo ataques y hostigamientos desde mucho antes de ese crimen. Basta señalar las innumerables emboscadas a transportes de carga en la Ruta 5 en la Araucanía y las carreteras de Arauco desde hace más de 20 años, con una impresionante secuela de daños materiales a las cargas y equipos, y, peor aún, a la integridad física y mental de nuestros conductores.

La Confederación solicitó al gobierno de la época, en 2020, garantías para el tránsito seguro de las rutas y caminos en el Sur. Pedimos patrullajes, mayor despliegue de medios y, lo más importante, trabajo de inteligencia policial para ir neutralizando a las bandas violentistas. El grave conflicto político causado por el estallido hizo que la agenda de seguridad y las medidas solicitadas por los camioneros no fueran tomadas en cuenta, responsabilidad que solo cabe asumir a la clase política. Un manto de impunidad cubrió los delitos y ataques a nuestros choferes y camiones.

Asaltos y robos

Con el aumento de la actividad delictual y la cada vez mayor capacidad de organizaciones criminales, en febrero de 2022, un año después del homicidio de Juan Barrios, tuvimos que lamentar el crimen del joven conductor Byron Castillo en Antofagasta. Este crimen, al revés del de Juan Barrios, si tiene culpables procesados por la justicia, pero la inseguridad se mantiene en el Norte, donde las cargas preferidas son de cobre en barras y alambre. Eso, a pesar de los movimientos de protesta y del paro de protesta que se hizo entonces en la Segunda Región.

La situación no ha mejorado porque las autoridades que deben cumplir su misión de asegurar el orden público están sobrepasadas por el aumento general de la delincuencia. Por parte nuestra, cabe informar que la Confederación ha realizado una activa tarea con los Ministerios de Interior, Transportes y Obras Públicas para impulsar iniciativas que mejoren la seguridad de nuestra gente. Numerosas han sido desde 2017, incluso antes y hasta ahora, las instancias de coordinación que apunten a desarticular la violencia en los caminos y los asaltos y robos.

Corresponde indicar que desde 2015 la CNDC pertenece a los grupos contra robos de camiones de alto tonelaje organizados por el Ministerio del Interior, coordinados por DIGEMPOL, con participación de los gremios, Carabineros, PDI, Ministerio Público y representantes de gobierno. La acción de estos grupos constituidos para las zonas Centro y Sur han permitido bajar, si bien solo en parte, la delincuencia mediante las subidas de información al chat común con las policías y permitir que estas operen en flagrancia del delito.

Ahora tenemos a bandas delictuales actuando sobre cargas especializadas, de alto valor y fáciles de vender en el mercado negro. Están los delincuentes que roban transportes con salmón. Estas bandas operan desde Chiloé hasta Santiago, usan tecnologías contra GPS y actúan sobre seguro, gracias a datos y filtraciones que provienen incluso desde las mismas empresas productoras, exportadoras y de transportes. Hay socios nuestros, de esta Confederación, que han sufrido robos millonarios y después tienen que responder a los clientes.

¿ Qué hacemos nosotros como gremio ? Primero, solicitar hasta el cansancio patrullajes policiales en zonas críticas. En el Norte, la delincuencia afecta lugares como La Negra, la ruta Calama-Mejillones, la salida de Taltal en el cruce con la Panamericana. La CNDC ha exigido al gobierno que intensifique los patrullajes, que haga controles preventivos documentales y de los camiones y remolques. Hace dos meses se informó que se aumentó en la zona la dotación y vehículos de patrulla.

También, intentamos que la autoridad ponga urgencia al proyecto de ley que impide la venta por internet de jammer, que son dispositivos que bloquean las señales de celulares y GPS de los camiones, usados por bandas criminales para los robos. Hoy cualquier delincuente puede comprar a través del computador estos aparatos.

Atentados en la Macrozona Sur y seguro contra atentados

No entraré en detalles de la larguísima historia de los atentados terroristas y la violencia contra los camioneros en la Macrozona Sur, particularmente Ércilla, Cañete y otros puntos donde regularmente se cometen los ataques. Puedo señalar sí que llevamos contabilizados cerca de mil camiones destruidos desde que estos atentados empezaron a intensificarse a inicios de la primera década de 2.000.

Al respecto, puedo informar que tras largas conversaciones con la autoridad conseguimos este año la operación de un seguro contra acciones de violencia política en la Macrozona Sur especial para los camioneros y que es operado por BancoEstado. Es una herramienta útil para quienes deben circular por ese territorio, que hasta el año anterior no existía. Hago un llamado a informarse al respecto, porque ha sido una demanda permanente de nuestro gremio tener un seguro que nos permita cierta tranquilidad en caso de ser víctimas de actos violentos.

La posición oficial de la CNDC es que se trata de una responsabilidad del Estado asegurar el orden público y la seguridad en las carreteras. Nosotros los camioneros somos parte de la actividad productiva y tenemos el derecho de usar libremente y con seguridad los caminos para cumplir con nuestro trabajo.

Por lo tanto, después de una serie de paros y movilizaciones, no convocados por nuestra Confederación, lo que responsablemente podemos señalar, lo que muestra la realidad, es que los paros no resuelven ni el terrorismo ni los asaltos y robos. Podemos hacer o participar en cien protestas pero si el Gobierno no puede actuar o no tiene voluntad de emplearse a fondo contra estos flagelos, no sacamos nada con estar permanentemente en una lógica de movilizaciones.

Por el contrario, lo que hacemos es participar en las instancias donde se puede resolver problemas concretos, como las áreas de descanso y los grupos de seguridad coordinados por el Ministerio del Interior.

Ley contra robo de madera

Una de las grandes industrias delictuales en el Sur, amparada por la violencia y la falta de control territorial del Estado, es el robo de madera. El monto que mueve este ilícito es de 100 millones de dólares al año y va creciendo. Los camioneros somos directos perjudicados en ello, por los atentados y la complicidad de algunos que prestan sus camiones para transportar la madera.

La CNDC intervino en la discusión logró aprobar la Ley 21.488 - Esta legislación está vigente y modificó el Código Penal, el Código Procesal Penal y otras normas legales, para tipificar el delito de sustracción de madera y otros relacionados, y habilitar el uso de técnicas especiales de investigación para su persecución. Hoy intervienen y fiscalizan: Impuestos Internos, SAG, CONAF, Carabineros, PDI y fiscalías.

Areas de descanso y zonas de estacionamientos

El Directorio Nacional ha tenido numerosos encuentros con las autoridades del Ministerio de Obras Públicas y la Dirección de Concesiones Viales. El principal objetivo es avanzar en la construcción de Áreas de Descanso en los proyectos viales, tanto concesionados como los que son de manejo directo del Estado. El propósito final es la seguridad de los camioneros en las rutas.

Antes de dar a conocer los resultados de nuestras gestiones es preciso señalar que el MOP es una de las agencias del gobierno que mayor lentitud exhibe en el cumplimiento de sus proyectos. En gran parte esto se debe a las innumerables disposiciones, permisos y regulaciones que debe cumplir y hacer cumplir a los concesionarios. Para que tengan en cuenta, un proyecto de carretera tarda término medio 8 años desde que se aprueba hacerlo. De todo ese tiempo, 5 años son para ingeniería y permisos y solo los tres restantes para la construcción. Basta ver lo que pasa con el puente sobre el canal de Chacao.

Tanto en la actual administración como en los anteriores gobiernos hemos expuesto en forma reiterada la necesidad en dos líneas diferentes: una, la modernización de las actuales áreas de descanso concesionadas, que quedaron chicas y no reúnen los requisitos mínimos para dar servicio decente a los conductores. Y, dos, construir áreas donde no existen, por ejemplo en toda la zona norte desde Caldera hasta Arica.

Al respecto señalar que al iniciarse esta década comenzó el proceso de segundas concesiones, llamadas así por el vencimiento de los plazos de los primeros proyectos, y que ahora están siendo relicitadas. En la práctica, gran parte del total de las carreteras se encuentran en esta etapa. Luego de mucho insistir, y lo venimos haciendo desde el segundo gobierno de Michelle Bachelet, solicitamos un nuevo estándar en las zonas de descanso y el resultado, aunque el único por el momento pero muy valioso, es el siguiente: la zona de descanso de Los Lagartos, ubicada en el sector de Angostura en la Ruta 5 Sur.

Los Lagartos tienen estacionamiento para 100 camiones, con buenas instalaciones y equipamiento para los conductores. Se trata de un recinto cerrado, con vigilancia, guardias y cámaras de seguridad. Este es el modelo que el gremio quiere que se replique en las rutas que se modernicen. Nuestra tarea es estar encima y ver que se cumplan los plazos. Por eso también presentamos solicitudes para replicar estas áreas en la Ruta 5 Norte en el tramo de concesión de la Cuarta Región.

Sobre las zonas de estacionamiento, se trata de algo distinto. En paralelo a los avances en rutas concesionadas, este Directorio solicitó durante años al MOP construir y habilitar lugares seguros en la zona norte, como indiqué, en puntos sensibles desde Caldera hasta Arica, un espacio de 1.500 kilómetros de largo, en pleno Desierto de Atacama. Se extendió tanto esta petición hasta que los robos e incluso el homicidio de Byron, causaron un reventón de malestar, con un paro en la zona. También, en noviembre de 2022 un gremio de Arica que no pertenece a la CNDC, inició una protesta que se extendió en diversos puntos del país. Aclaro que nosotros no llamamos al paro, como tampoco otras confederaciones, pero sí compartimos la demanda de seguridad, que es la misma de todos los camioneros.

El resultado fue que el acuerdo del Ministerio del Interior con los gremios incluyó en uno de sus puntos la construcción de “zonas de estacionamiento”, esto es, lugares habilitados por el MOP en las carreteras del Norte, que sin ser áreas de descanso como las existentes en las rutas concesionadas, cumplan el propósito de ser recintos seguros para los camioneros. Se trata de 6 puntos: La Negra, Uribe, Quillagua, Atacama 1, Atacama 2 y El Loa. La implementación de estos lugares comenzará este segundo semestre del año.

Recientemente tuvimos una reunión con la Ministra del MOP para conocer el estado de avance de esta materia y solicitamos incluir a la CNDC en el grupo interministerial que define los criterios de seguridad para estas áreas, vigilancia y patrullajes, petición que fue aceptada y estamos próximos a integrarnos a este trabajo.

4.- NEGOCIACIONES TRIBUTARIAS, CON HACIENDA Y “PACTO FISCAL”

El año anterior el gobierno lanzó su proyecto de reforma tributaria. Nuestra Confederación fue convocada a sesiones que tuvieron por nombre “Diálogos Tributarios”. Participamos numerosas entidades del sector productivo, de la sociedad civil y expertos. El equipo de trabajo a cargo de esta materia hizo una presentación ante los representantes del Ministerio de Hacienda, dimos a conocer nuestra posición sobre los temas impositivos con perspectiva pyme, y luego se continuó esta labor en la forma de mesas de trabajo con Hacienda.

Posteriormente, el gobierno envió su proyecto de ley al Congreso, que rechazó hace un par de meses la Cámara de Diputados. Ese proyecto ponía mucho énfasis en las alzas de impuestos, si bien contenía ciertas disposiciones para las empresas de menor tamaño.

Debido al incierto panorama que corría el proyecto de reforma en el Senado, el Ejecutivo optó por realizar con sectores empresariales un proceso paralelo al legislativo, que llamó “Pacto fiscal”. En estas conversaciones nos reunimos varias veces esta Confederación y otros 12 gremios pymes, tanto con el Ministro de Hacienda, el de Economía y subsecretarios respectivos.

La última cita la tuvimos el 21 de este mes con el Presidente de la República cuando se abordó una serie de materias que nos preocupan, además del alza de impuestos, como la informalidad y nivelar la cancha con las grandes empresas.

Pero este, como se dice, es “noticia en desarrollo” y eminentemente político. No hay nada definido y está todo pendiente.

Precios de los combustibles

Desde el año 2021 comenzó una imparable cadena de alzas de los precios de los combustibles. Condiciones externas e internas, el alto precio del dólar y la inflación, desataron una secuencia alcista que se prolongó casi 100 semanas. Estuvimos muy cerca de llegar a \$ 1.500 el litro.

En noviembre de 2022, con motivo de las negociaciones entre los gremios y el Gobierno, se cambió el sistema de variaciones semanales a otro cada tres semanas. Además, se modificó la banda en la que operaba el subsidio fiscal. De esta forma, se suavizaron las alzas y esto fue de la mano con una lenta baja en los precios internacionales y el valor del dólar.

Como es bastante conocido, el Gobierno decidió cambiar el sistema de impuestos específicos a los combustibles, que nos rigen hasta hoy. El actual

específico al petróleo diésel aplica un tributo de 1,5 UTM por metro cúbico, que en la práctica equivale a unos \$ 90 o 95 pesos por litro. Además, tenemos derecho a un reintegro escalonado de 80, 70, 52,5 por ciento y hasta 31 % en el caso de las grandes empresas. Eso, hasta fin de año.

Impuestos verdes

¿Cuál es la situación ahora? El gobierno impulsa un proyecto llamado de “impuestos correctivos”, conocido en nuestro sector como “impuestos verdes”. Se trata de cambiar el paradigma en la aplicación del tributo. Para ello, se crearía un sistema según el cual pagará mayor impuesto quien contamina más. En el caso del transporte de carga, el sistema operaría según la norma del vehículo: si es Euro 3 el impuesto será mayor que un Euro 4, y este tributará más que un Euro 5 y así sucesivamente. Quien tenga norma superior tendrá derecho a una mayor devolución.

Según el Ministerio de Hacienda, con el que nos hemos reunido varias veces, se busca “crear un incentivo” para que los camioneros renueven equipos más antiguos que contaminan más, por otros más nuevos. El problema que presenta este esquema es que si se llega a implementar perjudicará abiertamente a los camioneros más pequeños, que tienen dificultades para renovar y mantener sus empresas.

El proyecto como tal no lo conocemos, sólo sus lineamientos, y tampoco ha sido presentado al Congreso. Y raya para la suma, este mecanismo de impuestos verdes favorece a las grandes empresas, que pueden renovar camiones sin mayor dificultad, pero perjudicará a los pequeños que tendrán menor reintegro.

Hacienda también dice que habrá un sistema para apoyar la renovación. Pero es insuficiente porque solo cubriría el 20 % del valor del camión nuevo. Y los cupos serían escasos, no más de dos mil. La única interpretación que podemos dar a este proyecto es que su finalidad es totalmente recaudatoria.

Derechamente los impuestos verdes son antipymes, y lo hemos dicho públicamente.

Pero puede ser una buena noticia para las grandes empresas, que se verían beneficiadas por un reintegro creciente, al mismo tiempo que se le pone la soga al cuello a las pymes del transporte. Será tarea del próximo Directorio influir para que el Gobierno cambie de idea y si llega al Parlamento, dialogar con diputados y senadores para que no pase en los términos conocidos ahora.

Eficiencia energética

Como empresarios responsables estamos de acuerdo en apoyar las opciones que la tecnología y los avances en gestión van presentando en forma cada vez más acelerada. A propósito del tema de los impuestos verdes, tenemos que reconocer que si estamos por un medioambiente más limpio y sano, debemos contribuir desde el lugar que ocupamos. Nuestro principal insumo es el petróleo, que sigue siendo un compuesto muy alto en emisiones de carbono y gases de efecto invernadero.

Por eso, y en el entendido que el país tiene metas ambiciosas y a plazos no tan largos, como CNDC apoyamos las iniciativas de eficiencia energética, menores consumos y tecnologías más limpias. Existe un programa nacional bastante conocido, “Giro Limpio”, al cual contribuimos, y que maneja la Agencia de Sostenibilidad Energética.

Este programa certifica a las empresas que cumplen altos estándares. Ya hay varias empresas que participan en Giro Limpio, e incluso hay entre los socios de la CNDC quienes están certificados. Esperamos que este número vaya en aumento.

5.- MATERIAS LOGISTICAS Y TARIFAS

Mesa de conversación con Transportes, Hacienda y Economía

La CNDC es parte de una instancia de coordinación interministerial con otros gremios que participan de la cadena logística, incluidas entidades que agrupan a grandes generadores, principalmente para mejorar la situación tarifaria. Uno de los mayores avances consiste en poner de relevancia el Índice de Costos del Transporte, elaborado por el INE, y que debiera ser el parámetro que tanto camioneros como clientes usen para adecuar su parte tarifaria.

Índice de Costos del Transporte

En 2022 la CNDC se reunió con los mandos técnicos del Instituto Nacional de Estadísticas, con el propósito de solicitar una adecuación de los parámetros que componen el ICT. Como se sabe, este indicador fue elaborado en 2009 en cumplimiento de un acuerdo entre nosotros y el gobierno de la época, después del paro de 2008.

¿Qué motivó esto?, las imparable alzas del petróleo que desde 2021 venían castigando nuestro principal insumo. Este índice es conocido también como el IPC del transporte. Está a disposición de todos y es mensual. Es una herramienta muy valiosa para determinar las variaciones de precios de todos los elementos que permiten realizar servicios de fletes, es decir, nuestro trabajo.

Nuestra solicitud fue acogida positivamente, y es de alta importancia porque durante 2023 se realiza la encuesta nacional, que el INE hace cada 5 años y que es necesaria para determinar la estructura actualizada del indicador. Lo anterior significa que en 2024 tendremos un ICT nuevo, que determinará con los datos sobre la mesa los porcentajes que cada grupo de productos tiene en el presente.

Pero es importante que se entienda que todo lo anterior servirá de poco si no somos capaces de usar esta herramienta. Un solo ejemplo: el año anterior la inflación, el Ipecé, fue de 12,8 %. En cambio, el Índice de Costos del Transporte fue de 26 %, y eso significa que todos los insumos que usamos subieron el doble de la inflación.

Navieras y competencia desleal

Persiste la entrada de conglomerados logísticos formados por navieras, que crean compañías de transporte terrestre y ofrecen a sus clientes tarifas mucho menores que los fletes normales. Bajo este paraguas, compiten en licitaciones y han ido acaparando mercados, sacando a las empresas de menor tamaño y creando una situación de competencia desleal. Esos mismos operadores logísticos, para poder cumplir, subcontratan a los mismos camioneros que han dejado en el camino.

Pero eso no todo. Constatamos que hay asociaciones que fueron marginadas en contratos y licitaciones con grandes empresas. Pero acá la sorpresa es que se trata de empresas públicas, Codelco y Enap, que rigiéndose en términos absolutos por una lógica comercial de menores costos, han buscado desprenderse de pequeñas empresas que históricamente han sido sus proveedores de transporte. Tal es el caso de las gremiales de Calama, Tal Tal, y en el Sur, Punta Arenas.

Esta Confederación ha llegado a los más altos niveles corporativos de estas empresas fiscales, para interceder por los camioneros de estas asociaciones, solicitando se cumplan criterios de responsabilidad social de empresas públicas que se supone pertenecen a todos los chilenos. Las movilizaciones han sido efectivas a veces, pero lo que más se necesita es fuerza asociativa de nosotros mismos.

Código de Buenas Prácticas

Desde inicios de año la CNDC inició con la Sofofa un diálogo para la actualización de un Código de Buenas Prácticas. Este proceso tiene un antecedente directo cuando en 2017, hace seis años, se firmó un acuerdo entre los transportistas de carga y grandes empresarios representados por Sofofa, para poner fin al monopolio de tarifas y a notorios abusos contra los camioneros, como tiempos de espera excesivos, malas condiciones en los puertos, molinos, centrales de despacho y otros.

Aunque tuvo el aval de los ministerios de Transportes y de Economía, el acuerdo nunca se cumplió. Se guardó en el escritorio de los grandes clientes y nunca más se supo. Fueron largos meses de conversaciones perdidas. Algo impresentable.

En 2022, Juan Sutil, entonces presidente de la Confederación de la Producción y el Comercio, donde está Sofofa, se reunió con el directorio de la CNDC en nuestra sede y se le hizo ver esta situación. A los pocos días se inició un proceso de diálogo entre el comité técnico ejecutivo de la Sofofa, nosotros y otros gremios camioneros.

El objetivo es similar: acordar un Código de Buenas Prácticas ajustándolo a los tiempos, tomando en cuenta la situación de tarifas, los tiempos de espera, condiciones de los conductores y otras materias de este tipo. Inicialmente, el nuevo acuerdo debió estar firmado en mayo. No sabemos los motivos por los cuales Sofofa dejó stand by este diálogo. Tenemos la conjetura de que puede deberse al reciente cambio de mando en esa entidad y al cambio de equipos. Lo que sí esperamos es que de firmar un nuevo Código de Buenas Prácticas, se cumpla a cabalidad.

Conversaciones con EFE

Por iniciativa del Director de Ferrocarriles del Estado, la CNDC fue invitada, junto a otros gremios a dialogar sobre la posibilidad de hacer un plan piloto conjunto para movilizar cargas en lugares donde hoy ni camioneros ni EFE lo están haciendo.

Para tal efecto, con nuestros equipos técnicos se está evaluando opciones de lugares, tipo de servicio, volumen de negocios, zonas de descanso y estacionamiento. Creemos que existe una oportunidad de trabajar siempre y cuando sea de conveniencia mutua, en especial para nuestras empresas. Hoy existen solo dos operadores que usan líneas de EFE, Fepasa y Transap, con condiciones monopólicas. Como indico, la definición del programa piloto está en estudio.

6.- MATERIAS LABORALES

Jornada de las 40 horas

Esta es una materia muy importante en la que nos jugamos por completo. La ley de la reforma laboral de 40 horas de jornada semanal de trabajo. El proyecto respectivo fue presentado al Parlamento en 2018 y permaneció en trámite hasta que el actual gobierno le puso urgencia en el Congreso. Establece que en 2024 la mayoría de las jornadas de trabajo dejarán de ser de 45 horas y empezarán a ser de 40, sin cambio en las remuneraciones.

¿ Cómo enfrentamos este cambio mayúsculo en la Confederación, sabiendo que nos iba a afectar ? El análisis que hicimos fue que esta reforma iba a generar bastante ruido en las empresas y que además iba a tener impacto si se aplicaba a rajatabla en todos los sectores productivos. Entonces la estrategia que seguimos fue de trabajar directamente con la autoridad política, y en concreto con la Ministra del Trabajo y el Subsecretario. Nuestra apuesta fue sensibilizarlos.

¿ Qué les dijimos ? Que el transporte de carga tiene una naturaleza distinta al del común de las actividades económicas, porque es una cadena que no se detiene, y que esto se refleja en que tenemos una jornada especial, que además se rige por el artículo 25 bis del Código del Trabajo. Explicamos que pasar de 180 horas mensuales a 160, como el resto, tendría consecuencias negativas no solo para nosotros sino para el país.

Lo que se hizo desembocó en una mesa de negociación en que participaron distintos gremios del ámbito logístico en que nuestro principal objetivo fue mantener el sistema del Artículo 25 bis del Código del Trabajo, que además establece 88 horas de tiempos de espera.

Puedo decirles a ustedes que no fue fácil. Fueron negociaciones que además de ser largas tenían como contexto la decisión política del gobierno de jugarse a fondo con el proyecto. O sea, había una presión política desde el mismo Presidente de la República hacia abajo. Pero además los parlamentarios de la oposición tampoco iban a rechazar la iniciativa, porque de lo contrario corrían el riesgo de echarse encima la crítica de millones de chilenos. En buen chileno, el horno no estaba para bollos.

La estrategia que siguió la Confederación fue la correcta. Porque con la certeza de que las 40 horas se iban a aprobar igual, lo que había que hacer era control de daños. Entonces quedó claro que nos estábamos jugando por los trabajadores, los conductores. Y se indicó a la autoridad que éstos serían los más perjudicados al momento que se pasara a una jornada de 160 horas mensuales, porque recibirían menos ingresos.

De esta forma, nuestra actividad siguió consagrada como de tipo especial. Las negociaciones ratificadas en el Parlamento definieron la nueva jornada para los conductores en 172 horas mensuales, y no el cálculo semanal, por lo que se mantuvo el registro mensualizado de asistencia. Y con eso no tuvimos necesidad de amenazar con ningún paro.

La buena noticia es que el gremio pactó un régimen de transición de 5 años desde la entrada en vigencia de la ley. Ello significa que hasta 2028 seguiremos igual que como hemos estado desde siempre con el Artículo 25 bis. La única diferencia es que si una empresa quiere pactar de común acuerdo con sus trabajadores las 40 horas, adelantando el proceso, puede hacerlo.

Nuestra evaluación es que la Confederación negoció bastante bien esta reforma. Insisto que el cambio venía sí o sí. Pero al negociar, mantuvimos el soporte fundamental que es el artículo 25 bis, y dejar sin cambio alguno la actual jornada, al menos hasta 2028.

Alcance sobre áreas de descanso y jornada laboral.

En forma reiterada el directorio ha comunicado a la autoridad, tanto de Transportes como del MOP, que la habilitación de áreas de descanso para los conductores es parte integral del cumplimiento de la jornada laboral, con máximo de conducción continua de 5 horas por cada dos de descanso, más el descanso nocturno.

No tener áreas suficientes obliga a los conductores a aparcarse en bermas, lo que está prohibido pero que se hace ante la carencia de aparcaderos. Al parecer, el peligro que sobre la seguridad vial pueden tener eventuales accidentes, no es suficientemente dimensionado por los gobiernos, pese a que cada año tenemos cerca de 1.500 fallecidos en el país, considerando todos los vehículos involucrados.

7.- VINCULACION Y DIALOGO SOCIAL

De manera permanente, este Directorio Nacional ha sido activo participante de instancias que promueven el diálogo social, productivo y económico con distintos actores oficiales, técnicos y ciudadanos.

Menciono los siguientes: como CNDC integramos el Consejo Consultivo de las Empresas de Menor Tamaño. Este órgano lo forman gremios y hace consultas, sugerencias y observaciones a la autoridad; preside el Ministro de Economía. La CNDC es representada por su presidente en calidad de Consejero.

Como ha sido tradicional y en nuestra calidad de socios fundadores, participamos en CONAPYME y tenemos destacada presencia en otras entidades, principalmente mesas de trabajo en instancias con la autoridad, como ya he dado cuenta al abordar materias concretas.

Participamos en los grupos de seguridad por robos de camiones de alto tonelaje. En las mesas de infraestructura y carreteras, con el MOP y Dirección de Concesiones.

Quiero destacar que en lo gremial hemos mantenido una línea siempre recta en defensa de las pymes, de los pequeños camioneros, que son los que más afectados en contingencias o situaciones difíciles. Ello no obsta para que en abril pasado nuestra sede, en esta misma sala en que estamos reunidos, fuimos anfitriones de un inédito encuentro con otras gremiales del transporte de carga, como la CNTC, Chile Transporte, Fuerza del Norte y Fuerza del Sur.

Nosotros tenemos diferencias de objetivos y de formas con ellos, pero hay materias comunes para todos los camioneros. Si hay coincidencias creamos el espacio para trabajar en conjunto, manteniendo por supuesto nuestra identidad, que es ser la entidad histórica y madre del transporte de carga en Chile.

En nuestra acción, hemos desarrollado una serie de proyectos con financiamiento de Sercotec para promover la asociatividad. Sin ir más lejos, uno de los últimos fue justamente creado en pandemia, en que se dotó a la CNDC de los elementos sanitarios indispensables para mantener su funcionamiento.

8.- TRANSPORTE INTERNACIONAL

El transporte internacional no puede ser mencionado sin tener en cuenta la época de pandemia, que produjo graves trastornos a la actividad. Cabe recordar que el cierre de fronteras que comenzó en abril de 2020 obligó a severas restricciones, entre ellas la aplicación de pcr con validez de 72 horas y sin tomar en cuenta los períodos de cierres forzosos en la cordillera en Los Libertadores.

El retorno paulatino a la normalidad sanitaria permitió liberar esas condiciones, pero entretanto se ha enfrentado complejas situaciones, como la que se vivió en 2021, cuando las protestas en rutas de conexión en Argentina, como la carretera 40, Neuquén y Río Negro, con tomas de caminos, obligaron a una fuerte intervención de la Confederación y de los camioneros de Punta Arenas ante organismos de gobierno y binacionales, invocando el tratado ATIT de libertad de tránsito en la región y así para evitar perjuicios mayores en los flujos Chile-Chile.

En tanto, en el eje Norte, este año, hace unos meses, graves desórdenes internos en Perú impidieron durante varios días el tránsito de camiones en la ruta Arica-Tacna, tomada en manifestaciones violentas.

Si bien ambas situaciones están solucionadas, y no se han repetido, demuestran la fragilidad del sistema de conexión terrestre con los países limítrofes y paralimítrofes, tanto por motivos climáticos como por cierres forzosos de carreteras. Este es un tema que el próximo Directorio necesariamente tendrá que considerar, porque se trata de situaciones recurrentes en el tiempo.

Ahora, con los temporales de la semana anterior, el transporte internacional se vio una vez más afectado: más de 2.000 camiones quedaron detenidos en la frontera por los rodados y trabajos que hubo que hacer en Los Libertadores. Esto demuestra la fragilidad de nuestra conectividad terrestre con los demás países.

9.- TEMAS INTERNOS Y DE EXTENSION

En este punto me referiré a lo siguiente:

Modernización de estatutos

Los estatutos de la Confederación han sido sometidos a un proceso de análisis y estudio, para determinar en qué medida pueden ser actualizados para que respondan en forma eficaz a los tiempos que vivimos. Por tal razón, se ha elaborado una propuesta de modernización, que queda a la determinación del gremio.

Eventos y consultivos

Una vez superada la emergencia sanitaria, retomamos en 2022 la producción y realización de reuniones gremiales y participación en ferias y eventos. De esta forma, el año anterior organizamos consultivos regionales y encuentros de asociaciones, tanto en Santiago como regiones. Lo hicimos de manera telemática, transmitida por internet en 2021, en conjunto con Volvo Chile, lo que replicamos el año pasado. La tradición nunca se perdió.

Este año el Día del Camionero se festejará el 27 de Julio de manera presencial, con pleno retorno a la normalidad y el lugar escogido es Espacio Riesco. Un comité está trabajando para hacer la mejor fiesta del camionero en mucho tiempo.

Asimismo, somos patrocinadores de eventos, como la Feria Motortec de autopartes y repuestos, que organizan Espacio Riesco y la Feria Internacional de Madrid IFEMA. El año pasado participamos con una comentada presencia, y este año la segunda versión se realizará los días 7,8 y 9 de septiembre. Así que la invitación está hecha y esperamos una alta presencia de ustedes y sus colegas, porque el evento será muy entretenido.

Todo lo anterior ha sido obra del equipo de la Confederación, que para los efectos ha trabajado como una verdadera productora, logrando altos estándares.

Actividad informativa, Revista del Camionero y redes sociales

Es tarea de la Confederación mantener informados a sus socios y al mismo tiempo entregar opinión a la ciudadanía sobre lo que hacemos y en los temas que nos parecen pertinentes. Esto se ha seguido cumpliendo y para ello se ha incrementado la actividad en plataformas virtuales que nos permiten estar presentes.

La información la estamos entregando principalmente en forma interna, directa hacia nuestros socios; también mediante el sitio www.cndc.cl y las aplicaciones tweeter, Instagram y Facebook. El llamado es a conectarse a ellas para informarse ya que permanentemente actualizamos los contenidos.

Para mantener la presencia con la Revista del Camionero, en época de plena pandemia, desde 2020 se empezó a distribuir en su versión digital, lo que ha permitido continuar sin interrupciones su continuidad, sirviendo de carta de presentación ante diversos sectores. Será determinación del nuevo Directorio retomar eventualmente su versión impresa.
