

ANAC Presenta Propuestas para el Desarrollo Integral del Transporte en Chile

La Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC A.G.) pone a disposición una propuesta integral para abordar con el próximo Gobierno los desafíos actuales del transporte terrestre en el país, promover un sector automotor más sostenible y seguro, y que colabore con el crecimiento de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) en el país.

El transporte terrestre en Chile es la columna vertebral de nuestra economía y sociedad. Automóviles, buses y camiones movilizan personas y bienes a lo largo de más de 4.300 km de territorio. Pero hoy enfrenta varios problemas críticos, como:

- Inseguridad de automovilistas y pasajeros en los distintos medios de transportes por el alza de delitos.
- Crimen organizado en mercados informales, como repuestos y casas de remate, sumados a falta de control fronterizo.
- Congestión crónica en grandes ciudades (principalmente Santiago, Valparaíso, Concepción).
- Envejecimiento del parque automotriz.
- Infraestructura vial con alto grado de deterioro y obsolescencia fuera de zonas urbanas.
- Logística de camiones ineficiente, con escaso acceso a zonas de descanso para camioneros.
- Bajo incentivo a la electromovilidad -en todas sus formas- fuera de flotas públicas.

Ejes estratégicos de la propuesta

I. Modernización del Parque Vehicular:

Objetivo: Renovar y hacer más sostenible y seguro el parque de automóviles, buses y camiones en Chile.

Medidas:

1 - Detener el ingreso de vehículos usados ilegales al país, fortaleciendo la Ley 18.483 de Estatuto Automotor de Chile. Materia de Ley.

2 – Promover programas de recambio y chatarrización de vehículos antiguos, usados e inseguros; simulando el plan “Cambia tu Camión” que se hizo hace más de 10 años atrás, enfocado en flotas de buses o camiones de más de 15 años de antigüedad. Materia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

3 – Aprovechamiento del IVA como crédito fiscal en la compra de vehículos de nuevas energías (híbridos, eléctricos, híbridos con recarga exterior, eléctricos de rango extendido con y sin conector, hidrógeno, entre otros). Ampliar actual exención de IVA que sólo gozan las camionetas y furgones comerciales, a estas otras categorías de vehículos. Materia del Ministerio de Hacienda y Servicio de Impuestos Internos.

4 – Mejorar la fiscalización en Plantas de Revisión Técnicas para vehículos que no cumplan las normas de emisiones de NoX, Material Particulado y otros contaminantes. Hoy sólo se mide escuetamente la opacidad. Materia del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, más SUBTRANS y SMA.

II. Seguridad y Combate al Crimen Organizado:

Objetivo Perseguido: Reducción de asaltos, de la percepción de delincuencia, control a las bandas de crimen organizado que utilizan vehículos para delinquir; mejoramiento de la seguridad vial nacional.

Medidas:

1 – Más Seguridad para nuestros Camioneros: Tramitación urgente de una Ley de Seguridad para el Transporte en Carretera, que se haga cargo de las amenazas, atentados, siniestros e intentos de otros delitos hacia los transportistas de carga, con especial agravantes en la macrozona sur, cercanías de los terminales portuarios y en zonas fronterizas. Materia de ley a ser tramitada por el Ministerio de Seguridad Pública.

2 – Más Seguridad para nuestros tripulantes de Buses: Aumento de las sanciones hacia quienes realicen actos contra la seguridad de los choferes de buses, independiente de su traslado y condición (RED, interurbanos, provinciales, faeneros) e implementación de mecanismos de seguridad biométrica para supervisar sus condiciones de trabajo. Materia reglamentaria y de ley a ser promovida por el Ministerio de Seguridad Pública y MTT.

3 - RED (Ex Transantiago): Utilización de las cámaras de seguridad ubicadas en el interior y exterior de los buses RED -obligatorias desde las últimas licitaciones- para que su contenido permita ser usado válidamente en juicios orales cuando capten el cometimiento de delitos, simples delitos, faltas u otras infracciones; mejorando la supervisión en las ciudades a través de la circulación permanente de dichos buses. Materia del Ministerio de Transportes y Ministerio de Seguridad Pública.

4 – Retomar con suma urgencia la tramitación del Boletín 14.924-25: Este boletín de ley, que data de 2022 y está radicado en primer trámite en la Comisión de Seguridad de la Cámara de Diputados, debe retomar su tramitación, disponiendo lo siguiente:

ARTÍCULO SEGUNDO: Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley N° 18.483 que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz (Estatuto Automotriz): 1. Agréguese un nuevo artículo 12° ter del siguiente tenor:

“Estará prohibida la actividad de desarmado o desmantelamiento de vehículos motorizados y la posterior venta de las partes, piezas, conjuntos o componentes de estos, ya sea que estas actividades se realicen de manera separada o en conjunto. Solo se permitirá el desarmado o desmantelamiento de vehículos motorizados y la venta de sus partes, piezas, conjuntos o componentes si la persona natural o jurídica que ejerce tal actividad cumple copulativamente con los siguientes requisitos:

a) Dar estricto cumplimiento a lo señalado en el artículo 13 de la Ley N° 20.931;

b) Para el caso de tenencia y desarmado o desmantelamiento de vehículos motorizados, la persona que ejerza tal actividad deberá efectuar la transferencia del dominio por sobre el respectivo vehículo que procederá a mantener y/o a desarmar o desmantelar, debiendo este figurar a su nombre en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados del Servicio de Registro Civil e Identificación. Solo se permitirá la adquisición, mantención, desarmado o desmantelamiento de vehículos motorizados adquiridos en calidad de chatarra si se acreditare además la certificación de que estos fueron calificados como en pérdida total tras algún siniestro de cualquier naturaleza.

c) Los demás requisitos que al respecto establezca un Reglamento que será expedido por el Ministerio del Interior y Seguridad Pública, el que fijará la normativa aplicable a la actividad de desarmado o desmantelamiento de vehículos y/o la posterior venta de sus partes, piezas, conjuntos o componentes con el objeto de lograr trazar e identificar el origen de los bienes y prevenir que esta actividad incentive la comisión de los delitos de robo y receptación de vehículos motorizados o de sus partes.

- El cumplimiento de lo señalado en este artículo será fiscalizado de conformidad con el inciso cuarto del artículo 13 de la Ley N° 20.931, debiéndose denunciar su contravención al Juzgado de Policía Local con jurisdicción en la comuna donde se ejerce la actividad sin cumplir con los requisitos enunciados en el inciso anterior, pudiendo el tribunal instruir la clausura permanente del lugar.”

- Agréguese un nuevo artículo 11° transitorio del siguiente tenor: “Lo dispuesto en el artículo 12 ter entrará en vigencia dentro del plazo de un año contado desde el momento de la publicación de la reforma respectiva en el Diario Oficial”. Materia de Proyecto de Ley en trámite, urgencia a ser determinada por el Poder Ejecutivo.

5 – Combate al contrabando de vehículos hacia Bolivia, Venezuela y otros países limítrofes (Autos chutos): Aplicación irrestricta de las dos últimas herramientas jurídicas suscritas por ambos gobiernos en 2023, a saber: El “Acuerdo de Recupero de Vehículos Sustraídos”, que entre otros permite a Bolivia el acceso en tiempo real a “toda la línea de información” respecto a los vehículos que son robados en Chile y que luego se venden en territorio boliviano; y el “Memorándum de Entendimiento entre Chile y Bolivia para el intercambio de información en asuntos de trata y tráfico de personas”. Materia de Cancillería y de la Policía encargada de resguardar nuestras fronteras.

6 - Dictación de un Reglamento (Decreto Supremo) que prohíba la entrada a Chile de vehículos usados, con el volante cambiado (conducción al lado derecho), en sintonía con la práctica adoptada por Perú: Chile debe prohibir esta práctica que permite la llegada de vehículos usados en gran cantidad (en promedio, 28.000 vehículos anuales), procedentes en un 60% de los casos desde Japón y Corea, y con una antigüedad promedio que bordea los 10 años, por ser inseguros, contaminantes y contrarios a los principios OECD suscritos por Chile. Materia reglamentaria simple, del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

7 - Implementación cabal de la Ley CATI (Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones del tránsito); mejoramiento de la Ley EAT (Empresas de Aplicaciones de Transporte/ Ley Uber); y la inmediata revisión de la Ley Jacinta (en tramitación, sobre requisitos para la obtención de licencias de conducir), que ha sido objetada por discriminar etariamente a la población de mayor edad en Chile, limitando los años de permiso en sus licencias de conducir respectivas. Todas materias del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

8 – Revisión permanente de los D.S. 26 y Res. Ex. 48 MTT, ambas sobre Seguridad y Elementos de Seguridad para la homologación de vehículos livianos y medianos para estudiar junto al sector automotriz la adopción de elementos de seguridad para las distintas categorías y segmentaciones

de vehículos. Adicionalmente, se propone la dictación de un nuevo Decreto Supremo de elementos de seguridad para tráilers y semirremolques, entre otros carrozados que indica para solucionar la inseguridad vial de los acoplados que montan los camiones en nuestras rutas. Materia reglamentaria (D.S. y Resoluciones Exentas) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

9 – Establecer la primera Campaña Nacional de Recall de seguridad de vehículos, haciendo un llamado a revisar el correcto funcionamiento de los automóviles que tengan llamados internacionales para actualizar sus componentes, minimizando la ocurrencia de accidentes. Materia a ser revisada junto al Ministerio de Economía.

III. Infraestructura y Conectividad Vial:

Objetivo Perseguido: Mejorar las carreteras, el estándar vial del país, las zonas de carga y de transferencia de carga como puertos/antepuertos, para un tránsito más seguro y fluido.

Medidas:

1 – Mejoramiento de las áreas de descanso, materia en la que ANAC junto al gremio de tripulantes de camiones CNDC podemos aportar antecedentes concretos de medidas de seguridad, condiciones de accesibilidad y ubicación necesaria para mejorar la actual infraestructura. Materia del Ministerio de Obras Públicas y Dirección General de Concesiones.

2- Desarrollo de Zonas Logísticas de Carga con áreas de carga para vehículos y camiones eléctricos, vigilancia, servicios sanitarios y básicos, en coordinación con Conecta Logística (entidad público-privada asociada a Corfo y MTT en la que ANAC es socio fundador). Materia del Ministerio de Transportes y MOP.

3 – Cambio al Manual de Carreteras, de la Dirección de Vialidad (MOP) permitiendo la utilización de asfalto de caucho reciclado y proveniente de la Ley REP, en carreteras asfaltadas, priorizando los caminos rurales; y aumentar el límite máximo de peso por eje permitido para la circulación de vehículos pesados eléctricos. Materia concerniente al MOP.

4 – Mejoramiento de rutas interurbanas hacia el norte y sur de Santiago. Materia concerniente al MOP.

IV. Economía Circular (Ley REP) y materias medioambientales:

Objetivo Perseguido: Continuar la mejora en la calidad del aire optimizando el programa de eficiencia energética para el sector automotor, además de las políticas de reciclaje de productos prioritarios REP adscritos al parque vehicular en circulación, para las categorías de vehículos livianos, medianos, pesados y maquinarias.

Medidas:

1 – Revisión inmediata de los Decretos Supremos que fijan metas de recolección y valorización de Neumáticos y Aceites Lubricantes, permitiendo la exclusión de los componentes montados en vehículos nuevos ingresados al país; justificado por no contar con acceso al material de reciclaje (neumáticos o aceites) en sus redes de atención a público. Adicionalmente, se propone estudiar la

conveniencia o no de reciclar el automóvil como un todo, en vez de reciclar sus neumáticos, su aceite, su batería u otros productos singulares, separadamente y en diversos decretos, reemplazándolo por un programa de reciclaje completo a través de un Acuerdo de Producción Limpia (APL). Materia concerniente al Ministerio del Medio Ambiente, a través de la revisión de Decretos Supremos (D.S.) de la Ley REP.

2 – Retomar la tramitación de una norma de emisiones aplicable a la maquinaria agrícola, incluyendo tractores y otros equipos, que ingresen al país en condición de nuevos o usados, que fue abortada - tras ser aprobada y tramitada- el año 2024 a instancias del mismo Ministerio del Medio Ambiente. Materia reglamentaria concerniente al Ministerio del Medio Ambiente.

3 – Revisión de la norma de ruido aplicable a motocicletas, sumado a la fiscalización de escapes libres tanto en vehículos motorizados livianos y medianos, como en bici- motos, ordenando su retiro inmediato del parque en circulación. Materia reglamentaria del Ministerio del Medio Ambiente en conjunto con Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4 – Cambio de fondo a la Ley de Eficiencia Energética Vehicular (Ley 21.305). La ley en comento contiene una exigencia o garrote a la adopción de la electromovilidad acelerada en nuestro país, principio loable pero que ha sido tergiversado en la tramitación de al menos dos Reglamentos (Decreto Supremo) posteriores, que no promueven la adopción de tecnologías intermedias - vehículos híbridos, microhíbridos, eléctricos de rango extendido enchufables y no enchufables- lo cual debe ser corregido para permitir un periodo de tiempo gradual y suficiente para adecuarse a la meta de electrificación de 100% al año 2035.

En este punto, se propone: (Nota: Todas materias de Ministerio de Energía)

- La revisión de la Resolución Exenta N° 5/2022 Ministerio de Energía que fija estándares de eficiencia energética para vehículos livianos, prolongando los plazos de duración de cada Fase en 5 años adicionales. De esta manera, el primer periodo de duración (que equivale a una exigencia de 18,8 km/Lge de rendimiento vehicular) expiraría en 2028, y así sucesivamente en periodos de 5 años para las Fase 2 y Fase 3 respectivamente.
- La conclusión de la revisión y consulta pública al Estándar de Vehículos Medianos, iniciado en agosto de 2025.
- La derogación de las exigencias de eficiencia energética por la categoría “Vehículos Pesados”, contenida en la Ley 21.305; toda vez que no existen en el mundo estándares vehiculares para vehículos pesados, camiones ni buses.
- La creación de un mercado de créditos verdes transables para promover la venta de vehículos electrificados en el país.

5 – Redacción de un nuevo Manual de Procedimientos para las Plantas de Revisión Técnica, incluyendo la revisión de emisiones y gases de escapes, más allá de la simple opacidad; protocolo para revisión de vehículos eléctricos; detección de Filtros DPF removidos, adulterados o emulados antirreglamentariamente en vehículos de motorizaciones diésel; y la inclusión inmediata de la revisión de frenos ABS, control electrónico de estabilidad ESP, y de AirBags (chequeo simple de un testigo en el panel del vehículo), que constituyen elementos de seguridad obligatorios hace más de 5 años. Además existe la necesidad de mejorar el sistema de notificación de alertas de seguridad vehicular o *recalls* en todo el país. Materia concerniente al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en sintonía con Superintendencia del Medio Ambiente.

VI. Compromiso con la Educación Técnico Profesional y Atracción de Capital Humano:

ANAC A.G. y sus marcas socias de automóviles, buses, camiones y maquinarias, desean contribuir a la atracción de talentos y retorno de capital humano de alto valor a nuestro país. El sector automotor ha sido un semillero de profesionales, técnicos y colaboradores de altísimo nivel para el país.

Propuestas de ANAC para el acompañamiento en la Educación Técnica Profesional.

- a) Ofrecer pasantías y programas de perfeccionamiento a los profesores de los CFT para que mejoren sus capacidades en temas relacionados.
- b) Ofrecer prácticas profesionales a alumnos destacados de las principales universidades, institutos y CFT. Esta experiencia permitirá a los alumnos aplicar sus conocimientos teóricos en un entorno real, facilitando su transición al mercado laboral y potenciando su desarrollo profesional.
- c) Presencia permanente de colegios con alumnos vulnerables en las actividades que realice ANAC junto a sus socios, incluyendo celebraciones de efemérides como el Día del Auto Eléctrico, campaña de seguridad por Fiestas Patrias, Graduación de Brigadas Escolares, campaña de seguridad por Año Nuevo, entre otras actividades.
- d) Mantener las charlas anuales (8 por año) a CFT y que sean realizadas por profesionales del sector automotor.
- e) Analizar la continuación con las prácticas profesionales y creación de nuevos perfiles ocupacionales con CHILEVALORA, tras la buena experiencia del trabajo realizado en 2021, que ha llevado a muchos profesionales a validar sus aptitudes.
- f) Estudiar pasantías de los profesores de CFT incorporándose a los cursos de capacitación de las marcas automotrices asociadas a ANAC.
- g) Establecer un programa de mentoría donde profesionales con experiencia en el sector automotor guíen a estudiantes universitarios. Esto puede ayudar a los estudiantes a entender mejor las oportunidades y desafíos dentro de la industria.
- h) Organizar concursos de innovación y diseño enfocados en proyectos relacionados con el sector automotor. Los ganadores podrían recibir incentivos como pasantías, becas o apoyo para desarrollar sus ideas en colaboración con las marcas asociadas.
- i) Crear convenios de colaboración con universidades para desarrollar currículos pertinentemente alineados con las necesidades del sector automotor. Esto podría incluir el diseño de cursos especializados o módulos de especialización que integren teoría y práctica.
- j) Realizar ferias de empleo y eventos de *networking* donde estudiantes y recién graduados puedan conocer a distintas empresas del sector automotor. Esto podría facilitar la creación de conexiones y el descubrimiento de oportunidades laborales.
- k) Organizar conferencias y talleres con universidades e institutos profesionales sobre tendencias futuras en el sector automotor, como la electrificación, la conducción autónoma y movilidad sostenible. Esto no solo educa a los estudiantes sobre los temas actuales, sino que también los motiva a ser parte de su evolución.
- l) Implementar simulaciones y talleres prácticos en colaboración con universidades para que los estudiantes puedan experimentar en tiempo real los desafíos y situaciones que enfrentarán en la industria automotriz.
