



MARCO GUTIÉRREZ V.

El robo de cargas valiosas, la regulación del mercado del blindaje de camiones y el permanente ingreso al país de camiones “hechizos”, es decir, vehículos usados que ingresan al país desarmados o por partes y luego se ensamblan, son algunas de las preocupaciones más urgentes en el rubro de los transportistas y automotoras.

Estos temas, junto a otros económicos, laborales y de políticas de fomento de la electromovilidad en el transporte de carga, serán algunos de los que se expondrán hoy a los candidatos presidenciales mejor posicionados en las encuestas, Jeannette Jara (oficialismo) y José Antonio Kast (republicanos), durante un foro organizado por la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC) y la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) con ocasión del Día del Camionero. Evelyn Matthei fue invitada, pero se excusó de asistir, indicaron desde la organización.

Cargas de alto valor

Juan Araya, presidente de la CNDC, comentó que si bien los casos de robos a camiones de grandes dimensiones han disminuido en los últimos tres años, le preocupa que estos delitos se estén enfocando en cargas de alto valor, como tecnología, cobre y salmones.

En ese gremio indicaron que al primer semestre de este año registran 66 robos a camiones, 48 con intimidación, 12 con violencia y seis con retención del conductor. En este caso, los delincuentes abordan en un sitio al chofer —por ejemplo en un puerto—, pero lo liberan en una comuna en Santiago.

Araya afirmó que este tipo de robos es por “encargo”, pues no se trata de productos “que se vendan luego en una feria simplemente”. Para enfrentar estos eventos, indicó que han debido aumentar el uso de implementos de seguridad en los vehículos, como cámaras y GPS, además de mantener una coordinación con las policías.

En 2024, la CNDC registró 165 robos a camiones de alto tonelaje, 15 menos que en 2023. Este gremio cuenta con 12.000 asociados constituidos en 120 asociaciones.

También en materia de seguridad, Diego Mendoza, secretario general de la ANAC, indicó que desde septiembre de 2024 no sesiona la mesa público-privada para prevención de robos de vehículos. Esto, señaló, se explicaría por la suspensión en la coordinación con el Ejecutivo, luego de estallar el caso relacionado con el exsubsecretario del Interior Manuel Monsalve, quien fue denunciado por violación y abuso sexual.

“Eso se interrumpió. Había reunio-

Sustracción de mercancías de alto valor preocupa al rubro:

Robo de cargas y alza de camiones blindados y “hechizos”, los temas que desvelan a transportistas

Regular el negocio del blindaje —certificar calidad de materiales— y un mayor control aduanero ante internaciones de partes y piezas usadas, que luego se convierten en camiones, piden en el sector automotor.



Operadores de camiones afirman que existen coordinaciones con las policías para transitar en ciertas rutas.

CEBIDA

nes con fiscales, Aduanas y el Servicio de Impuestos Internos. Ese trabajo se debe retomar”, comentó Mendoza.

Camiones blindados

Ante la escalada de violencia en la macrozona sur, se ha “normalizado el uso de camiones blindados, mercado que no está regulado”, afirmó la ANAC.

El gremio automotor estimó que en el país existen unos 1.200 vehículos blindados, entre camiones, unidades livianas y camionetas, principalmente. La entidad

sostuvo que no existe un proceso de certificación de materiales para esa actividad, lo que puede derivar en productos de mala calidad y que no entreguen una seguridad adecuada. Asimismo, planteó

que se debe regular sobre qué personas pueden adquirir vehículos blindados.

En la industria automotriz piden que los ministerios de Transportes, Defensa y Seguridad Pública lideren la regulación en esta materia.

En el último tiempo, empresas de logística han incorporado en sus operaciones camiones blindados, en particular en rutas de mayor riesgo de ataques, como en la zona de La Araucanía.

Los “hechizos”

Respecto de los camiones “hechizos”, en el sector explicaron que estos vehículos ingresan por las zonas francas del norte y sur del país. En 2024 entraron al país 1.054 unidades usadas, el 50% de estas con una antigüedad superior a los 10 años, el 34% sobre los 18 años, con normativas de emisión obsoletas y ries-

go de fallas en sistemas de seguridad.

En los últimos cinco años suman 7.000 los camiones “hechizos” ingresados al país. La ANAC estimó que la evasión de IVA por este tema impacta al fisco en unos US\$ 11 millones anuales. Estos vehículos solo pagan un impuesto de transferencia menor, añadió. En esa línea, solicitó un mayor control del Servicio Nacional de Aduanas.

Juan Araya calificó la internación de camiones “hechizos” como una “lepra” y un mal negocio para quienes los adquieren. En el rubro explicaron que una de las complicaciones que surgen para sus dueños es encontrar repuestos.

Electromovilidad

La implementación de políticas que impulsen la electromovilidad es otra de las materias que los gremios plantearán

“La entrada de camiones ‘hechizos’ es histórica. Se importan por partes y piezas y se arman en Chile. Eso es una lepra y no es un buen negocio para los camioneros”.

JUAN ARAYA
PRESIDENTE DE LA CNDC

“La electromovilidad requiere de incentivos para que realmente se vaya adoptando. Especialmente porque la gran cantidad del transporte la hacen las pymes”.

SEBASTIÁN DE CÁRCER
PRESIDENTE DE LA ANAC

a los candidatos presidenciales. Juan Araya afirmó que los camiones eléctricos han avanzado en labores de reparto en las ciudades, pero no han penetrado en el movimiento de carga de alto tonelaje porque la autonomía de esas unidades no es competitiva para viajes de larga distancia respecto de los modelos a combustión. Asimismo, el dirigente criticó la escasez de puntos de carga para camiones grandes.

En la misma línea, en la ANAC coincidieron en señalar que debe generarse una amplia red de carga para camiones eléctricos, con múltiples puntos en carreteras y puertos.

El presidente de la ANAC, Sebastián de Cárcer, señaló que en los últimos dos a tres años se han incorporado al mercado unos 200 camiones eléctricos. “La electromovilidad requiere de una serie de incentivos para que realmente se vaya adoptando. Especialmente porque la gran cantidad del transporte la hacen las pymes”, comentó.

De Cárcer también plantea que se generen incentivos relacionados con el peso de los camiones eléctricos. El gremio explicó que por norma el peso máximo de un vehículo más su carga no puede superar las 45 toneladas. Por ello, como los modelos eléctricos son más pesados que uno convencional —entre una y dos toneladas por la batería— pueden llevar menos mercancías y terminan siendo menos competitivos frente a los de combustión. Afirmaron que países de Europa han elevado la carga máxima para camiones eléctricos en una o dos toneladas, lo cual pretenden se replique en Chile.