



**CÓDIGO DE BUENAS PRÁCTICAS
PARA EL TRANSPORTE DE CARGA
POR CARRETERA**

Acuerdo Comité Logística de SOFOFA 10 de enero de 2017

Considerando:

Primero: el propósito de promover buenas prácticas por parte de los agentes que intervienen en la contratación y operación de los servicios de Transporte de Carga por Carretera (TCC), conforme a los estándares que hoy son recomendados en la materia en los mercados más desarrollados del mundo;

Segundo: la importancia de que estas buenas prácticas contribuyan a fortalecer la libre competencia y el funcionamiento eficiente de este mercado; y

Tercero: los beneficios que reportará la promoción de estas buenas prácticas, entre los que cabe mencionar la optimización de los recursos y la mejora de los procesos de los agentes,

El Comité de Logística de SOFOFA, en conjunto con las asociaciones gremiales del transporte, operadores logísticos, generadores de carga, nodos de transferencia, puntos de entregas y proveedores de servicios complementarios, entre otros actores, han acordado proponer el siguiente:

Código de Buenas Prácticas para el Transporte de Carga por Carretera

I. Normas Generales

1. Definición

El Código de Buenas Prácticas para el Transporte de Carga por Carretera, o también Código para la Carga por Carretera, en adelante “el Código”, es un conjunto de buenas prácticas a cuyo cumplimiento se obligan los firmantes y futuros adherentes, destinadas a promover ciertos principios y estándares entre los participantes de la cadena logística, con el fin de mejorar la eficiencia de las operaciones de transporte y de los distintos agentes intervinientes en el mercado del Transporte de Carga por Carretera, en un marco de pleno respeto a las normas en materia de transparencia y libre competencia.

2. Adhesión

A las normas del Código podrán adherirse transportistas, generadores de carga, operadores logísticos, nodos de transferencia, puntos de entrega, servicios complementarios y usuarios de TCC.

Esta adhesión deberá formalizarse mediante carta remitida al Comité de Logística de SOFOFA, suscrita por un representante autorizado, en la cual se manifieste la voluntad de adherirse a sus normas y el compromiso de cumplirlas. Las normas del Código serán obligatorias para el adherente a partir del día primero del mes siguiente a la fecha de la carta.

3. Reforma

Las modificaciones al presente Código deberán ser acordadas por la mayoría absoluta de los adherentes a este Código, previo acuerdo del Comité de Logística de SOFOFA.

4. Interpretación

Los adherentes, en el marco de las operaciones de transporte de carga terrestre que realicen, deberán interpretar de buena fe las buenas prácticas que se establecen en el presente Código.

II. Principios

Los adherentes a este Código deberán ajustar su conducta a los principios que se señalan en este capítulo. Estos principios corresponden a los pilares que guiarán las relaciones comerciales y operativas en el desarrollo de los servicios de TCC. Dichos principios son la base para seguir en el desarrollo, actualización y ampliación del presente Código de Buenas Prácticas.

1. Principio de buena fe

En el marco de las relaciones que se susciten en el transporte de carga por carretera, los adherentes deberán actuar de manera recta y honesta, buscando el entendimiento, desarrollo y crecimiento de la industria.

2. Principio de eficiencia e integralidad

Los adherentes deberán realizar su actividad en forma eficaz y eficiente, con el fin de reducir los costos, agilizar los procesos, mejorar los servicios y dar un uso responsable a los activos logísticos a disposición de las respectivas cadenas de abastecimiento.

Asimismo, deberán promover una visión integral de la logística, que integre los legítimos intereses de todos los participantes y que permita que los beneficios de las buenas prácticas lleguen a todos los actores de las diversas cadenas de abastecimiento.

3. Principio de seguridad

Los adherentes deberán tomar todos los resguardos necesarios para mantener la seguridad y protección de la cadena logística ante delitos de los cuales sean víctimas, y adoptar las medidas para desarrollar y difundir los mecanismos de prevención y persecución de delitos.

Del mismo modo, deberán avanzar de forma prioritaria hacia adecuados estándares de seguridad laboral y reducción de la accidentabilidad vial.

4. Principio de sustentabilidad (responsabilidad social y medioambiental)

Los adherentes deberán desarrollar los servicios logísticos con preocupación por reducir los impactos negativos que estas actividades pueden tener sobre las comunidades y el medio ambiente. Lo anterior, mediante una revisión y mejora constante de los procesos, que permitan velar por la integridad de las personas que son parte de sus cadenas logísticas (operarios y conductores, entre otros), y por el cuidado del medio ambiente, controlando y mejorando su desempeño ambiental.

5. Principio de formalización

Los adherentes deberán fomentar relaciones comerciales y operativas formales, con mecanismos de control y de supervisión de su cumplimiento, a fin de promover la formalización y el cumplimiento de la normativa vigente por parte de todos los operadores de transporte.

6. Principio de medición e información

Los adherentes colaborarán voluntariamente en las iniciativas que permitan sistematizar información, métricas y mediciones de los procesos de TCC. Asimismo, en la generación de información y mecanismos de medición objetivos respecto del desempeño de los procesos logísticos centrales involucrados en la relación con los operadores de transporte.

En este ámbito, los adherentes favorecerán la definición de métricas y mecanismos de medición y la participación en el levantamiento y difusión de información general (no estratégica) que permita una mejor comprensión de las operaciones de transporte y su evolución.

Se hace presente que la información recopilada será de carácter histórico y se difundirá en forma agregada y para materias generales.

7. Principio de respeto de la ley y de la libre competencia

Los adherentes deberán realizar su actividad conforme a la normativa vigente, en especial, respetando las normas en materia de libre competencia.

III. Buenas Prácticas

Los adherentes se obligan a respetar y promover las buenas prácticas en materia comercial y operativa. Las buenas prácticas corresponden a un conjunto de recomendaciones y compromisos de observancia de medidas y conductas de comportamiento comercial y operativo, establecidas con el fin de generar una sinergia en el sector logístico; iniciar un proceso de mejora continua del sistema, que sirva como guía en las relaciones particulares; y ser promovidas en las políticas públicas que aplican en el transporte de carga por carretera.

Estas buenas prácticas son:

1. Formalización/Contrato de todos los Servicios de TCC: Todo servicio de TCC debe ser ejecutado en virtud de un Contrato de Servicio de Transporte de Carga. Este Contrato debe incorporar con claridad todos los requisitos del servicio, sus respectivas tarifas y establecer las compensaciones asociadas a las situaciones de incumplimiento de las partes como: no presentación del camión, cambio de lugar de carga, suspensión de servicios en lugar de carguío, retrasos en la presentación/ entrega del transportista, etc.

En el sitio web del Comité de Logística de SOFOFA se exhibirán ejemplos de formatos de contratos de servicios de transporte de carga, para su adopción voluntaria por parte de los interesados.

2. Conocimiento y Cumplimiento de la Normativa Vigente Asociada al TCC: Promover el cumplimiento y fiscalización de la normativa vigente por parte de todos los operadores de transporte, en materia laboral, de tránsito, tributaria, ambiental, normas técnicas y profesionalización de conductores. Los operadores logísticos, generadores de carga, puntos de entrega, nodos de transferencia y actores de servicios complementarios adheridos al presente Código se comprometen a establecer mecanismos que validen el cumplimiento de la normativa vigente por parte de los operadores de transporte.

3. Seguimiento y Trazabilidad de los Servicios: Los operadores de transporte deben utilizar GPS u otro dispositivo electrónico que permita contar con mayor información respecto de la operación real de equipos y carga. Lo anterior permite hacer seguimiento a las operaciones, mejorar su conocimiento y desempeño y ayuda a mejorar los niveles de seguridad. Esta buena práctica debiese ser un estándar mínimo al momento de contratar servicios de transporte.

4. Establecimiento de Mecanismos de Comunicación e Intercambio de Información entre las Partes: Desarrollar y establecer canales formales de comunicación e intercambio de información sustentados en Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC's) entre los participantes de un contrato. Se busca fomentar la integración tecnológica para mejorar la coordinación y operación de los servicios de TCC. Al manejar mayor información operativa y compartirla con los demás actores de la cadena, mejoran los servicios y disminuye la incertidumbre, lo cual aporta a la eficiencia de la cadena en sí. Además, resulta importante para aumentar los niveles de seguridad de la operación. Por último, con el fin de disminuir la incertidumbre dentro de una operación de transporte, se hace importante que la empresa de transporte mantenga comunicación directa y en tiempo real con sus conductores, ya sea por radio, teléfono celular u otro dispositivo.

5. Disminución de los Tiempos de Espera: Los excesos de tiempos de espera en la carga y descarga son señales de ineficiencia y descoordinación en las cadenas logísticas, con enormes costos sobre la productividad y calidad de las operaciones de transporte. A este respecto los operadores logísticos, generadores de carga, nodos de transferencia y puntos de entrega se comprometen a optimizar los tiempos de servicio y contar con indicadores de gestión de tiempos de espera en la carga/descarga. Adicionalmente los excesos de tiempos de espera (aquellos que exceden los tiempos de espera máximo convenidos) deben contar con una tarifa de referencia acordada en la contratación de los servicios. Tanto los estándares de tiempos de espera en la carga/descarga, como sus respectivas métricas serán establecidas entre las partes y estipulados a través de sus respectivos contratos.

6. Planificación de Procesos de Carga/Descarga: Establecer una actividad de planificación de los procesos de carga y descarga en centros de distribución, terminales portuarios, almacenes extraportuarias, operadores logísticos, etc., con el fin de mejorar la eficiencia de estos procesos. Se debe contar con indicadores de servicio y productividad en el cumplimiento de esta planificación e instancias de revisión del funcionamiento de dichos procesos de planificación, tanto para operadores de transporte como para generadores de carga, operadores logísticos, nodos de transferencia y puntos de entrega.

7. Participación de los Operadores de Transporte en la Generación de un Registro Abierto de Servicios de Transporte Nacional: La creación de un registro de transportistas colabora con la formalización del sector y otorga transparencia a esta industria. Adicionalmente, el contratar empresas pertenecientes a este registro de transportistas colabora a generar información relevante de esta actividad y aporta a la seguridad de la cadena. Asimismo, se considera como una buena práctica el fomentar un sistema de “enrolamiento” de empresas transportistas y conductores en todo el sistema portuario nacional.

8. Proveer Infraestructura e Instalaciones Mínimas para Conductores de Transporte de Carga: Contar con la infraestructura mínima (baños, zonas de servicios u otros) para la espera y descanso de los conductores en los puntos de carga/descarga. Los conductores profesionales, por ejecutar su función en la ruta, fuera de las instalaciones de su empleador, requieren contar con infraestructuras de apoyo a sus funciones, que mejoren sus condiciones de trabajo, para una mayor eficiencia y seguridad en su actividad.

9. Identificación y Gestión de Puntos Críticos de Ejecución Operativa: Operadores de transporte, generadores de carga, operadores logísticos, nodos de transferencia, puntos de entrega y proveedores de servicios complementarios, establecerán y participarán de forma conjunta en procesos de integración operativa con el fin de identificar potenciales puntos conflictivos y de mejora (cuellos de botella, inseguridad, mejora de procesos, adaptación a cambios normativos, etc.), tanto que afecten a nivel particular como aquellos sectoriales. Más allá de los esfuerzos particulares, se promueve la colaboración y participación en foros e instancias de discusión ampliadas a nivel nacional, regional y local, que apunten a la eficiencia de las operaciones de transporte de carga por carretera.

10. Denuncia y Participación en Procesos Judiciales que Busquen Responsabilidades Criminales por Robo de Cargas: Todos los afectados por hechos delictuales que afecten las actividades logísticas deben efectuar sus mejores esfuerzos para denunciar y perseguir dichos delitos, preferentemente de forma coordinada, interponiendo querellas criminales, consolidando antecedentes y difundiendo información relevante para prevenir estos delitos.

11. Implementación de Sistemas de Normalización del Proceso de Entrega/Recepción de la Carga: Proceso estratégico por tratarse de la materialización, a través de la logística, del compromiso adquirido de entrega de la carga solicitada a través del pedido en la cantidad, lugar, momento y condiciones técnicas y legales acordadas. Se busca contar con un proceso normalizado de entrega/recepción, específicamente normalización documental, que sirva de guía general a toda operación de transporte de carga por carretera. Resulta fundamental la generación de métricas y métodos de medición que permitan monitorear y mejorar estos procesos.

12. Mapeo y Control de Puntos Críticos de Operaciones de Transporte: Se debe elaborar por cada empresa generadora de carga, operador logístico, nodo de transferencia, punto de entrega y operadores de transporte un mapeo comunal de puntos y zonas críticas que involucren riesgos a la operación (accidentabilidad, robos, actos delictuales u otros) y/o impactos relevantes a las comunidades (congestión, uso invasivo de infraestructura urbana, ruido u otros). Adicionalmente se deberán establecer mecanismos de control (tecnológicos o en ruta), especialmente en los puntos críticos identificados y gestionar incumplimientos que puedan afectar a terceros.

13. Mecanismo de Resolución de Controversias: Toda relación de contrato y operación de transporte de carga por carretera deberá procurar contar con una instancia o mecanismo de resolución de controversias acordada previamente.

	BUENA PRÁCTICA	PRINCIPIO	A QUIEN APLICA
1	Formalización/Contrato de todos los Servicios de TCC	- Formalización	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga
2	Conocer y Cumplir la Normativa Vigente Asociada al TCC	- Formalización - Seguridad	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga
3	Seguimiento y Trazabilidad de los Servicios	- Eficiencia - Seguridad - Información	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia - Servicios Complementarios
4	Establecer Mecanismos de Comunicación e Intercambio de Información entre las Partes	- Eficiencia - Seguridad - Información	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia - Servicios Complementarios
5	Disminución de los Tiempos de Espera	- Eficiencia - Información	- Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia
6	Planificación de Procesos de Carga/Descarga	- Eficiencia	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia - Servicios Complementarios
7	Participación de los Operadores de Transporte en la Generación de un Registro Abierto de Servicios de Transporte Nacional	- Formalización - Seguridad - Información	- Transportistas
8	Proveer Infraestructura e Instalaciones Mínimas para Conductores de Transporte de Carga	- Eficiencia - Seguridad - Sustentabilidad	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia
9	Identificar y Gestionar Puntos Críticos de Ejecución Operativa	- Eficiencia - Seguridad - Información	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia - Servicios Complementarios
10	Denuncia y Participación en Procesos Judiciales que Busquen Responsabilidades Criminales por Robo de Cargas	- Seguridad - Sustentabilidad	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia - Servicios Complementarios
11	Implementación de Sistemas de Normalización del Proceso de Entrega/Recepción de la Carga	- Eficiencia - Información	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia
12	Mapeo y Control de Puntos Críticos de Operaciones de Transporte	- Seguridad - Sustentabilidad - Información	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia - Servicios Complementarios
13	Mecanismo de Resolución de Controversias	- Formalización	- Transportistas - Generadores/Atractores de Carga - Nodos de Transferencia - Servicios Complementarios

Agradecimientos

Por la contribución en la elaboración del **Código de Buenas Prácticas para el Transporte de Carga por Carretera**

SalmónChile S.A

MAERSK S.A

SAAM S.A

Cámara Aduanera de Chile A.G

SITRANS Ltda.

Rioja y Asociados

CAMPORT S.A

Centro de Transporte y Logística Universidad Andrés Bello

Chile Prunes Association

DYCSA

SODIMAC

Grupo Falabella S.A

ASOEX A.G

CNDC Chile A.G

CNTC Chile A.G

Cencosud S.A

ChileTransporte A.G

Puerto Central S.A

Terminal Cerros de Valparaíso

TPS Valparaíso