

SERGIO PÉREZ

PRESIDENTE CNTC, ANTE EL ALZA HISTÓRICA DE COMBUSTIBLES:



Sergio Pérez, presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Carga (CNTC), señala que “el alza de los combustibles es dolorosa, pero debemos vivir la realidad”.

“¿Es doloroso? Sin duda. Va a subir la UF, el IPC y habrá más inflación. Pero el Gobierno ha tomado medidas para las familias más humildes”

- En una larga conversación con Diario La Prensa, el timonel nacional de los camioneros analiza el complejo escenario que enfrenta el transporte de carga tras las medidas del gobierno del Presidente José Antonio Kast.
- Entre la necesidad de sincerar la economía, el fantasma de la informalidad y la exigencia de un nuevo trato con los generadores de carga, Pérez advierte que el país debe “apretarse el cinturón” para evitar el colapso financiero.

POR JUAN IGNACIO ORTIZ REYES
FOTOS CARLOS ALARCÓN DUARTE



Montero
desde 1891

SUCURSALES

- CASA CENTRAL**
A. PRAT #659
- UNIMARC ALAMEDA**
ESTADO #43
- LÍDER EXPRESS**
AV. ALESSANDRI #1231
- UNIMARC AV. ESPAÑA**
AV. ESPAÑA #414
- HÍPER LÍDER**
CARMEN #1196
- PRÓXIMAMENTE**
LÍDER SAN FERNANDO

SÍGUENOS EN INSTAGRAM @TORTASMONTERO.CL

El rugir de los motores en las carreteras de Chile no es solo el sonido del progreso, sino también el latido de una economía que depende en un 95% del transporte terrestre. Sin embargo, ese latido se ha vuelto pesado. La reciente escalada en los precios de los combustibles ha puesto al gremio de los camioneros en una encrucijada que mezcla la geopolítica mundial con las urgencias del hogar chileno. Sergio Pérez, presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Carga (CNTC), habla con la calma de quien ha visto pasar muchas crisis, pero con la firmeza de quien sabe que el momento actual es crítico. En un Chile que importa casi la totalidad de su combustible, los ecos de los conflictos entre Estados Unidos, Irán e Israel han duplicado el valor del barril de petróleo, impactando directamente en el bolsillo de cada transportista. Una entrevista extensa sobre el rol del Estado, la responsabilidad empresarial y el futuro de una industria que no puede detenerse.

- Sergio, el alza en los combustibles ha tomado por sorpresa a gran parte del país. ¿Cómo lo recibe el gremio camionero a nivel nacional?

“Un poco de sorpresa nos causa, es cierto, pero nosotros vivimos en el mundo real. No podemos ignorar que esto ocurre por factores externos, como la guerra entre Estados Unidos e Irán, e Israel de por medio. El petróleo pasó de un promedio de 60 dólares el barril a prácticamente duplicarse. Chile es un país casi 100% dependiente de combustibles fósiles; solo en la región de Magallanes se extrae algo mínimo. Por lo tanto, los valores internacionales llegan inevitablemente aquí. Aunque compramos a Argentina, Brasil o Ecuador, las transacciones se establecen en la bolsa del Golfo de México”.

- La mayoría de los chilenos califica estas alzas como “desmesuradas”. ¿Comparte usted ese diagnóstico?

“Es, efectivamente, un alza desmesurada. Tiene esa característica brusca que golpea fuerte. Por lo mismo, nos hemos reunido

con el ministro de Hacienda (Jorge Quiroz Castro), con los presidentes de ambas cámaras y con el biministro de Economía (Daniel Mas Valdés). El mensaje es claro: para que la industria siga abasteciendo a la nación, los generadores de carga tienen la obligación de subir las tarifas”.

- Usted menciona la obligación de los generadores de carga. ¿Cómo se traduce eso en la práctica para el camionero que está hoy en la ruta?

“Hemos acordado con el gobierno la actualización del ICT, el Índice de Costo del Transporte. El INE debe actualizarlo porque es la herramienta legal para que el camionero le diga al productor de uvas, tomates, salmones o celulosas: ‘señor, mis costos hoy, con este valor del diésel, me obligan a subir la tarifa en un promedio del 30%’. Si antes se pagaban 1.000 pesos por kilómetro, hoy deben ser 1.300”.

- Pero Sergio, si sube el flete en un 30%, ¿no termina siendo el consumidor final el que paga la cuenta? ¿Subirá el costo de la



El timonel nacional de los camioneros caminando por calle 1 Oriente de Talca tras reunirse con el delegado presidencial regional, Juan Eduardo Prieto, y otros gremios del transporte.

vida en la misma proporción?

"Hay que ser realistas. El 95% de lo que se mueve en Chile va sobre un camión. Las zonas extremas, como Aysén o Coyhaique, son las más afectadas. Trasladar este valor de una vez es transparentar la economía de la nación. ¿Es doloroso? Sin duda. Va a subir la UF, el IPC y habrá más inflación.

Pero el gobierno ha tomado medidas para las familias más humildes, como bajar la parafina de 1.600 a 1.000 pesos y congelar el valor del transporte público este año".

- Muchos se preguntan por qué no eliminar el Impuesto Específico a los Combustibles



El curicano Sergio Pérez fue recibido por el editor regional de Diario La Prensa, Juan Ignacio Ortiz, en las oficinas del medio de comunicación en Talca.

para aliviar esta carga. ¿Cuál es su postura?

"El impuesto específico nació en 1986 tras el terremoto, como algo transitorio para arreglar carreteras. Se hizo una diferencia: la bencina pagaba más (6 UTM) porque se usaba en vehículos de paseo de gente que tenía más recursos en esa época, y el petróleo pagaba menos (1,5 UTM) para fomentar la industria. Hoy, ese impuesto ya no va a las carreteras porque estas fueron concesionadas en el gobierno de Ricardo Lagos. Ahora es un tributo permanente que representa el 5% del presupuesto nacional, unos 4.500 millones de dólares. Eliminarlo de golpe desfinanciaría al Estado".

- Entonces, ¿no hay solución por el lado de los impuestos?

"Lo que pedimos es una revisión profunda de toda la cadena. ¿Qué calidad de petróleo compra Chile? ¿Cómo se refina? Las refinerías de ENAP no son modernas. Si analizamos todos los componentes, a lo mejor podríamos tener bencina a mil pesos y petróleo a ochocientos. Necesitamos revisar el trabajo de ENAP, que es una empresa del Estado".

GOBIERNO

- Hablemos del gobierno actual. Usted ha dicho que confía en la dirección que está tomando el Presidente José Antonio Kast en esta materia.

"Yo confío en todos los gobiernos, desde Eduardo Frei Montalva hasta hoy. Pero este gobierno tiene una dirección distinta. El gobierno anterior —el del Presidente (Gabriel) Boric— usaba el mecanismo de 'quemar dinero'. Endeudaron al país hasta casi el 45% del PIB, unos 150.000 millones de dólares. Pedir pres-

tamos para subvencionar y que el precio no suba es como usar la tarjeta de crédito en una casa cuando no te alcanza el sueldo: al final el hogar se revienta. Eso le pasó a Argentina y le pasa a Venezuela. El presidente Kast prefiere vivir la realidad, aunque pierda popularidad".

- En esa "realidad dolorosa", ¿qué pasa con el pequeño camionero? Aquel que tiene uno o dos camiones y no tiene poder de negociación frente a las grandes empresas.

"Ese es nuestro mayor foco de preocupación. Hay generadores de carga responsables que aceptan el alza del 30%, otros irresponsables que ofrecen solo el 20%, y están los 'irresponsables totales' que dicen: 'Si no te gusta, busco a otro'. Para estos últimos, creamos con el Ministerio de Economía un canal de denuncia. El generador de carga que no entienda que debe pagar los costos de operación será sancionado por ley, bajo las normas de libre competencia. No podemos permitir que para 'ganar algo', un camionero deba cargar 60 toneladas en un camión para 45. Eso daña las vías y arriesga vidas".

- Esa precariedad a menudo empuja a la gente a la informalidad. ¿Qué tan grave es este problema hoy en el transporte?

"Gravísimo. Ya estamos llegando a un 30% de informalidad en nuestra industria. Esto acarrea ilegalidad. Por ejemplo, existe la ley del 25 bis que regula los descansos de los conductores: conducir 5 horas, descansar 2. Pero en la informalidad, un colega puede conducir 12 horas seguidas. El riesgo de que ese camión choque de frente con un bus y mueran 20 personas es una posibilidad latente por falta de fiscalización y de zonas de descanso

dignas en las carreteras".

- Para cerrar, Sergio, el panorama parece sombrío para el ciudadano de a pie. ¿Hay esperanza de reactivación?

"La esperanza está en volver a tener confianza. Si controlamos la delincuencia desatada y reducimos la 'permisología', la inversión va a volver. Si hay inversión, hay trabajo y mejores sueldos. Tenemos potencial en minería, salmones, hidrógeno verde y energías limpias. Pero hoy, el mensaje es uno solo: hay que apretarse el cinturón y dejar de vivir de deuda ficticia. Es el único camino para que Chile vuelva a crecer de verdad".

DATOS CLAVE

- Dependencia: Chile es prácticamente 100% dependiente de combustibles importados.

- Impuesto Específico: Representa el 5% del presupuesto nacional (US\$ 4.500 millones).

- Deuda Pública: Alcanza casi el 45% del PIB chileno.

- Informalidad: El gremio estima que el 30% del transporte de carga opera fuera de norma.

- Infraestructura Crítica: Inversión de 150 millones de dólares en Paso Pehuenche que aún no rinde su máxima rentabilidad por falta de servicios auxiliares.