

POR BLANCA DULANTO

“El sector automotor está sumamente preocupado”, sostuvieron el presidente y el secretario general de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), Sebastián de Cárcer y Diego Mendoza, respectivamente.

En conversación con DF, los representantes del gremio acusaron recurrentes cambios a las reglas del juego en torno a la implementación de múltiples normativas que rigen o regirán a la industria, lo que ha derivado en una incertidumbre “que no tiene precedentes”, dicen.

Los “dolores” que aquejan al sector son varios, no obstante desde la asociación destacaron cinco obstáculos que impiden perseguir el objetivo de movilidad sostenible: la ley de eficiencia energética, la ley REP, el ingreso indiscriminado de vehículos usados al país, los pocos incentivos estatales para la electromovilidad y la ley patente cero.

“El foco debería ser promover la movilidad sostenible —que es un objetivo de la industria y al cual también dice adherir este Gobierno—, pero los cambios en las reglas del juego terminarán fomentando todo lo contrario”, aseguró Mendoza. Por su parte, De Cárcer sostuvo que “hay una improvisación brutal de parte de las autoridades”.

### Eficiencia energética

La ley de Eficiencia Energética establece una multa para vehículos con motores a combustión interna que se comercialicen sin cumplir con un determinado estándar mínimo de emisiones. Desde ANAC destacaron que esta ley tiene un objetivo que ellos también comparten “plenamente”, que es renovar el parque vehicular, pero que la implementación de la ley se ha alejado de éste.

“Encarecer por medio de multas la renovación de esos autos más eficientes, al final termina disparándole en los pies al objetivo, porque va a llevar a que toda esa gente no cambie el vehículo”, dijo Mendoza.

De Cárcer agregó que “la circulación de un auto de 20 años o más emite lo equivalente a la circulación de 60 autos nuevos. Entonces, si nosotros queremos bajar emisiones, tenemos que modernizar el parque. Nosotros somos absolutamente pro a una ley de eficiencia energética con condiciones claras no solo para Chile, sino que para todos los fabricantes que son proveedores”.



Sebastián De Cárcer y Diego Mendoza, presidente y secretario general de la ANAC, respectivamente.

## Envejecimiento del parque, multas e ineficiencia: los dolores que aquejan al sector automotor

■ Desde la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) acusaron cambios en las reglas del juego por parte de las autoridades y una falta de certeza “sin precedentes”.

### Ley REP

La Ley de Responsabilidad Extendida del Productor (REP), instruye que los productores son los responsables del reciclaje de sus productos comercializados y para ANAC, ha tenido falencias en la implementación.

Mendoza sostuvo que se ha creado una estructura muy bonita, pero que “aguas abajo, no hay ningún protocolo y hay mucha informalidad, que es algo que la autoridad debería regular dado que potencia el mercado negro”.

Por otro lado, el presidente del gremio planteó la urgen-

cia de cambiar las metas de recolección y de reciclaje de neumáticos y revisar las metas que se fijarán en un futuro para las baterías.

“Con esta meta inalcanzable para neumáticos, vamos a estar obligados a pagar multas todos los años”, sostuvo y destacó que es irreal porque son productos que duran mucho más de lo que estipula la ley. Además, aseguró que si llega a pasar lo mismo con baterías, “la amenaza permanente de una multa solo va espantar a la electromovilidad en Chile”, dijo De Cárcer.

### Ley Patente Cero

La promulgación de la Ley Patente Cero impidió a los vehículos cero kilómetros transitar sin patente definitiva y endureció las sanciones para los que manejan sin ésta.

Sin embargo, desde ANAC advirtieron que establecer un plazo para que los camiones y buses nuevos circulen sin placa patente al ingresar al país no se atiene a la realidad de los vehículos pesados.

“A diferencia de los livianos y medianos, son productos que no llegan a Chile terminados. Tienen que ser adecuados y certificados para ser

ocupados, lo que comprende períodos de tiempo muy largos”, explicó Mendoza y destacó que la venta de este

vehículo puede ser un año después o incluso más.

“Esto fue advertido por los transportistas y por los camioneros, y el Ministerio de Transporte reconoció que es un mercado distinto y que hay que regularlo mucho mejor. No obstante, este cambio no se ha materializado”, dijo el secretario general de la ANAC.

### Electromovilidad

“Como vamos, la meta de cero emisiones al 2035, es absolutamente imposible que se produzca”, sostuvo Sebastián de Cárcer. Explicó que faltan muchos incentivos. “Llevamos años conver-

sando con el Estado, pero al final no ha pasado nada en cuanto a incentivos para la electromovilidad. En esa línea, planteó que hay muchos incentivos permanentes o transitorios que no suponen un mayor gasto fiscal que podrían hacerse, tal y como lo han hecho países que han inventado medidas en pro de una movilidad sostenible”, dijo el presidente del gremio.

### Autos usados

Según la asociación, en los últimos tres años se han registrado más de 116 mil ingresos a Chile de vehículos usados que tienen en promedio diez años de antigüedad y que en un 60% son modificados artesanalmente.

“Chile está siendo un pasadizo para el ingreso de vehículos que son peligrosos a la región. Iquique, como zona franca, hace de puerto para carga que viene principalmente de Asia Pacífico y se va de Chile a Paraguay o Bolivia, práctica que convierte a América Latina en una región receptora de desechos automotrices, lo que es absolutamente inaceptable”, afirmó Mendoza.

El dirigente añadió que “el mercado de la desarmadura que ocurre en el norte de Chile está absolutamente fuera de control y vulnera los principios de seguridad y medioambientales”.

“Hay una improvisación por parte de las autoridades brutal, cambia todos los días”, aseguró el presidente de ANAC.