

| TÍTULO: Opinión: Los privilegiados camioneros | | | | |
|---|------------|-------------------|---------|--------|
| Nº | FECHA | MEDIO | SECCIÓN | PÁGINA |
| 197206 | 2022-11-29 | Diario Financiero | Opinión | 15 |

Imagen 1/1

LA COLUMNA DE...



CLEMENTE PÉREZ
ABOGADO, MÁSTER EN
POLÍTICAS PÚBLICAS

Los privilegiados camioneros

Si hay algo que complica al país y especialmente a sus gobiernos -para qué decir a los gobiernos de izquierda-, es un paro de transportistas. Más aún, esta vez eligieron la temporada de exportaciones frutícolas para hacer su paro-chantaje.

Les ha ido bien con esta estrategia. Hoy el diésel paga un impuesto más bajo que el resto de los combustibles. Además, se les devuelve entre el 30% y el 80% del impuesto que pagan, dependiendo de sus ventas. Y para colmo, pagan impuesto por renta presunta en vez de por renta efectiva, lo que les reduciría el pago a la mitad de lo que debieran pagar.

Son efectivamente, un grupo privilegiado, tal como lo llamó el gobernador Claudio Orrego. Y como es imposible discriminar, nos estamos llenando de camionetas 4 x 4 que aprovechan estos subsidios al diésel.

Finalmente, el Gobierno que se decía ecologista ha terminado aportando US\$

1.500 millones al MEPCO (un ojo de la cara), y ahora congelará las alzas del diésel por un tiempo más, lo que nos costará el otro ojo.

Para no seguir llorando sobre la leche derramada, debiéramos explorar en serio sobre cómo reducir el poder de negociación de estos privilegiados camioneros. Y aunque el lector no lo crea, existen opciones claras y evidentes.

Una, urgente, es eliminar la prohibición de cabotaje (carga dentro del territorio nacional) a barcos extranjeros. Es ridículo que, si un barco extranjero trae autos o contenedores a distintos puertos del país, no pueda aprovechar de trasladar también carga nacional entre dichos puertos.

Esta prohibición busca favorecer a las empresas de transporte chileno, pero termina perjudicando a los consumidores, que pagamos un sobreprecio por el transporte doméstico de entre US\$ 300 y

cabotaje marítimo sólo para barcos chilenos fue recomendada por la Comisión Nacional de Productividad como medida urgente hace tres años e incluso se presentó un proyecto de ley en el Gobierno anterior. Es de esperar que el Congreso legisle este proyecto y abra una ancha avenida de transporte de carga marítima.

La segunda forma necesaria de mejorar nuestro transporte de carga, reducir sus costos, reducir las emisiones atmosféricas del transporte terrestre, descongestionar nuestras carreteras y de paso, quitarle un poco de poder de negociación a los camioneros, es fomentando la carga por ferrocarril.

Chile transporta sólo el 5% de su carga en tren, ubicándose muy abajo entre de los países de la OCDE. Para revertir esto se debe invertir en señalética e infraestructura, avanzar en la implementación del Plan de Impulso a la Carga Ferroviaria (PICAF) y sentar las bases de las deno-

“Hay muchas políticas públicas importantes de implementar que son más urgentes y necesarias que seguir quemando billetes para el estancamiento de los camiones”.

400 millones al año, según los economistas Agostini, Briones y Mordoj. De paso, provoca enormes congestiones sobre nuestras carreteras, pues un país largo y angosto concentra la carga por tierra, mientras desecha la alternativa marítima.

La eliminación de esta restricción de

minadas “cargas ferroviarias inteligentes”. Urge también avanzar en la ruta ferroviaria para abastecer al Mega puerto de San Antonio.

Hay muchas políticas públicas importantes de implementar que son más urgentes y necesarias que seguir quemando billetes para el estancamiento de los camiones.