

“Es en los terminales portuarios donde está la principal dificultad de transportista”

IVÁN MATELUNA, presidente Federación de Dueños de Camiones de la V Región (Fedequinta)

Los foros presidenciales fueron las estrellas de las celebraciones del Día del Camionero en Chile. El jueves, José Antonio Kast y Jeanette Jara participaron en el Espacio Riesco de la actividad organizada por la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDG). El viernes, en tanto, Evelyn Matthei y J.A. Kast llegaron al Terminal de Pasajeros del Puerto de Valparaíso para participar de la celebración organizada por la Confederación Nacional de Transporte de Carga (CNTC).

Iván Mateluna es vicepresidente de esta última organización y titular de la Federación de Dueños de Camiones de la V Región (Fedequinta), una posición privilegiada para evaluar el rol que cumplen los transportistas en el sistema logístico de exportación, una actividad conformada por unas 40 mil empresas, un parque de 230.000 camiones y que involucra a unas 250.000 personas.

- ¿En qué situación encuentra al gremio de transportistas este aniversario?

- Los disímiles mercados en que participa nuestro gremio, hacen que unos sean más activos que otros en inversión financiera, como la minería, y otros, con un alcance financiero de inversión limitada, como es la atención portuaria u otras actividades en donde el gremio se encuentra más atomizado. En la minería, las negociaciones son muy distintas a lo que puede hacer el pequeño empresario dueño de su propio equipo o con un alcance limitado de flota. Y es aquí donde la labor gremial tiene los grandes desafíos, servir de puente y de apoyo para que el camionero pequeño tenga una voz de interlocución frente a los grandes generadores de carga. La asimetría del mercado, presenta un gran desafío de subsistencia para el transporte, ya que al estar regidos por la libre competencia, lograr que sea el mercado de grandes generadores de carga el que pague una tarifa justa, es una tarea que día a día requiere nuestra atención,



así como hacer que el servicio que prestan los terminales portuarios sea acorde a lo que el transportista requiere para tener una actividad financieramente rentable.

- ¿Cuáles son las principales demandas del sector?

- En primer término, el mercado es el que regula los precios. Esto nos obliga a una competencia interna que muchas veces raya en el suicidio económico, intentando mantener una actividad cuya rentabilidad ha sido cada vez más exigua. Frente a eso hay factores que nos complican aún más, como son el alto costo del tránsito por las carreteras, la aplicación de los impuestos específicos al combustible para nuestra actividad, que en otras como la minería por ejemplo no se aplica, lo que hace que nuestra estructura de costos parta

“La inseguridad nos ha golpeado enormemente. Tenemos carreteras cuyas áreas de descanso para choferes están objetadas por los seguros”.

con una alta carga impositiva. Centrando en eso la atención, nuestro deseo es una revisión a la carga impositiva que sufre la actividad, así como también el alto costo del paso por las carreteras. No debemos olvidar que todo el costo logístico de cualquier tipo de producto que se

mueva en nuestro país, finalmente es asumido por el consumidor, ya sea en Chile o en el extranjero, lo que nos lleva a que un ahorro en el sector logístico mantiene el producto chileno en mejor pie competitivo frente a cualquier mercado global.

- Uno de los problemas denunciados por su gremio es la inseguridad. ¿Cómo impacta?

- Lamentablemente, la inseguridad nos ha golpeado enormemente. Tenemos carreteras en las que incluso los descansos para los choferes están objetados por las compañías de seguros como lugares de parada pues, no sólo en la carretera sino en estos espacios, que deberían ser seguros, opera la delincuencia. El peligro en el trayecto es diario: choferes secuestrados, equipos y carga sustraída. Desde hace años una hay im-

unidad total para las verdaderas mafias que se dedican al asalto de camiones en las carreteras. Nosotros los camioneros no tenemos ninguna posibilidad de enfrentar la delincuencia, es el Estado quien debe hacerse cargo de la seguridad. Lo cierto es que miramos con escepticismo la labor del Ejecutivo, del Legislativo y del Poder Judicial.

- ¿Qué tipo de medidas deben tomar las autoridades para poder funcionar de noche?

- No tenemos ninguna posibilidad de proponer, por cuanto está probado que de noche o de día la delincuencia está actuando con impunidad. Lo que uno esperaría es que el Estado tuviera una labor de inteligencia eficiente y una labor operativa certera de las fuerzas policiales. Son ellos los que deben proponer y lograr la seguridad necesaria para que el tránsito de mercancías pueda realizarse en forma apropiada. Debemos aclarar que, lamentablemente, la inseguridad no es sólo de noche, sino que también a plena luz del día nuestros conductores han sido asaltados, secuestrados, golpeados y la carga robada, con todo el trauma que ello significa para el conductor y para el propietario del camión, al que muchas veces la compañía de seguros no quiere responder por el daño.

- ¿Cómo cree que se reconfigurará el mapa del transporte terrestre nacional con el Corredor Bioceánico Vial?

- La puesta en marcha del corredor bioceánico tiene un tremendo desafío para los transportistas nacionales en relación a cómo se integran para competir con otros empresarios internacionales. La industria del transporte de Chile está muy disminuida, dadas las asimetrías en peso y largo, que impide competir en igualdad de condiciones con otros países integrantes del corredor. En infraestructura es aún más delicado: no hay vías acondicionadas para tanto flujo de camiones, en Antofagasta, Coquimbo y Valparaíso no existen áreas de descanso seguras, con duchas, restaurantes. A mi parecer, dado como está el país, este proyecto traerá más problemas que beneficios a las ciudades que sean participantes de estas cargas, y los transportistas solo veremos cómo pasan las cargas en camiones internacionales.

- ¿Desde su punto de vista, cuáles son los puntos críticos del sistema logístico portuario?

- Precisamente es en los terminales portuarios dónde está la principal dificultad. Se ha logrado que los organismos públicos tengan horarios de atención de acuerdo a la actividad, que la infraestructura esté medianamente acorde con lo que requieren los sistemas, que haya un avance en la digitalización de los procesos, pero aún así, si los terminales no son capaces de absorber la demanda, sobre todo para los procesos de exportación. Hay una enorme asimetría en el trato pecuniario que se genera desde los terminales por el atraso eventual que pudiera tener un transportista. Es decir, el terminal castiga monetariamente al transportista por cualquier atraso, pero el transportista no recibe compensación alguna por el atraso en la faena del terminal. En el último tiempo ha pasado a ser frecuente, tanto en Valparaíso como en San Antonio. Las actuales licitaciones no incentivan una labor eficiente del terminal en este aspecto.

“El terminal castiga monetariamente al transportista por cualquier atraso, pero el transportista no recibe compensación por el atraso en la faena del terminal”.

- ¿Qué proyecciones tiene el gremio para 2026 frente al cambio de gobierno?

- Siendo Chile un país donde las instituciones trascienden a los gobiernos, lo que esperamos es que el próximo gobierno ponga énfasis en dos aspectos: la seguridad y el crecimiento económico. El próximo gobierno debe dar muestras plausibles de que sí está preocupado de la seguridad y lo abordará con toda la fuerza que la ley le permita. El crecimiento económico, para que no sólo el transporte como actividad pueda desarrollarse con la rentabilidad necesaria, sino que cada una de las actividades productivas de nuestro país tenga el empuje necesario para que el país crezca y que este crecimiento se vea reflejado en las políticas públicas de bienestar, dando oportunidades a los jóvenes y completando un círculo virtuoso. ■