

Fecha: 15-01-2026

Medio: Revista Del Camionero

Supl.: Revista Del Camionero

Tipo: Noticia general

Título: Propuesta para la seguridad y desarrollo sostenible del transporte terrestre de carga por carretera compromiso 2026-2030

Pág.: 20

Cm2: 439,0

Tiraje:

Lectoría:

Favorabilidad:

Sin Datos

Sin Datos

☐ No Definida



## Propuesta para la Seguridad y Desarrollo Sostenible del Transporte Terrestre de Carga por Carretera Compromiso 2026 – 2030

**E**l 11 de marzo se iniciará el periodo constitucional del próximo Gobierno, que administrará el Ejecutivo durante 2026 y 2030. Dos ejes que sustentan la economía chilena y que vinculan a la mayoría de sus elementos, son el transporte y la logística. La Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile ha desarrollado una agenda de puntos considerados prioritarios, que son los que componen la "Propuesta para la Seguridad y Desarrollo Sostenible del Transporte Terrestre de Carga por Carretera".

En esta propuesta, una real agenda de trabajo, se plantean los problemas y las soluciones. En algunos casos éstas últimas solo implicarían decisiones administrativas y no nuevas leyes, cuya puesta en práctica puede ser adoptada en los primeros 100 días del nuevo Gobierno, pues se trata de cuestiones de decisión política.

Como antecedente directo, gran parte de las materias de este documento El contenido esencial fueron entregadas al Presidente electo con motivo de la realización

del Foro de Candidatos realizado el 24 de julio de 2025, realizado en conjunto entre nuestra Confederación y la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC.

### 1. Seguridad:

#### A.- Asaltos y crimen organizado.

Terminar o reducir drásticamente los asaltos y robos de camiones, que ocasionan perjuicios millonarios, quiebra de empresas y pérdida de trabajos de los afectados. En el transcurso del periodo 1 de enero – 9 de noviembre de este año se han cometido 110 delitos de este tipo, sólo en el segmento de camiones de alto tonelaje, sin considerar -por falta de estadísticas oficiales- el segmento de camiones livianos de reparto urbano o local. Las pérdidas no están cuantificadas; inicialmente la estimación sube a varios millones de dólares.



### **Propuestas: vía administrativa:**

1.- Incrementar el trabajo conjunto gremio-autoridad y las herramientas actuales con las policías. Potenciar actual plataforma contra Robos de Camiones de Alto Tonelaje (MRRCAT) coordinado por División de Seguridad del Ministerio del Interior. Extenderlo a la Macrozona Norte por robos y tráfico de vehículos a Bolivia.

2.- Para restablecer la seguridad en las carreteras: aumentar los patrullajes de Carabineros. Definición de Reglas del Uso de la Fuerza para combatir con eficacia el crimen organizado y asaltos en ruta que amenacen la integridad de los conductores.

3.- Reforzar la ayuda a víctimas de asalto; hacer más expeditos y consistentes los mecanismos de apoyo psicológico, médicos y de contención a los afectados y sus familias; fortalecer e incrementar herramientas crediticias y de respaldo financiero que otorgan Sercotec y BancoEstado.

### **B.- Terrorismo**

Eliminar o reducir con efectividad el terrorismo que tiene su núcleo en la provincia de Arauco y regiones de la Araucanía, Los Ríos y Los Lagos. Los atentados ocurren en las carreteras y también en caminos locales y rurales, en estos últimos casos contra empresas contratistas forestales y de áridos. Las medidas técnicas ad hoc deben ser adoptadas por las fuerzas de orden y seguridad. Estos ataques ocurren toda vez que el Estado de Chile abandona su presencia territorial e institucional, y falta a su obligación de proveer seguridad a los ciudadanos, lo cual implica que debe responder por dicho incumplimiento.

### **Propuestas: vía legal y/o administrativa.**

1.- De renovarse los estados de excepción constitucional en la Macrozona Sur, y de que fuerzas militares mantengan su despliegue, se permita a éstas su despliegue móvil, toda vez que los puntos fijos actuales son cada vez menos eficaces: Ley Orgánica Constitucional de Estados de Excepción (Ley N° 18.415).

### **C.- Contrabando, desarmaduras ilegales y acción fiscalizadora**

Uno de los delitos más dañinos contra las empresas es el contrabando en camiones. Nuestra Confederación es activa para ayudar a combatir esta lacra, y gracias a trabajos conjuntos con servicios fiscalizadores, Impuestos Internos y Aduanas, dichos organismos realizan controles fijos y alea-

torios en rutas. Sin embargo, según el SII, el principal control de la Zona Central, Angostura, tiene una tasa de falta de controles del 40%.

También existe chatarrización ilegal de partes y piezas en desarmaduras muchas de ellas clandestinas, permite que se sigan incorporando al mercado camiones hechos permitidos por sentencias judiciales.

Dejamos constancia que producto de nuestros aportes, el SII tomó la determinación de crear una Unidad de Crimen Organizado, al cual hacemos llegar información útil una vez que la adquirimos y procesamos.

### **Propuestas:**

Establecer un mando centralizado que coordine y reúna de modo regular y periódico a los equipos de los servicios fiscalizadores -para estos fines-, y se integre a los gremios -con rol consultivo- que pueden aportar información.

Aumentar los controles de Carabineros en carreteras con revisión documental y de las mercancías en equipos de carga.

Verificar el cumplimiento de la guía de despacho digital, obligatoria exclusivamente en este formato desde abril de 2026.

## **2. Replantear relación institucional**

Mejorar sustancialmente de nivel el diálogo con las autoridades sectoriales que debieran ser nuestros interlocutores naturales. Actualmente, la vinculación con los ministerios de Transportes y de Obras Públicas son es-







casas y meramente formales, no operativas; tampoco se traducen en consultas y respuestas productivas. Esta ha sido la realidad de los últimos cinco años, pese a cumplir el transporte de carga un rol de primera línea durante la pandemia. El abandono debe terminar. Nuestros equipos están totalmente dispuestos para presentar propuestas detalladas.

**Propuesta:** constituir un observatorio MOP/MTT/Gremio que reciba y procese la agenda común.

### 3. Infraestructura carretera, Zonas de descanso y Corredores bioceánicos

A.- La industria del transporte y logística requiere de nuevas carreteras y obras públicas para cumplir su función. Actualmente la cartera de proyectos avanza a un ritmo incompatible con lo anterior. Urge, al menos, activar la concesión de la Ruta 5 Norte en el tramo Caldera-Antofagasta y la Carretera de la Fruta Pelequén-San Antonio.

**Propuesta:** se responde en el anterior punto. Revisar cuerpos legales atinentes de leyes N° 19.460 de 1996, N° 21.547 (2023) y N° 21.750 (2025), que introducen actualizaciones y nuevas regulaciones.

B.- Habilitación, por cuestiones de seguridad vial y prevención de accidentes, la creación de zonas de descanso adecuadas para los camioneros y también para cumplir con lo que implica el trabajo decente. En las carreteras concesionadas funcionan las zonas de descanso y de servicio; sin embargo, en las rutas no licitadas y gestión estatal del MOP, especialmente en zonas extremas, tales sitios no existen.

**Propuesta:** En las rutas concesionadas el estándar para zonas de descanso de camioneros debe ser el modelo de Los Lagartos, Angostura, Ruta 5 Sur, con capacidad para 100 camiones. En rutas bajo gestión estatal, crear aparcaderos para vehículos de carga, con vigilancia y condiciones seguras.

C.- El país se encamina a desarrollar, con naciones del Atlántico, los corredores bioceánicos, cuyos puntos de origen y destino en la costa del Pacífico son puertos chilenos. El Corredor Capricornio es el más avanzado en su implementación, reúne a Brasil, Argentina, Paraguay y Chile. El actual gobierno presentó el Plan de Acción de Corredor Bioceánico Vial.

Sin embargo, esta vía continental cuyos terminales en el Pacífico son Antofagasta e Iquique, se ejecuta sin participación de la industria transportadora nacional, pese a que establece seremos usuarios.

**Propuesta:** incorporar al gremio transportista a las definiciones sobre uso de la vía internacional.

### 4. Desarrollo Productivo, Modernización y Sostenibilidad

Los transportistas han realizado en los últimos años una alta inversión para modernizar sus equipos y contribuir a las exigencias medioambientales. Entre 2020 y octubre de 2025 se ha vendido un total de 79.001 (2). Esa cantidad significa casi un tercio de los cerca de 230.000 camiones y equipos de carga existentes a 2025 en Chile (3), distribuidos en unas 40.000 empresas de todos los



Fecha: 15-01-2026  
 Medio: Revista Del Camionero  
 Supl. : Revista Del Camionero  
 Tipo: Noticia general  
 Título: **Propuesta para la seguridad y desarrollo sostenible del transporte terrestre de carga por carretera compromiso 2026-2030**

Pág. : 23  
 Cm2: 215,2

Tiraje:  
 Lectoría:  
 Favorabilidad: Sin Datos  
 Sin Datos  
☐ No Definida

tamaños (4). Dado que la norma de emisión Euro 5 rige desde 2015, se trata de un proceso de renovación de altos estándares ambientales.

A esto se agrega que en enero de 2026 entra en vigencia la norma Euro 6 para camiones, con requisitos aún más estrictos sobre descarbonización.

El mercado ya está encaminado en una vigorosa modernización. Sin embargo, el segmento mipyme del TCT es el más numeroso, aprox. 80% de empresas y es el que presenta más dificultades para renovar equipos.

#### **Propuesta:**

Desarrollar un Plan Pymes del Transporte de Carga, robusto y orientado a las empresas de menor tamaño, para renovar equipos a través de instrumentos de subsidio focalizado y basado en la chatarrización de vehículos que se retirarán de circulación.

Para empresas pequeñas y medianas que deseen incorporar camiones cero emisión: disponer incentivos como revisión técnica acotada. En lo demás, dejar actuar al mercado.

## **5. Mercado laboral**

Existe escasez de choferes, por lo cual la industria está sometida a un estrés para el cumplimiento de los viajes.



No existe una cifra definitiva de los recursos humanos faltantes, pero diversas estimaciones apuntan a entre 10.000 y 15.000 las plazas no cubiertas. Esta situación genera informalidad en el mercado laboral del TCC e implica que para suplir aquellas se ocupe a personas no calificadas para el oficio.

**Propuesta:** Generar un mecanismo de formación de conductores profesionales, de forma de validar las competencias que requieren estos trabajadores. Los mecanismos actuales son muy burocráticos y no están diseñados para responder a la demanda actual.