

ENTREVISTA AL PRESIDENTE NACIONAL DEL SINDICATO DE CORREOS DE CHILE

Compromiso y electromovilidad: el presente de los carteros en Chile



Aun con una disminución de trabajadores, cambios en los tipos de carga y formas de movilidad de los últimos años, el dirigente asegura que los carteros siguen destacándose por su gran experiencia, arraigo territorial y responsabilidad comunitaria

Juan I. Herrera Carreño

Correos de Chile es una de las empresas más antiguas en el país, con 278 años de existencia a este 2025. En dicho tiempo ha pasado por diversas etapas, siendo en un principio el Servicio de Correos y Telégrafos de Chile, hasta que, en 1981, la empresa primigenia se separó en Correos de Chile y Telex-Chile (hoy Chilexpress).

Tras el paso de los años, la identidad que mantienen sus trabajadores se basa en un compromiso con la comunidad, y en lo más próximo, la empresa sumó la bandera de la integración del uso de energías limpias en sus procesos.

Alan Meza, presidente del principal sindicato de Correos de Chile y vicepresidente de la Federación de Correos de Chile, comentó cuáles son las principales características que tradicionalmente mantienen los carteros, la inclusión de la electromovilidad y los procesos que vive

la empresa en la actualidad.

■ UNO CON EL TERRITORIO

Cómo se espera de una empresa de tal antigüedad, hoy ofreciendo un servicio sin relación directa con el estado, Alan comenta que «el trabajador de correo es un trabajador que tiene la camiseta puesta por la empresa, que se moviliza principalmente por su rol en la comunidad». Con un especial arraigo territorial.

Sin ir muy lejos, da cuenta de una realidad que cualquier ciudadano puede notar; muchos de los carteros se compenetran con su territorio y han sido testigos de los procesos y el crecimiento de la comunidad. «El cartero conoce a la señora, conoce al hijo, a la familia, conoce su territorio y se hace parte de él», explica.

Es tal el arraigo que asegura que, aun sin la dirección, con el nombre y apellido del destinatario, pueden dar con su hogar, algo que asegura

no se ve en la competencia.

Lo mágico, es como se mantiene esa línea frente a tantos cambios, incluidos los tecnológicos, y es que, Alan comenta que aún los más adultos han sabido adaptarse, lo que corrobora al mencionar que «el promedio de antigüedad supera los 30 años de función, de hecho, tenemos al cartero más antiguo del mundo, que tiene 82 años, que tiene 63 años de servicio».

■ PUNTOS A MEJORAR

Según explica Meza, la electromovilidad en Correos de Chile parece necesitar un mayor impulso a nivel país para masificar el uso de esta nueva tecnología, principalmente para ampliar el mercado en Chile. «Los elementos de apoyo se tienen que comprar en China, porque en Chile son pocos los que diseñan bicicletas de carga, en comparación a las de paseo, siendo una diferencia importante al destinarlas al trabajo».

UN RUBRO EN CONSTANTE CAMBIO

En un trabajo de análisis sobre la labor de correos de Chile, Alan explica que en el último tiempo ha sido drástica la evolución, siendo un punto esencial la irrupción del comercio electrónico y la mirada ambientalista, que ha terminado en un cambio en la composición de la carga.

«Antiguamente, repartimos principalmente cartas que se llevaban en un bolso al hombro, lo que hoy ha sido sustituido por paquetería. Pues la industria del e-commerce llevó a que distribuyéramos menos cantidad de carga, pero con mayor volumen».

A su vez, es claro a la vista cómo los documentos impresos han sido sustituidos por correos electrónicos. «De hecho, en el plan de digitalización del estado se busca que haya cero papel para el 2027; por ende, las comunicaciones que por ley son certificadas van a ser virtuales».

Como es esperable, este cambio ha significado una disminución en la cantidad de trabajadores, la que, según Meza, serían más de 200 carteros menos. «En 2019 éramos poco más de 2.300 y hoy rondamos los 2.100».

Si bien es menos gente trabajando y menos cantidad de entregas, el peso de los paquetes aumenta, por lo que la electromovilidad irrumpió como una solución.

Desde 2017 es que comenzaron a incluirse estos elementos de apoyo, entre los que se cuentan bicicletas, tricicletas, así como motos tipo scooter y carros de carga tipo español, según comenta Meza.

De esta manera, ya habría más de 1.000 de estos equipos en Chile, lo que permitió aligerar la carga y mejorar la capacidad de llegada a diferentes sectores, pero con la inclusión de esta innovación, también se han generado nuevos problemas.

A su vez, la mantención de los equipos ya existentes presenta complicaciones, porque «todo está centralizado; por ejemplo, las bicicletas de la región de Coquimbo tienen que ser enviadas a Santiago para ser reparadas, lo que puede tomar mucho tiempo, mucho tiempo», entendiéndose que son cerca de 70 los carteros que trabajan en la región.

Ante dicho problema, el dirigente asegura que los trabajadores han aunado una mirada crítica respecto a como se ha llevado la mantención de los elementos de electromovilidad, ante lo cual adelanta lo lineamientos con que trabajaran las negociaciones que tendrá el sindicato con la empresa en julio.

Como pilares fundamentales se solicitará la entrega

de elementos en buenas condiciones y una manera de que las mantenciones se hagan en cada territorio, para agilice el proceso, ya que «un cartero, cuando pierde su bicicleta, sufre y tiene que buscar una alternativa».