

Transporte terrestre de carga

Diagnóstico y perspectivas para 2025

A pesar de las no muy auspiciosas proyecciones económicas para este 2025, la Confederación de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), sigue trabajando en diversas líneas para fomentar que la industria sea sostenible en el tiempo.



A bordar las perspectivas del transporte terrestre para 2025 que recién comienza, obliga a tomar en cuenta las cifras de la economía chilena. Estos números son preocupantes, la proyección de crecimiento del Banco Central está en el rango de entre un 1,8 a un 2,5 %. Este dato va en línea con el último Imacec de 2,1% y de 2,5% en los 12 meses de 2024. Claramente no es suficiente para un crecimiento sostenible.

El transporte de carga sigue la línea de la curva de crecimiento de la economía, es decir del PIB. Si bien, a algunos sectores, como la minería y otros, les ha ido mejor en el estancado escenario general, el contexto es más restringido.

Lo anterior obliga a plantearse estrategias y opciones como sector industrial. El transporte de carga tiene un parque aproximado de 220.000 camiones, más unos 50.000 equipos semirremolques y de apoyo logístico para sus operaciones. Formado por unas 40.000 empresas, crea fuentes de trabajo para cerca de 250.000 personas, conductores profesionales, mecánicos, administrativos, gestores de flotas, más los empleos indirectos de los proveedores.

La industria del transporte de carga por carretera es consumidora intensiva de combustibles, repuestos, servicios y recursos humanos. Con todo ello aporta cerca de un 5 % del PIB, unos 15.000 millones de dólares.

Sostenibilidad

El futuro de la actividad está vinculado a la sostenibilidad. Una industria eficiente, que se desarrolle y crezca, manteniendo su ritmo de trabajo. En este sentido, ser sostenible implica los siguientes elementos principales: que haya un equilibrio entre la oferta y la demanda por los servicios; que las empresas aseguren rentabilidades que les permitan vigencia y ser competitivas; segundo, ser eficientes en la administración y gestión de los recursos, con tarifas reales; tercero, también ser eficientes en el factor energético, los combustibles, y ello mediante la renovación de las flotas, con camiones que permitan un mejor uso del petróleo, incluso con otras motorizaciones aún en temprano uso, como la electromovilidad.

Seguridad

La Confederación de Dueños de Camiones de Chile tiene diversas líneas de trabajo entre las que destaca el interés por generar condiciones de confianza a las empresas del sector. Hoy este se encuentra expuesto de manera importante a la inseguridad, al embate del crimen organizado, que busca hacerse de cargas valiosas. Cifras de Carabineros dan cuenta que se reportaron 165 asaltos y robos a camiones de alto tonelaje en 2024. Recientemente, se promulgó la ley "antijammer", que prohíbe la adquisición y uso de inhibidores de señales, que irregularmente comprados, lo usan elementos delictuales. En plano similar está la fiscalización en puntos fijos y móviles de documentación tributaria por Impuestos Internos, lo que inhibe el contrabando y tráfico de especies prohibidas. Y un tercer punto es un esfuerzo, que debe ser conjunto entre sector público y privado, de impedir el ingreso fraudulento al país de camiones usados por partes y piezas, fuente de competencia desleal para los operadores formales del sector, por lo que se mantiene un activo contacto con Aduanas de Chile.

La Confederación de Dueños de Camiones de Chile tiene diversas líneas de trabajo entre las que destaca el interés por generar condiciones de confianza a las empresas del sector.

Infraestructura

El segundo frente de preocupación es la modernización de infraestructura, lo que nos interesa desde el punto de vista de la demanda, toda vez que somos usuarios frecuentes y principales. Si bien el país posee una infraestructura de buenos estándares, es inquietante que varios proyectos de inversión como terceras pistas o doble vía donde no las hay, estén detenidos, esperando ser concesionados y otros postergados en numerosas ocasiones por decisión de los entes públicos. Por ejemplo, se da el caso de que la carretera Calama-Paso Jama, tramo esencial del Corredor Bioceánico Capricornio que une Brasil-Argentina-Paraguay y Chile, esté en deplorables condiciones en varios trechos y no se autorice su traspaso a privados para convertirla en el camino que necesita estar disponible. Tampoco avanza la modernización de la Ruta 66, Carretera de la Fruta que tiene como terminal el puerto de San Antonio, el más importante del país.

Confianza en los agentes económicos

Tales condiciones, seguridad, confianza y facilidades para realizar la logística, son claves para cualquier empresario del rubro. Sin embargo, hay una que es la más importante, de la cual depende la supervivencia de las empresas, y es que haya carga que movilizar. Esto, sin duda, no pasa por los operadores sino por sus clientes, los que a su vez están en función de las condiciones económicas imperantes. Para ello, debe repuntar un factor que es clave y que se mantiene estancado, que es la confianza de los agentes

económicos. Estos son los que toman decisiones de inversión de proyectos. Sin embargo, tenemos un indicador bastante claro y definitorio en esto: la caída relativa en la compra de camiones en 2024 versus 2023, un total de 12.203 el año recién pasado en comparación a los 12.650 vendidos el año inmediatamente anterior, una baja de un 3,5%. Según las marcas, es decir, desde el punto de vista de la oferta, esto se debe justamente a que las señales económicas reflejan el aplazamiento de decisiones de compra por los operadores porque no se advierten claras las proyecciones y la confianza no se recupera para nuevos proyectos de inversión.

Recurso Humano

Finalmente, hay un problema que persiste en el tiempo y es el de recurso humano, la falta de choferes especializados y capacitados para operar vehículos de carga. Las estimaciones sitúan el déficit en no menos de 10.000, número que puede ser mayor. Se trata de un tema importante, porque en la medida que suba ese déficit se incrementará el costo laboral.

Los anteriores son los varios desafíos que tiene el sector de transporte de carga terrestres para 2025. Igualmente se espera una recuperación; sin embargo, todo indica que la economía chilena no está creciendo a todo lo ritmo que se requiere para su sostenibilidad. Y eso impacta en el transporte.

/NG

Gentiliza del Departamento de Estudios de la Confederación de Dueños de Camiones de Chile.