

MARCO GUTIÉRREZ V.

La industria automotriz local está en alerta. En el sector temen que un reglamento que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) tramita en la Contraloría General de la República (Decreto 107-2023), para toma de razón, impacte negativamente en la comercialización de buses y camiones, frenando la renovación del parque de vehículos pesados.

En la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC) afirman que han trabajado con el MTT para implementar la ley "patente cero días" en camiones y buses nuevos, que quedaron exceptuados de la obligación de portar sus placas cuando ingresen al país. Muchos de estos vehículos entran por vía terrestre —desde Brasil, por ejemplo—, siendo conducidos por choferes.

Pero el gremio automotor rechaza que esa excepción se revierta y a través de dicho decreto se imponga un plazo "arbitrario e insuficiente" —dice—, de solo cinco días corridos desde que los vehículos ingresan a Chile por Aduanas, para que se instalen las placas patentes.

La ANAC afirma que ese plazo de cinco días hace inviable la venta y entrega de los vehículos, ya que más del 80% de los camiones que llegan a Chile no vienen preparados para su comercialización final, y deben ser equipados en el país en múltiples viajes desde y hacia las dependencias de los comercializadores. Agrega que hay casos donde puede tardar más de un año en preparar y homologar un vehículo pesado, antes de que pueda patentarse y entrar en operaciones. Comenta el caso de los camiones equipados con estancos presurizados, que deben ser certificados por entidades externas a los importadores.

#### Efectos previstos

El secretario general de la ANAC, Diego Mendoza, sostuvo que "de ser aprobado el reglamento, su vigencia es inmediata, lo que puede generar cambios en

Decreto del MTT en trámite da cinco días para instalar las placas desde su ingreso al país:

# Automotoras alertan por norma sobre uso de patentes que frenaría renovación de camiones y buses

La ANAC y la Confederación de Dueños de Camiones advierten que el plazo establecido dificultará la venta y entrega de unidades nuevas a sus propietarios, pues antes deben ser equipadas, lo que implica múltiples viajes y procesos que pueden tardar hasta un año. El MTT trabaja en una solución.



En 2023 se vendieron en Chile 12.650 camiones y 3.073 buses. La ANAC estima que este año se comercializarían unos 12.200 vehículos de carga, una baja respecto del ejercicio previo, en medio del debilitamiento de las inversiones y la actividad.

los procesos de compras de camiones y buses".

Alertó de que podrían generarse problemas en el suministro de camiones, afectando la renovación del parque automotor por unidades con tecnología menos contaminante. El impacto

también podría advertirse, añadió, en las flotas de buses para el sistema de transporte público.

En 2023 se comercializaron en Chile 12.650 camiones y 3.073 buses. La ANAC estima que este año se venderán unos 12.200 vehículos de carga, una baja res-

pecto del debilitamiento de las inversiones y la actividad.

Hoy, en el caso de los autos, estos deben salir con patente desde los concesionarios cuando son adquiridos. En tanto, en camiones se puede utilizar la guía

de despacho emitida por el importador (responsable civil) en cada traslado antes de instalar la placa definitiva.

En el rubro estiman que si se aprueba el reglamento y los camiones nuevos circulan más de cinco días sin patente, se exponen a ser llevados a corrales y sus dueños, sancionados con multas.

La ANAC afirmó que ha indicado al MTT que si se desea contar con un sistema para identificar el tránsito de camiones y buses lo antes posible, se debería restaurar el uso de la "placa patente provisoria" para el período de equipamiento y pruebas. Esto, asociado al RUT del importador hasta la primera inscripción.

#### Camioneros, preocupados

En la Confederación de Dueños de Camiones de Chile (CNDC) también se encendieron las alarmas por los cinco días para instalar las patentes. "Si bien se puede entender el trasfondo de la normativa, que es reducir las ventanas a eventuales hechos de inseguridad o infor-

malidad, para los transportistas de carga terrestre, quienes compran estos vehículos, involucra un plazo demasiado breve, toda vez que cuando llegan a territorio nacional, los camiones generalmente necesitan alguna modificación o adecuación a pedido del propietario", comentaron desde el departamento de Estudios de la CNDC. La entidad estimó que la normativa "puede hacer más engorrosa la operación de comprar camiones".

#### MTT y la solución

El Ministerio de Transportes señaló que "la actual exigencia, establecida en el Decreto 107 no

se contradice con este cambio de ley, dado que abordan instancias de traslado diferentes en su objetivo y temporalidad. Por lo mismo, como MTT seguimos trabajando pa-

ra sacar adelante el reglamento para regular el traslado desde la internación".

La cartera destacó que "también se está trabajando una propuesta de cambio legal que permita a las empresas importadoras de camiones y buses realizar desplazamientos viales de estos vehículos sin su placa patente única, bajo una forma de identificación alternativa que sea eficaz y eficiente en su control por parte de Carabineros e inspectores, respetando, por tanto, el espíritu de la ley".

**IMPORTACIÓN**  
 En 2022, la importación de camiones a Chile significó más de US\$ 1.320 millones.