EDITORIAL NOVIEMBRE 2009

ASIGNATURA PENDIENTE
LA RENOVACIÓN DE FLOTA

Nuestro país y nuestra región están transitando por momentos muy especiales. Recientes actos eleccionarios, inminentes cambios de gobierno y nuevas administraciones que ya se preparan para dar “su perfil” a la misma, templa los espíritus y agita las voluntades.

En este contexto, se generan las condiciones mejor posicionadas para que reaparezcan en escena temas que tradicionalmente han sido estratégicos para el transporte internacional de cargas por carretera de bandera nacional y que hasta el momento lamentablemente no han sido objeto del análisis y atención meditada y profesional que se pretende que se les dispense.

Un ejemplo típico de esos “asuntos pendientes” es el tema de la renovación de flota de vehículos de las empresas habilitadas a realizar operaciones de transporte internacional de cargas por carretera, un tema que a lo largo de los últimos años si bien formó parte de agendas de trabajo, puede decirse que recibió un tratamiento no adecuado y ahora, en estos momentos tan especiales, aparece a la palestra y se dice que está atendido o se atendió y se da la idea de que hasta estaría “solucionado” con la implementación de ciertas herramientas que son otra cosa y tienen una relación tangencial con el tema principal. Un ejemplo típico de esto es lo que en determinado momento terminó por aparecer como la puesta a disposición de un crédito garantizado por el Estado.

En función a esta realidad, por intermedio de este Editorial se considera oportuno someter a la consideración de autoridades y lectores, el conjunto de ideas básicas y fundamentales que a nuestro juicio forman parte de la estructura básica y principal de una verdadera renovación de flota de vehículos.

En primer lugar, una renovación de flota de vehículos de transporte de carga por carretera es una idea de primer orden para la sustentabilidad de las empresas de bandera nacional que se dedican a la actividad; y por lo tanto necesariamente debe implementarse mediante un plan (un plan es la consecuencia de una idea).

Resulta trascendente para el sector que se elabore y ejecute un *Plan de Renovación de Flota de Vehículos*, es decir, un modelo sistemático que determine con claridad las directrices que ordenada y coherentemente implementan el objetivo establecido y todos los detalles necesarios para cumplirlo eficientemente (mecanismos, instrumentos, acciones, contingencias, etc.).

En segundo lugar, tan importante como lo anterior es el contenido de este Plan. Es evidente que no puede ni debe ser un plan cualquiera, dado que su impacto en la actividad y en la economía nacional es más que significativo.

El Plan debe enmarcarse en un contexto principal de promoción y facilitación del comercio. Se sabe que actualmente las funciones empresariales básicas ya no son dos sino tres. A las funciones tradicionales de producción y comercialización, la globalización agregó a la función de la distribución. Hoy día la distribución no es una función complementaria, sino que se trata de una función que incide directamente sobre el precio final y, consecuentemente, sobre los niveles de competitividad del comercio exterior. Se entiende que es en éste marco y teniendo en cuenta ésta realidad, que debe encararse la elaboración de un Plan de Renovación de Flota de Vehículos, dado que sólo a través de este contexto es que se estarán generando las condiciones necesarias para que se considere y analice el establecimiento de parámetros más que importantes en la consideración del tema, tales como la naturaleza de la actividad, los estímulos a la inversión, los beneficios fiscales y las promociones específicas.

De igual forma, desde su inicio mismo, el Plan tiene que tener muy bien definido su alcance. Una cosa es ejecutar un plan de renovación y modernización y otra cosa es ejecutar un plan de renovación y ampliación de flota. Por muy sencillo que parezca, decidir si renuevo o si renuevo y amplio, no es una tarea liviana, todo lo contrario. La realidad indica que estamos ante una decisión que debe adoptarse analizando un contexto interdisciplinario en el que se encuentra involucrada toda la operativa de comercio exterior del país y en el que se deben de aplicar y considerar variables que no son de exclusiva incumbencia de un sector de la actividad económica, sino de la totalidad de la misma.

Otro elemento de enorme importancia para un Plan de Renovación de Flota es el de la determinación de quiénes pueden participar del mismo. La idea central de CATIDU sobre el punto, es que todo plan tiene que no sólo permitir sino que además propiciar, alentar, la participación de las empresas profesionales del sector, es decir, de las empresas que se encuentren activas, cumpliendo con todas sus obligaciones impositivas y de previsión social, en resumen, que se encuentren registradas en el Registro de Empresas de Transporte Profesional de Carga.

Siempre dentro de la consideración del contenido del Plan, otro elemento ya más específico pero no menos importante, es el que tiene que ver con el régimen de amortización que establezca. Sobre el punto, la máxima preocupación de CATIDU no es alcanzar una situación de privilegio, sino lograr que se analice la implementación de un régimen de amortización que presente más de una alternativa y que de esa forma contemple las distintas realidades de las empresas del sector. La idea principal es que un Plan de Renovación de Flota actúe como un elemento que permita la participación del mayor número de empresas posible, por no decir la totalidad de las mismas; y se entiende que desarrollar un análisis detenido sobre el régimen de amortización y adoptar una decisión adecuada sobre este punto, es un elemento que no puede faltar y que sin duda alguna tiene impacto directo sobre la participación de todas las empresas.

Una incidencia parecida al punto anterior tiene el tema vinculado a la desafectación de vehículos de las flotas habilitadas. Un Plan que se precie de tal, necesariamente debe considerar, analizar y adoptar decisiones respecto al destino de los vehículos que son sustituidos dentro de las flotas, sea por razones de antigüedad, de su estado técnico, de su obsolescencia o lisa y llanamente porque presenta problemas insalvables que necesariamente imponen su desafectación. En términos generales, CATIDU estima que sobre este punto se debe trabajar sobre la base de establecer un cronograma que regule el intercambio de unidades y que establezca reglas claras vinculadas al asunto, es decir, desde la antigüedad máxima permitida para la circulación de las unidades, hasta el destino final de los vehículos que son sustituidos.

Por todo lo expuesto, entonces, el tema de la renovación de la flota de vehículos resulta ser hasta un tema estratégico para nuestro sector, lo cual implica que se deba analizar en forma integral, considerar en forma permanente e implementar atendiendo a todas y cada una de las aristas que el asunto involucra.

En conclusión y atendiendo el tratamiento que del tema se ha realizado en los últimos meses, para CATIDU, alternativas como un sistema de crédito con garantías es una buena herramienta que bien podría formar parte de un Plan de Renovación de Flotas, pero que en momento alguno lo sustituye.