



JUAN BASSI
 PRESIDENTE DE LA FEDERACIÓN
 DE CAMIONEROS DEL NORTE

**“Tenemos
 que subir los
 precios,
 estamos
 obligados a
 eso”**

■ El dirigente descartó paralizaciones por ahora. “Haríamos más daño que bien”, dijo, apuntando al costo frente a la opinión pública.

POR CAMILA BEJARANO
 CORRESPONSAL NORTE

En el norte de Chile, el camión no es una opción, es la columna vertebral del abastecimiento. Bien lo sabe el presidente de la Federación de Camioneros del Norte (Fede-norte), Juan Bassi. Habló desde San Pedro de Atacama, donde el litro de petróleo ya llegaba a \$ 1.025 antes del alza, frente a \$ 982 en Iquique y \$ 998 en Santiago.

Bassi advirtió que el impacto en las tarifas de transporte es inevitable. “El sistema te está llevando, no es que nosotros queramos subir las tarifas”. Más que una decisión gremial, dijo, es simple matemática, ya que un viaje Santiago-Calama subirá en \$ 90 mil en combustible con las alzas anunciadas. Sin reajuste, ese costo sale directo del margen del transportista.

El problema es que los

“O mueren todos los camioneros chicos y quedan las puras empresas grandes con espalda para soportar el chaparrón, o sobrevivimos todos”.

contratos no reaccionan a la misma velocidad. Mientras las grandes empresas ligadas a la minería operan con cláusulas de reajuste cada seis meses, indexadas al dólar y al petróleo, los pequeños transportistas quedan expuestos. Cobran a 30, 60 ó 90 días y muchas veces enfrentan retrasos en los pagos. “El pequeño transportista es el más afectado, porque tiene que tener plata día a día y es mucha”.

Descarta paro

El gremio descartó paralizaciones por ahora. “Haríamos más daño que bien”, dijo, apuntando al costo frente a la opinión pública. La lógica es simple, detener los camiones en momentos de crisis terminaría volteando a la ciudadanía contra el gremio.

Por eso, lo inmediato será negociar directamente con los generadores de carga, principalmente mineras como Codelco, para traspasar el alza a las tarifas. Pero esa negociación no será fácil ni rápida, ya que hay empresas con contratos internacionales cerrados que no pueden reajustarse de un día para otro y otras que simplemente trasladarán el costo a sus propios productos. “Vamos a ser financistas de los generadores de carga”, advirtió. El transportista que no logre ese acuerdo tendrá que sacar la diferencia de su propia utilidad o parar.

El efecto, en cualquier caso, terminará trasladándose al consumidor. Según el dirigente, el alza es inminente. “Tenemos que subir los precios, estamos obligados a eso”.

Falta de conductores

A la presión del combustible se suma otro problema: la falta de conductores. Es un déficit que se arrastra desde hace años y que se ha cubierto en parte con trabajadores extranjeros, pero ese equilibrio también está en riesgo. Si los pequeños transportistas no logran ajustar sus tarifas, muchos simplemente dejarán de operar, reduciendo aún más la oferta de conductores disponibles.

“Una de dos. O mueren todos los camioneros chicos y se quedan las puras empresas grandes que tienen la espalda para soportar el chaparrón que viene, o sobrevivimos todos”, planteó el dirigente.

El escenario, reconoció Bassi, todavía se está procesando. Pero la tendencia preocupa, ya que menos transportistas activos significa menos conductores en ruta, más presión sobre los que quedan y en última instancia, menos carga moviéndose hacia el norte.