



SOBRERUEDAS

Nº24 | AGOSTO - SEPTIEMBRE 2020
www.cntcchile.cl

REVISTA DE CNTC

LA UNIÓN DE LOS CAMIONEROS, TRIUNFÓ EN LA ÚLTIMA MOVILIZACIÓN

MARCAS DE CAMIONES:
PREPARAN EL
DESCONFINAMIENTO



TEST
DRIVE:

MERCEDES-BENZ NEW ACTROS
EL FUTURO DEL PODER



BOLOGNESI




V. ORLANDI
TOWING SYSTEMS
made in Italy since 1859

BOLOGNESI SpA

cerro los cóndores 9660
Quilicura Santiago
+56224464855
info@bolognesi.cl
www.bolognesi.cl





CON ANTHEM

MACK, TU MEJOR NEGOCIO

Encuétralo en Salfa con la mejor cobertura, respaldo y garantía.

- Ahorro de combustible.
- Modelo aerodinámico audaz que mejora la eficiencia hasta un 3%.
- Tren motriz integrado más resistente del mercado.
- Software integrado para análisis de predictivo, tecnología de asistencia al conductor, comodidad y confort en cabina.



DRIVE™

**MACK
GUARDDOG
CONNECT**

RESPALDO EN TODO CHILE

600 360 6200
salfacamiones.cl

81 AÑOS DE EXPERIENCIA GARANTÍA SALFA

LA MEJOR RED DE SUCURSALES CON RESPALDO SALFA EN TODO CHILE
Iquique, Calama, Antofagasta, Copiapó, La Serena, Santiago, Rancagua, Talca, Chillán,
Los Angeles, Concepción, Temuco, Osorno, Puerto Montt, Coyhaique y Punta Arenas.

SALFA®
SALINAS Y FABRES

EDITORIAL	05
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico	
José Egido / Vicepresidente CNTC	
COLUMNNA	08
Sergio Pérez / Presidente CNTC	
OBITUARIO	10
REPORTAJE CENTRAL	12
Paro de camioneros	
Entrevista Sergio Pérez	
Entrevista José Villagrán	
REPORTAJE ESPECIAL	28
Entrevista Mariela Cifuentes	
Entrevista Silvia Salazar	
Imágenes por la Paz	
ACTUALIDAD	38
Firma acuerdo	
MERCADO	40
Marcas preparan el desconfinamiento, ¿el final del tunel?	
EMPRESARIOS	44
Julio Maella	
PRUEBA SOBRE RUEDAS	46
Camión/Mercedes - Benz / New Actros	
Camioneta/Changan /HUNTER	
PUBLIREPORTAJE	52
Epysa Equipos Batea Bascular IT233	
NOTICIAS	54
Maco / Tattersall	
SUSTENTABILIDAD	56
Volkswagen, Camiones extrapesados	
NOTICIAS	60
LANZAMIENTOS	62
Renault Trucks T High 520	
NOTICIAS	64
Volkswagen	
Gremiales	
ASOCIACIONES REGIONALES	68



POR **Rodrigo
Castillo**
Editor
Periodístico



La unión para la Paz

La reciente movilización pacífica convocada por CNTC Chile a fines de agosto y principios de septiembre dejó en claro varias cosas, que quienes vemos desde la perspectiva del transporte estaban claras hace mucho. Primero, que el transporte de carga por carretera es una de las actividades claves para la actividad nacional y segundo, que los camioneros de Chile están unidos y cuando la necesidad dictada por la contingencia los convoca, los transportistas y camioneros saben responder.

Para quienes conocemos el sector, esto se debe a los profundos valores que tienen estos profesionales de las rutas y que tiene mucho que ver con su estilo de vida, su trabajo y la forma en que se ve la vida desde la carretera.

Porque los camioneros y transportistas son mujeres y hombres de esfuerzo, que todo lo que han conseguido ha sido a punto de esfuerzo y no pidiendo favores. Ese simple hecho, hace que su ética de trabajo sea férrea y que tengan una conciencia muy desarrollada de que las personas, los emprendedores, se desarrollan

de manera ideal en escenarios donde la paz, la seguridad y el libre mercado, justo y competitivo son garantes del buen funcionamiento de la sociedad.

Es por eso que CNTC fue la voz que llamó la atención de las Autoridades en la reciente movilización, que de modo pacífico y en orden, sin afectar a la cadena de suministros, acaso la prioridad para camioneros y transportistas. Sin esta decisión proveniente de un sector tan comprometido como el desarrollo, se logró avanzar en un acuerdo que, se espera, tenga resultados positivos en la seguridad de las carreteras y de todos los chilenos.

Hoy en que el Estado de Derecho parece ausente y la inseguridad parece seguir avanzando, la voz, la unión y tenacidad de los camioneros de todo Chile y en particular de los asociados a CNTC, es una esperanza de que más allá de la contingencia, de agentes levisos para la seguridad y grupos terroristas, esta gremial resume lo mejor del Chile que queremos, trabajadores que quieren desarrollarse y desarrollar a su país en Paz y Orden.

SOBRE RUEDAS
REVISTA DE CNTC

· EDITOR GREMIAL

José Egido A.

· COORDINACIÓN GENERAL

Jimena Espinoza

Directora Comercial

jimena@cntcchile.cl

· EDITOR PERIODÍSTICO

Rodrigo Castillo

· FOTOGRAFÍAS

Sergio Salazar

· DISEÑO

Paz Urzúa /Color Design

· CASA MATRIZ

Confederación Nacional del
Transporte de Carga de Chile.

Alarife Gamboa N° 075,
Providencia, Santiago, Chile.

(56 2) 3223 9209

(56 2) 5533 2330

POR **José
Egido
Arriola**
 Vicepresidente
 CNTC Chile



“Uniendo rutas hacemos de Chile un camino, uniéndonos podremos recorrerlo”.

Uno de los beneficios que se logró en esta última movilización, que fue convocada por la CNTC-Chile, fue el reencuentro de algunos colegas que no siendo parte de nuestra institución, participaron de ella no acatando el llamado de sus propios dirigentes a no sumarse, en una acción que derivó en distintos calificativos.

Este hecho, representan un intangible que ayuda a encender la llama de la reunificación de un gremio que, debido a diversos motivos u orígenes, ya tiene una historia de lamentables y desgraciados desencuentros que, al final del día, sucumben ante la necesidad de trabajar unidos por un solo objetivo que es la profesionalización, la sostenibilidad y la sustentabilidad de nuestra actividad debido a las constantes amenazas de las cuales somos víctimas.

Nuestra industria merece un trato justo y digno tal cual se ha logrado hacer en otras áreas del transporte de pasajeros, aéreo, ferrocarril

y marítimo en donde hay ciertas reglas y normas que cumplir para ingresar en ella, en la nuestra cualquiera se compra un camión y ese es el nacimiento de otro colega en la industria que ni si quiera sabe dónde está el estanque del diesel del camión. Ni hablar de los “cortacolas” que no conocen lo que es un camión y generan contratos de cargas importantes sin responsabilidad ulterior, en donde viven de las comisiones al igual que algunas navieras que hacen exactamente lo mismo pagando valores que con suerte cubren los costos operativos.

Estas por nombrar algunas son las materias que debemos trabajar en conjunto.

Quisiera dejar para el final una de las codas que considero más importantes y fueron la base de la movilización, la seguridad, esa misma que se perdió junto a otros valores éticos en este país desde hará unos meses atrás, esto debió principalmente a que la historia

de nuestro gremio ha pasado por muchas etapas, pero nunca, nunca habíamos comenzado a escribir nuestra historia con tanto robo ni con sangre. Llevamos un par de mártires que recordar, dos familias que ya no tienen al hombre de la casa, con todo lo que ello conlleva, pero esto último no se puede ni debe de permitir.

No queremos más asaltos, robos, secuestros ni menos mártires en nuestras filas, hoy tenemos un protocolo de acuerdo que se firmó bajo la modalidad de una “suspensión” de la movilización que se generó precisamente a raíz de la desesperación de no poder trabajar tranquilos, y no me cabe la menor duda que si no avanzamos en calidad de soluciones retomaremos las acciones bajo el mismo slogan que nos llevó a unificar el sector años atrás **“Uniendo rutas hacemos de Chile un camino, uniéndonos podremos recorrerlo”.**



HINO

GRUPO TOYOTA

*DESCUBRE NUESTROS CAMIONES SERIE 500, SERIE 700
Y SUBE AL SIGUIENTE NIVEL*

HEAVY TRUCKS



MANTENCIÓN GRATIS HASTA LOS 140.000KM
(INCLUYE MANO DE OBRA Y REPUESTOS)

TOTAL SUPPORT
HINO



ASISTENCIA
24/7



REPUESTOS
ORIGINALES



MANTENCIÓN
GRATIS
HASTA LOS
140.000KM



ECO DRIVE



HINO
CONNECT

POR **Sergio Pérez**
 Presidente
 CNTC Chile



El futuro de Chile

El mes de la patria 2020 trajo el fin del Paro de los Camioneros de Chile, liderados por CNTC, gremial que tengo el honor de presidir. En esta movilización CNTC fue la voz de los sin voz, de quienes se ven acosados por la delincuencia, el terrorismo y la ausencia del Estado de Derecho que, lamentablemente, se vive en muchas zonas del país. Se trató de un paro absolutamente pacífico, que en ningún caso puso en peligro el principal compromiso de los profesionales del sector: mantener la cadena logística de la nación.

Pero más allá de buscar únicamente la seguridad de la cadena de abastecimiento, el fondo del Paro de Camioneros del 27 de agosto es mucho más estratégico, ya que tras la pasada movilización se fundan los cimientos para un nuevo y mejor futuro para la República.

Porque desde el emprendimiento realizado sobre bases seguras podemos lograr el tan ansiado de-

sarrollo, y para fomentar el ímpetu del emprendedor, las bases fundamentales son la seguridad y el Estado de Derecho y la Educación.

¿Por qué?

Porque solo en un país seguro, donde los ciudadanos se sientan a gusto y con posibilidades de desarrollar sus potencialidades, proyectos e ideas, se genera el ambiente propicio para lograr un pleno empleo. ¿Qué trae este pleno empleo?, trae mejores sueldos y más dignidad para los trabajadores, ya que las empresas deben ofrecer mejores condiciones para lograr mantener a sus colaboradores. Este escenario es propicio para el segundo pilar que nos llevará al desarrollo: educación de calidad para todos.

La educación en nuestro país es el gran movilizado social. Solo con una buena educación, sin distinción económica o social, Chile puede pretender alcanzar el desarrollo. De esta manera la familia

de un obrero, de un campesino; pueden equiparar a las condiciones con las que cuenta el hijo de una familia con mayores recursos para lograr un país con ciudadanos más educados, conscientes de las necesidades de su país y dispuestos a hacerlo crecer.

Hoy son muchas las empresas de transporte que cuentan con una segunda o tercera generación de profesionales, provenientes de familias camioneras que han integrado tecnología de punta en el transporte, generando valor no solo a la actividad, sino a todo el país.

Es por ello que el reciente paro camionero convocado por CNTC está lejos de ser una movilización por y para transportistas, sino que es en realidad, uno de los métodos más eficientes para lograr para Chile, la Patria de todos, las condiciones de seguridad que permitan el crecimiento sano y seguro que merece nuestro país y todos sus ciudadanos.

MUCHOS DE NUESTROS
SOCIOS **COMPRARON**
SU SOAP A UN PRECIO
PREFERENTE.

Desde: **\$4.890**

Cotiza ahora y compra tus seguros de
camiones, remolques, entre otros.



Contáctanos a: cntc@recover.cl - +56 9 72164467

In memoriam: Wilson Santelices Rivera

A casi una semana de haber comenzado la movilización, como Confederación Nacional del Transporte de Carga, lamentamos el triste fallecimiento de unos de nuestros colaboradores Don Wilson Santelices Rivera (Q.E.P.D), quien ese martes 1 de septiembre a las 07:15 horas de la mañana fue atropellado en medio de una manifestación en la Ruta 5 Sur, kilómetro 191 altura de Curicó.



“Nosotros no queremos que sucedan estos acontecimientos porque los sufrimos más que nadie, y que sepan que ésta pérdida, esta en nuestros corazones y pensamientos”, dijo Sergio Pérez Presidente de la CNTC.



Él siempre será recordado como alguien cercano y amigable, y como una figura fundamental de la cadena de Camioneros de Chile que cumplía a cabalidad con sus funciones.



Enviamos las debidas condolencias a la familia y seres queridos, quedando a su disposición cada vez que lo necesiten.

El día 3 de septiembre se instaló un lugar en la ruta 5 sur para que el recuerdo de Wilson Santelices perdure para siempre en nuestro gremio 🇨🇱



NUEVA SERIE DE CAMIONES INTERNATIONAL



**EN MARCHA
SIEMPRE**

Desde U\$55.900+ IVA

Porque pensamos en los conductores
exija su kit sanitario

- ◆ Stock limitado
- ◆ Financiamiento a través del Banco de Chile
- ◆ Tasas preferenciales (Banco Chile)
- ◆ Primera cuota 60 días
- ◆ Consulte valores y disponibilidad



Santiago: Av. Pdte Eduardo Frei Montalva N° 9829, Quilicura, Tel. (2)2350 2200
* Antofagasta: Av. Pedro Aguirre Cerda N°7414, Barrio Industrial, Tel. (55) 268 5528
* Concepción: Av. Gran Bretaña N° 4589 * Talcahuano, Tel. (41) 266 7237
* Puerto Montt: Panamericana Norte N° 4200, Km 1019, Tel. (65) 249 4811

www.maco.cl

+56 9 94443228

Paro de camioneros una movilización por la Paz de Chile

El 27 de agosto pasado comenzó un proceso histórico para el país. Ese día comenzó el paro nacional del transporte de carga convocado por la CNTC, una movilización completamente pacífica y transversal que tuvo resultados positivos que apuntan a mejorar la seguridad y la aplicación del Estado de Derecho en todo el país.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: CNTC



La gota que rebalsó el vaso: el 22 de agosto, una pequeña de nueve años resultó herida por perdigones, tras uno más de los frecuentes ataques que reciben los camiones en la Región de la Araucanía. Lamentablemente, esta vez el camionero no viajaba solo, sino que lo hacía con su

familia. La víctima: la pequeña Monserrat que recibió heridas en su espalda tras el cobarde atentado.

“Los encapuchados que nos atacaron estaban escondidos, agazapados, entre unos árboles, y dispararon directo a la cabina”,

dijo en la oportunidad, el transportista Alejandro Peña, padre de Monserrat. Era la chispa para la movilización más grande de camioneros en la presente década.

Los transportistas y muchas personas de todo Chile sintieron

que no daban más. Tras el vil atentado contra la vida de Juan Barrios, camionero que murió tras ser quemado vivo en la cabina de su camión. Son apenas los hechos más graves de una seguidilla de acciones terroristas de grupos no identificados que no solo amenazan la integridad física de los transportistas, sino que en tiempos de pandemia global, amenazan gravemente con la continuidad de la cadena logística del país.

Para los transportistas, agrupados en la CNTC Chile, la cosa no daba para más y así lo hicieron notar el 27 de agosto pasado, cuando realizan el primer gran paro, convocado por la CNTC, con Fedesur y su presidente, José Villagrán, como una de las principales voces, al ser su federación una de las más golpeadas por estos actos de terrorismo.

Ese día, miles de camiones, de las cuatro grandes Federaciones de Chile, Fedenorte, Fedequinta, Fedemaule y Fedesur, comienzan su pacífico paro por la Paz.

La poderosa gremial convocó a la movilización y rápidamente emplazó a los poderes del Estado a cumplir con un petitorio elaborado sin fines políticos, sino puntualmente de seguridad. Una agenda legislativa clara sobre poner urgencia a 13 leyes en el Congreso Nacional, todas iniciativas que robustecen la seguridad en las carreteras y, por ende, en la cadena logística del país.

“Chile entero apoya esta movilización antidelinquencia”,



“Queremos que se apruebe la ‘ley Juan Barrios’, pero tiene que ir acompañada con una ley de inteligencia. Desde 1997 nos han quemado 540 camiones y a los colegas del área forestal más de 600, y no hay ni un solo detenido por más de 1500 máquinas incendiadas. A partir del 18 de octubre nosotros hemos sido víctimas de agresiones permanentes: ataques incendiarios, robos y barricadas que tienen a nuestros conductores ocho horas en las bermas en condiciones inhumanas sin tener donde ir al baño ni donde alimentarse. Por eso, han sido ellos (los camioneros) quienes nos han pedido cortar la cadena de abastecimiento”, comentó Sergio Pérez, Presidente de la CNTC Chile al Diario La Tercera 24 horas antes de comenzar la movilización. El Gobierno no dio más respuesta que negativas.

La movilización de la Paz

A las 00:00 del jueves 27 de agosto, los camiones estaban dispuestos, los conductores, transportistas, asociaciones y federación también. Se inicia el paro de camioneros, la primera voz que con potencia da cuenta de que la situación de desgobierno, la ausencia del Estado de Derecho y el terrorismo no pueden seguir en Chile.

Aunque el Gobierno comienza por rechazar la movilización, bajo el precepto de que no acepta presiones, el carácter pacífico del paro hace imposible que se le quite credibilidad frente a todos los actores que conforman la República. Por el contrario el paro sigue creciendo en apoyo, patente en las zonas donde los camioneros están apostados manifestando la necesidad imperiosa de contar con mayor seguridad.

Los días avanzan y a pesar de que en el Congreso Nacional hay opiniones divergentes, las señales de apoyo se multiplican y aumentan en intensidad y número.

El paro convocado por la CNTC Chile, es transversal y así lo nota todo Chile.

Los conductores y transportistas participantes de portan de manera ejemplar, y a pesar de algunas polémicas son extremadamente

aisladas como para permear el grupo, los camioneros de Chile están unidos por la Paz del país y decididos a obtenerla.

Mientras tanto, dirigentes de la CNTC y actores del Gobierno continúan las negociaciones.

El día 2 de septiembre hay humo blanco. La CNTC Chile, sus Federaciones y Gremios llegan a un comienzo de acuerdo, para levantar por el momento el paro.



ACUERDO GOBIERNO-CAMIONEROS

1. Compromiso del Gobierno de Chile con el Orden Público

El Gobierno de Chile y el Ministerio de Interior han ejercido todas las atribuciones que la Constitución y la ley les otorgan, manteniendo en todo momento una estrecha colaboración con el Ministerio Público y las Fuerzas de Orden y Seguridad.

Los hechos de violencia y atentados ocurridos en la Macrozona Sur del país son de especial preocupación para nuestro Gobierno.



MEDIDAS EN LA ZONA

- Inversión de m\$ 5.600 millones en la infraestructura policial.
- Aumento de los medios aéreos en la zona.
- Establecimiento de una coordinación especial de información de inteligencia.
- Establecimiento de la prefectura macrozonal sur de la PDI.
- Programa especial de mantención y reposición de los vehículos policiales.

Adicionalmente, el Gobierno ha presentado 13 proyectos de ley al Congreso Nacional, que permiten fortalecer el resguardo del orden público y la seguridad ciudadana:

De estos Proyectos de Ley, 11 ya cuentan con las urgencias necesarias para impulsarse pronta tramitación. Adicionalmente, el Gobierno ha decidido colocar

suma urgencia al Proyecto de Ley Robo de Madera, para que las 13 iniciativas legales puedan ser aprobadas durante el presente periodo legislativo.



- 1• Proyecto de Ley "Juan Barrios" (Boletín: 13.719-07)
- 2• Proyecto de Ley Probidad y Transparencia Policías (Boletín: 12.250-25)
- 3• Proyecto de Ley modificación ley inteligencia (Boletín: 12.234-02)
- 4• Proyecto de Ley Infraestructura Crítica (Boletín: 13.086-07)
- 5• Proyecto de Ley Indicaciones Control de Armas (Boletín: 9.993-25)
- 6• Proyecto de Ley Estatuto Protección Policías (Boletín: 13.124-07)
- 7• Proyecto de Ley Anti encapuchados (Boletín: 12.894-07)
- 8• Proyecto de Ley sobre Técnicas especiales investigación terrorismo (Boletín: 12.528-07)
- 9• Proyecto de Ley Especialización Policías (Boletín: 12.699-07)
- 10• Proyecto de Ley Modifica delito de Usurpación (Boletín: 12.379-07)
- 11• Proyecto de Ley Robo de Madera (Boletín: 12.001-25).
- 12• Proyecto de Ley drogas (Boletín: 13.588-07)
- 13• Proyecto ley de Transportes (Boletín: 13.125-15)

2. Grupo de Trabajo

El Gobierno de Chile ha creado un Grupo de Trabajo conformado por autoridades del Gobierno, representantes del gremio de camiones y la policía, con el objetivo de colaborar con la implementación efectiva de las medidas que serán mencionadas desde el numeral 3 en adelante.

3. Vigilancia en la ruta

Actualmente en el tramo Collipulli-Temuco, 45 cámaras de vigilancia están en funcionamiento. El Gobierno aumentará la vigilancia en dicha zona a través de las siguientes acciones:

- 36 cámaras adicionales de vigilancia entre los kms. 560 y 682 de la Ruta 5 Sur.
- 24 cámaras térmicas.
- 53 lectores de patente en los peajes troncales de la ruta.



El Gobierno avanzará en la iluminación de 31 nuevas zonas, llegando a un total de 503 nuevas luminarias y garantizando las luminarias en la Ruta 78.

La implementación de dichas medidas se realizará de acuerdo al Informe Técnico elaborado por el MOP y las empresas concesionarias, el que deberá ser analizado por el grupo de trabajo. El inicio de los trabajos no superará los 30 días.

4. Peajes

El Gobierno trabajará junto a las empresas concesionarias de autopistas de la Macrozona Sur, con el objetivo de establecer sistemas de peaje *free-flow*, cámaras e iluminación. Además, analizará con dichas empresas el tarifario en las rutas 68 y 78, para avanzar en la instauración de una tarifa plana los fines de semana y feriados.

El grupo de trabajo podrá conocer los contratos suscritos con las empresas concesionarias y realizar las observaciones que estime conveniente.

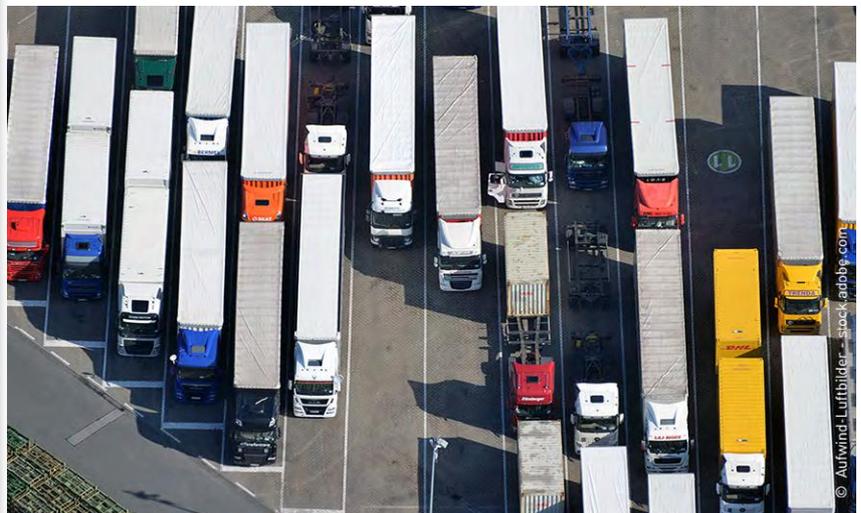
Es importante relevar que el Gobierno no puede exigir a las empresas concesionarias la exención del pago de peajes, pues incurriría a en un ilícito civil, contrario a la Constitución y las leyes.

5. Áreas de Descanso

El Gobierno establecerá dos nuevas áreas de descanso en la Ruta 5 Sur, en los tramos Chillán-Collipulli y Collipulli-Temuco.

➤ Área de 9.800 mt² aproximadamente, ubicada en el km 547,6 de la Ruta 5 Sur, por el lado poniente (dirección hacia el sur) a unos 3 km al norte del peaje Las Maicas. El lugar cuenta con pavimento asfáltico y con pistas de acceso exclusivos de aceleración y deceleración pavimentada. Además, cuenta con un cerco perimetral, saneamiento e iluminación en la parte frontal del predio.

➤ Área de 10.000 mt² aproximadamente, ubicada en el km 613,5 de la Ruta 5 Sur, por el lado oriente (dirección al norte), a 4 km al sur de Victoria y frente a la Tenencia de Carreteras de Malleco. El lugar cuenta con pavimento asfáltico y pistas de acceso exclusivas de aceleración y deceleración pavimentadas. Además, cuenta con un cerco perimetral saneamiento e iluminación en la parte frontal del predio.



En ambos casos se habilitarán estacionamientos para al menos 30 camiones y se implementarán cámaras de vigilancia, lectores de patente de entrada y salida, torre de vigilancia, iluminación, edificio de baños, duchas, oficina y comedor. La conservación y operación de área será de cargo de la concesionaria.

Las obras definitivas para establecer las nuevas áreas de descanso requerirán una modificación de los actuales contratos de la concesión, además de los estudios de

ingeniería. Por ello, se habilitarán provisoriamente hasta el término de las obras definitivas. Sin embargo, se propone una habilitación provisoria, que considerará mejoras y otras dependencias provisionarias.

El grupo de trabajo, en un plazo máximo de 90 días, estudiará la habilitación de 6 zonas de descanso en la Ruta 5 Norte y 2 en la Zona Centro. De ellas, al menos una deberá estar en la Ruta 78 y dos al ingreso a Santiago en la Ruta 68, cumpliendo con altos estándares de seguridad.

6. Apoyo las víctimas

El Gobierno tiene un compromiso permanente de colaborar con la reparación de las víctimas de la violencia rural, por la pérdida de sus seres queridos, daños a su integridad física o a sus bienes.

➤ Apoyo a las personas

El Gobierno apoyará a las familias de los conductores que fallezcan o resulten con invalidez total o parcial superior al 70%, producto de delitos terroristas. Para ello, otorgará pensiones de gracia vitalicias para los afectados y becas de estudio a sus hijos.

A través del grupo de trabajo se buscarán los mecanismos que permitan complementar los montos no cubiertos por las actuales pólizas de seguros, realizando un estudio en detalle de los mecanismos que la ley permite para tales efectos.

➤ Apoyo económico

El Gobierno considera importante prestar apoyo económico a las víctimas. En particular, para la reposición de las máquinas de trabajo de los camioneros.

Por ello, el Gobierno fortalecerá los subsidios directos que entrega actualmente SERCOTEC, a través del Programa de Apoyo a Víctimas de la Violencia Rural.

Lo anterior se llevará a cabo a través de un Programa Especial sólo para aquellos dueños o conductores de vehículos motorizados que sean víctimas de delitos terroristas, otorgándoles un subsidio no reembolsable que cubra todos los costos de los vehículos motorizados destruidos y que no sean cubiertos por las pólizas de seguro respectivas.

Además, este Programa Especial tomará en consideración lo que el dueño del vehículo demuestre haber dejado de percibir (lucro cesante) entre el momento del siniestro y el otorgamiento del subsidio por parte del Estado. Durante este periodo, el contrato de trabajo podrá ser suspendido por acuerdo de las partes, en cuyo

caso el trabajador podrá hacer uso de su seguro de cesantía.

El Gobierno también solicitará al Banco Estado estudiar las posibilidades de otorgar créditos especiales para la reposición de máquinas destruidas.

Adicionalmente, el Gobierno presentará, durante el año 2020, un Proyecto de Ley que permitirá establecer un fondo de reparación para las víctimas de la violencia en la Macrozona Sur, destinado a los conductores y/o dueños de camiones, junto con una comisión permanente que informe anualmente sobre los hechos de violencia en la zona y la situación de las víctimas.



7. Coordinación con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones conformará una mesa técnica para colaborar en la búsqueda de soluciones tecnológicas y de seguridad para los camioneros.

Además, impulsará una ley integral que permita establecer una Política Nacional de Transporte de Carga por Carreteras.

8. Estándares de seguridad de las concesionarias

El Gobierno analizará con las concesionarias de autopistas un mejoramiento de los estándares de seguridad con tecnología avanzada, que permitan no solo prevenir ataques sino también lograr una mayor eficacia de la acción policial para la investigación de los delitos.

Para dichos efectos se instalarán 53 lectores de placa patente única, comprendiendo no solo los peajes troncales de la ruta sino también

otros puntos considerados estratégicos para la seguridad de la misma.

Adicionalmente, trabajará en la instalación de un procedimiento expedito que permita la entrega de filmaciones a las víctimas y se dispondrán los elementos necesarios para enfrentar delitos flagrantes.

El grupo de trabajo deberá estudiar en un plazo máximo de 90 días las condiciones y estándares de seguridad de las carreteras del país y hará recomendaciones.



9. Consideraciones Finales

El grupo de trabajo realizará el seguimiento a las medidas anunciadas por el Gobierno, fijando las prioridades y plazos que no estén expresamente señaladas.

La fecha para la constitución de este grupo de trabajo será a

más tardar 15 días después de la presenta fecha.

El grupo de trabajo sesionará cada 15 días y extenderá su vigencia hasta marzo de 2021, salvo que por necesidades de fuerza mayor obliguen a prorrogar la fecha.

El Gobierno oficiará los elementos y recursos que sean necesarios

para el correcto funcionamiento del grupo de trabajo y proporcionará los informes o documentos que sus miembros soliciten para el estudio de las materias a tratar.

Durante la duración de la emergencia sanitaria, las reuniones se realizarán vía electrónica. 📧

Sergio Pérez

Presidente CNTC

“Quien ataca a los camioneros atenta contra la actividad más importante de la República”

Protagonista indiscutido de los medios de comunicación durante el paro camionero, el presidente de la gremial más grande del transporte carretero a nivel nacional reflexiona sobre los resultados de la movilización nacional de los transportistas por la Paz.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Asociaciones.

Gravitante como pocos en el escenario público nacional, Sergio Pérez es un hombre de voz profunda y calma, que sabe administrar con experiencia y serenidad de transportista de tradición. Lideró el paro camionero que por lejos se tomó la atención de todo el país, en un momento en que la violencia, el terrorismo y la delincuencia genera una alta sensación de inseguridad.

Con mano firme tomó el volante de la CNTC y de sus federaciones, en conjunto con el presidente de FedeSur, José Villagrán, para llevar a buen término esta movilización que -sin interrumpir la cadena de abastecimiento nacional- supo hacerse oír por la autoridad y lograr un acuerdo que sin dudas significa importantes avances en materia de seguridad y que entrega nuevas herramientas a los agentes del Estado para castigar



efectivamente no solo a quienes ponen en peligro a los camioneros y transportistas, sino a todos los chilenos que hoy sienten que viven en un país donde la indefensión y la ausencia del Estado de Derecho parecen ser regla.

En el momento en que las bases de la CNTC supieron decir basta al

terrorismo desatado, Sergio Pérez logró convocar a los principales actores y hacer sentir fuerte la “Voz de los sin voz”, como el mismo explica que sintió el apoyo de millones de chilenos que claman por un país donde la seguridad, la justicia y la equidad sean los pilares que lleven a todos los ciudadanos al desarrollo.

¿Cómo definiría la situación país, al momento de iniciar la movilización convocada por la CNTC?

Antes de nuestra movilización no había nadie que tomara la voz, estábamos de rodillas ante la delincuencia desatada, nadie reclamaba a un gobierno sobrepasado por su agenda y la contingencia, con un parlamento tomado por el sector más extremo de la izquierda, llámese Frente Amplio y Partido Comunista. En ese contexto debimos tomar el liderazgo y convertirnos en la “voz de los sin voz”, de manera de hacer notar que la mayoría de los chilenos quieren vivir y desarrollar en paz, en un contexto de seguridad.

¿Qué llevó a la CNTC a convocar a la movilización?

Desde noviembre del año pasado, cuando fuimos a plantear las dificultades de los camioneros para seguir con el abastecimiento tras la crisis de octubre de 2019; por petición de las bases, no se había realizado una acción o reacción concreta de las autoridades de la República ante la delincuencia, el terrorismo y los actos de violencia.

Luego, con la pandemia que afecta al país, comenzamos a vivir un aumento en la intensidad en la violencia que sufrimos los camioneros; todo se hizo mucho más violento y mucho más severo, con resultados lamentables como el caso de nuestro colega Juan Barros y la pequeña Monserrat.



¿Cuáles fueron los valores de los camioneros en esta movilización?

Acá se vive un valor fundamental que es el valor de trabajar en un país libre y tener un Estado de Derecho para que todos los ciudadanos puedan desarrollarse, trabajar, tener familia y hacer su aporte a la sociedad en paz. Queremos que todos, chilenas y chilenos, tengan una tranquilidad para poder vivir, eso está en juego hoy en la nación. Aspiramos que con nuestra movilización, aportemos a generar una democracia verdadera y real, una nación en que la dueña de casa no viva con miedo, no sea asaltada, no sea agredida, cosas que pasan hoy. Son hechos muy dramáticos, no es normal que los chilenos no nos demos cuenta de la grave situación de la delincuencia, las drogas o el terrorismo.

La CNTC no quiere agregar dramatismo, pero hay otros dirigentes como Víctor Manuel Jorquera de Chiletransporte y Juan

Araya de la CNDC, dirigentes que se han equivocado al no apoyar la movilización; porque en el paro participaron camioneros de distintas agrupaciones unidos, como un solo hombre. Estos velaron por la seguridad de los conductores y esa es un objetivo transversal a todos quienes participamos de esta actividad. Hay muchos casos de violencia, terrorismo en el sur del país, el “Triángulo de la Bermudas” en Valparaíso, San Antonio y Santiago, inseguridad en las carreteras, lo que genera un estado de inseguridad generalizado.

¿Cómo sintió el ánimo y el ambiente durante la manifestación?

La verdad es que hubo una alegría inmensa de parte de los conductores, yo recorrí los puntos donde se encontraban los camiones movilizados, conversé con sus conductores, con transportistas de todo Chile. Son ellos los que se hicieron presentes. Estuve con

300 o 400 conductores, les hablé que el paro era para defender su integridad, y muchos terminaban con lágrimas de emoción por el compromiso desplegado, no solo de los transportistas y personas de la actividad, sino también de los multigremios productivos de la República, que están organizados en la Multigremial nacional nos apoyaron fuertemente. Se trató de agricultores con sus tractores, las familias de los emprendedores de Chile, que llegaron con alimentos para apoyar a quienes mantuvieron el paro, de manera totalmente pacífica y sin poner en riesgo la cadena de suministros del país.

¿Cómo fue la logística para mantener la movilización de tales dimensiones?

En cada punto habían comedores, lugares de alimentación, montados para respetar estrictamente las distancias y las medidas sanitarias aconsejadas por la autoridad, todo con los respectivos elementos de seguridad de pandemia, como mascarillas, guantes y alcohol gel. No hubo ningún lugar dónde no hubiese seguridad absoluta, con baños químicos, alimentación permanente y sobre todo un trato digno, fraterno y amistoso hacia los conductores y sus familias que los apoyaban.

¿Cómo fue la reacción de la ciudadanía en general?

Cuando fui el primer día a Valparaíso, muchas personas me pararon por decirme: usted tiene la voz de los sin voz, Presidente Pérez. Fue una alegría inmensa que



un gremio al fin reclamara por la seguridad, no solo de los choferes sino de todos los chilenos, que quieren trabajar en paz. En San Antonio pasó lo mismo, la gente se paraba a felicitarnos, lo mismo ocurrió en la Región de O'Higgins, y en el Maule: las familias enteras salieron a las carreteras, y no solo eso, incluso en Los Ángeles hubo una movilización masiva, espontánea, con banderas chilenas y globos blancos que simbolizan la Paz. Me recordó el 2015 cuando fuimos a La Moneda a hacer visible los camiones incendiados en la Araucanía. La gente nos detuvo en Angostura de Paine, las

pasarelas de la autopista estaban abarrotadas de gente apoyando; era la gente más humilde, delante de la columna de camiones, las mujeres nos vitoreaban, nos regalaban su energía y alegría, nos decían: "reclamen ustedes, estamos de rodillas antes los narcos, ante la delincuencia", en este último paro, el apoyo fue muy parecido.

¿Cuál es su análisis tras el fin de la movilización?

Nuestra CNTC es una gremial que cuenta con asociaciones en todo Chile, nuestra organización tiene



4 federaciones, y 12 directores desde Arica a Punta Arenas. Es democrática, las decisiones se toman en forma colectiva, y todos hemos quedado muy conformes, muy satisfechos de haber logrado un protocolo de acuerdo con el Gobierno que, en lo esencial es que las autoridades comprendan la gravedad de la situación que hoy vive el País. Hemos avanzado con compromisos como peajes free flow en todo Chile, con la oportunidad de resarcir a las víctimas de los delitos de terrorismo, un conjunto de medidas que se lograron con esta movilización, hay también una serie de mejores para los conductores y choferes, como el lucro cesante, cuando uno de los nuestros se queda sin trabajo producto de la violencia, el compromiso también de sacar adelante la Ley del Transporte, junto con una inversión importante en infraestructura.

En suma, se trata de una serie de cosas que dicen relación con la

delincuencia, que es un mal que debemos arraigar como nación. Cuando el senador Huenchumilla se abstiene al votar la Ley Juan Barrios, uno se pregunta ¿qué quiere el senador? ¿Dejar sin castigo la violencia? ¿Acaso no quiere sancionar a quienes cometen este tipo de hechos? Hay que dejarlo muy claro: Quien atenta contra un camionero, atenta contra la actividad más importante de la República.

¿Qué se viene a futuro para el movimiento con este acuerdo?

Cada compromiso tiene fechas acotadas, y vamos a ser severos en que se cumplan estos acuerdos, porque la movilización solo se ha suspendido. Por ello hacemos un llamado al Parlamento que sigue siendo sumamente necesario resolver el problema de la inseguridad en el país. No se trata de estar a favor o en contra de un gobierno, sino que necesitamos que la autoridad imponga el

Estado de Derecho en plenitud. Por ello se necesita una ley de inteligencia, porque hoy ni siquiera sospechamos quienes son los terroristas, por eso es también fundamental una nueva ley antiterrorista. Por ello queremos reiterar el llamado a que se atienda la gravedad de la situación. Yo he hablado con el 50% o más de los parlamentarios en ejercicio, están todos de acuerdo, pero cuando llega el momento de votar parece que se le olvidan los compromisos.

Se debe entender que estas normativas son imprescindibles para nosotros, por ello el Gobierno debe cumplir los compromisos, lo que hemos acordado es algo serio, definitivo, y nosotros como dirigentes debemos rendir cuentas ante nuestras bases: si los acuerdos no se cumplen, lo analizaremos tras el plazo definido que vence en marzo de 2021.

¿Cuál es su mensaje a la sociedad chilena tras la exitosa manifestación?

Somos gremialistas, no tenemos color político. Nosotros velaremos por la seguridad de todos mediante el seguimiento del cumplimiento de los compromisos adquiridos. El gobierno y el Parlamento deben cumplir y si no lo hacen, nos reuniremos de nuevo, y tendremos que retomar la movilización. Para ello estamos chequeando constantemente los avances.

Como Presidente de la CNTC estoy optimista, las instituciones han tomado nota, y creemos que esta vez van a hacer la pega. 🇨🇱

José Villagrán

Presidente FedeSur

La defensa del Estado de Derecho

Junto con el Presidente de la CNTC Chile, fue el protagonista de la movilización nacional que sacudió al país para alertar a las autoridades del alto grado de inseguridad de las carreteras de nuestra nación.

Textos: Rodrigo Castillo C / Fotos: Asociaciones.

Para José Villagrán las cosas estaban claras: había que actuar. Ante una oleada de violencia y terrorismo sin igual en las carreteras chilenas, el Presidente de FedeSur, la federación más afectada por el terrorismo en la zona de la Araucanía, la gota que rebalsó el vaso aconteció en el momento en que uno de sus colegas vió en peligro la vida de su hija, por el simple hecho de trasladar a su familia en el camión. Villagrán sabía que debía tomar el toro por las astas.

Férreo defensor de la causa camionera, ha sido uno de los dirigentes decisivos, tanto el momento de negociar y el diálogo, como a la hora de entrar en acción con una movilización que lejos de pretender mostrar la fuerza camionera nacional, alertó a las autoridades sobre la insostenible situación que se vive en las carreteras de Chile; donde la ausencia del orden y del Estado de Derecho tiene a quienes mantienen la cadena de abastecimiento, en la más profunda de las indefensiones.



“Quiero hacer un llamado al Poder Legislativo para que piensen en el futuro de nuestra nación”

Con casi 30 años como dirigente del sector, José Villagrán analiza esta manifestación, el momento histórico nacional y los efectos del acuerdo de la CNTC con el Gobierno del presidente Sebastián Piñera, que permitió suspender la movilización.

¿Cual es el contexto en que se generó la manifestación convocada por la CNTC

Insostenible. El grado de violencia, de terrorismo con todas sus letras, de delincuencia que los camioneros vivimos constantemente hace que nuestra situación sea crítica. Nosotros mantenemos andando la cadena de suministro pase lo que pase, el Estado sólo debe proveernos lo que garantiza la Constitución: libertad de trabajar en paz, y eso no se está cumpliendo. Nos roban la carga, nos asaltan, nos



disparan; además grupos derechamente terroristas nos atacan, nos cortan la carretera, los ataques son múltiples y las autoridades no fueron capaces de poner orden, de establecer las bases para desarrollar a Chile en paz.

¿Cuáles son las dificultades de los transportistas hoy?

Principalmente son de seguridad, desde distintas perspectivas. La primera, el terrorismo que ataca sin tregua a los camiones que operan en la zona de la Araucanía y el resto del país, y que lamentablemente ya cobró víctimas fatales, como nuestro mártir, Juan Barrios, que ahora debemos honrar al sacar la ley que llevará su nombre, que persigue y castiga más duramente a quienes atacan a los camioneros de Chile, que somos quienes realizamos una labor estratégica para todo el país trasladando el 94% de la carga que se genera en el país.

¿Cuáles son los valores que unen a quienes participaron en la manifestación de la CNTC?

La paz nos une como transportistas. Somos gente pacífica, de trabajo y esfuerzo, muchos de nosotros emprendedores que sabemos del trabajo duro, de sol a sol. Nosotros no estamos pidiendo nada más que se cumpla con el rol que el Estado debe tener al entregar seguridad a todos los chilenos. Queremos trabajar en paz, desarrollarnos y aportar con ese desarrollo a Chile, pero en donde impera la violencia eso resulta imposible.

¿Qué grado de participación de transportistas, camioneros y conductores tuvo la reciente manifestación?

Los asociados, los conductores son los que arriesgan su vida todos los días en las carreteras, por ello el apoyo fue transversal y total. Otros dirigentes, desconozco por qué, no se sumaron a esta movilización, pero ellos no están viendo ni la realidad, ni lo que desean sus propias bases, que en este paro se comportaron como una sola voluntad, unida por el deseo de volver a tener un país pacífico que avance

hacia el desarrollo en una democracia sólida, con todas las garantías que el Estado debe brindar a sus ciudadanos.

¿Cuáles fueron, desde su perspectiva, los hechos más notables de la manifestación de camioneros?

La manifestación camionera no solo es una instancia para denunciar la violencia y abrir los ojos de las autoridades, sino que también es un momento en que todos nos unimos. Sin duda esta unidad, la solidaridad tan natural en los camioneros y transportistas, se conforma como uno de los puntos más destacables de la manifestación. Aprovechando la pregunta quiero rendir honores a la memoria de Don Wilson Santelices Rivera, y expresarle el más sentido pésame a sus familias, compañeros y amigos, ante su trágico deceso durante la movilización.

¿Cómo analiza el acuerdo que se obtuvo con el gobierno para finalizar la manifestación?



Creemos que es un buen punto de partida, que nos permitió suspender la manifestación momentáneamente, considerando los plazos para que nuestras demandas sean resueltas. Ahora, después de firmar y hacer un seguimiento al cumplimiento del acuerdo, además de un seguimiento legislativo de las normativas que creemos volverán a traer paz y seguridad a las carreteras de Chile, podemos analizar con tiempo y detenimiento los efectos que tendrá a largo plazo, en nuestra actividad y en el futuro del país.

¿Cuáles son los desafíos pendientes tras el acuerdo que puso fin a la manifestación?

Aprobar las leyes, por parte del Poder Legislativo, que creemos que son basales para fortalecer la actividad. Los chilenos, sus au-

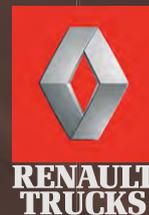
toridades deben tomar conciencia del rol estratégico que cumplimos, por lo que es clave que podamos desarrollarnos en un contexto normativo que permita que sigamos manteniendo intacta la cadena logística del país, de esa manera podemos aportar más como el motor de desarrollo que somos.

Quiero hacer un llamado al Poder Legislativo para que piensen en el país y no en sus electorados particulares: que puedan legislar a favor de todos los chilenos, que no lo vean como algo personal, sino que piensen en el futuro de nuestra nación.

¿Sintió durante la manifestación el apoyo de la ciudadanía?

Sin lugar a dudas esta manifestación reveló que la falta de seguri-

dad es transversal, somos muchos los chilenos que queremos más seguridad, y como la CNTC y como FedeSur, nos tocó liderar un movimiento que contó con claro apoyo ciudadano. Los chilenos han visto los camiones quemados, que ven las noticias con cada vez más violencia, por ellos y por todos los camioneros nos vimos obligados -ante la sordera del Gobierno- a tomar medidas para terminar con el terrorismo el narcotráfico y la delincuencia: Nuestra manifestación fue completamente pacífica y que nos unió como un gremio que vela por la tranquilidad y seguridad de todos los ciudadanos. En nuestra manifestación no se quemó el metro, no se quemó el patrimonio ni se afectó la propiedad privada, no hubo desmanes, esa es la diferencia de una verdadera manifestación que aboga por la Paz. 🇨🇱



MÁS CAMINOS MENOS COMBUSTIBLE

RENAULT TRUCKS AHORRO EN COMBUSTIBLE
CON RESPALDO Y COBERTURA SALFA

MEJORA TU RENTABILIDAD CON
LAS HERRAMIENTAS **TCO*** DE
RENAULT TRUCKS.

*Total Cost of Ownership

- CAPACITACIÓN DE CONDUCCIÓN OPTIFUEL.
- DIFERENTES PLANES DE FINANCIAMIENTO.
- CONTRATOS DE MANTENIMIENTO A LA MEDIDA.



📍 RESPALDO EN TODO CHILE

📞 **600 360 6200**
salfacamiones.cl

🛠️ 81 AÑOS DE EXPERIENCIA 📍 GARANTÍA SALFA

LA MEJOR RED DE SUCURSALES CON RESPALDO SALFA EN TODO CHILE
Iquique, Calama, Antofagasta, Copiapó, La Serena, Santiago, Rancagua, Talca, Chillán,
Los Ángeles, Concepción, Temuco, Osorno, Puerto Montt, Coyhaique y Punta Arenas.

 **SALFA**
SALINAS Y FABRES

Mariela Cifuentes

Presidenta Asgremutrans A.G

El apoyo clave del norte del País

Una de las señales más potentes de la unidad de la CNTC en la última Movilización Nacional, fue la caravana de apoyo al Paro Camionero, realizada desde el extremo septentrional del país por Fedenorte.

Textos: Rodrigo Castillo C / Fotos: Asociaciones.

Para muchas personas en Chile, el reciente Paro camionero que terminó con importantes avances en el cumplimiento del petitorio planteado por la CNTC Chile al Gobierno central, se trató de un conflicto cuyo origen reside en el Sur de Chile, en la zona de la Araucanía y sus alrededores. Pero, si bien es una zona donde aún existe mucha violencia contra el gremio, es desde el norte desde donde se demostró la unidad de los Camioneros de Chile, a la hora de hacer sentir su rol de sector estratégico y su cohesión como uno de los gremios más importantes de la Patria.

Es por ello que cobró particular relevancia la caravana realizada por Fedenorte hacia el centro del país. Un viaje de miles de kilómetros que sumó adherentes por todas las regiones por donde pasó, mostrando las personas de esta gran zona de nuestro Chile, adhiere a un país sin violencia, que pide a gritos el retorno al Estado de De-

recho, en cada rincón del territorio nacional, sin excepciones.

Protagonistas de esta caravana fue Marianela Cifuentes, presidenta de Asgremutrans A.G. con sede en Antofagasta, y una de las asociaciones más activas, que junto con la presidenta de Fedenorte, Silvia Salazar, lideraron esta larga manifestación que recorrió más de 2.000 kilómetros para demostrar la unidad nacional de los Camioneros de Chile y su principal ente aglutinador: la CNTC.

En entrevista con Revista SOBREVUELAS de la CNTC Chile, Marianela realizó un análisis del movimiento, sus razones, desafíos y resultados.



Marianela Cifuentes:
“la situación de terrorismo llevó a las medidas de presión”.



¿Cómo definiría la situación país, al momento de iniciar el paro convocado por la CNTC?

La situación país estaba un poco compleja desde el estallido social en Octubre 2019, para después pasar a la pandemia. Los camioneros nos mantuvimos siempre firme en el abastecimiento del país, incluso antes de éstas complicadas circunstancias. Sin embargo la situación de terrorismo en el sur de Chile, como quemas de camiones, la muerte de nuestro colega Juan Barrios y el disparo a la pequeña de 9 años, hija de un transportista no llevó a tomar las medidas de presión de detener los camiones.

¿Cuáles son las principales dificultades de los transportistas para la movilización de agosto de la CNTC?



Seguridad para el chofer del camión, considerando que su camión es su lugar de trabajo; incluso su casa. Descansa y duerme en la carretera, por lo tanto se requiere de mayor seguridad para que puedan trabajar en paz.

¿Cuáles son, en orden de prioridades, las mayores dificultades que enfrenta el transporte y su gente en el Chile actual

- 1- Seguridad en la carretera
- 2- Aparcaderos de camiones dignos y seguros
3. Zona de descanso para el norte de Chile
- 4- Trabajo estable
- 5- Reconocimiento de la comunidad

¿Cuáles son los valores que, a su juicio, inspiraron a la CNTC Chile para resolver el conflicto con esta movilización?



El principal valor fue el respeto de no interrumpir la cadena de abastecimiento para el país, en esta circunstancia de pandemia, otro valor fue la Justicia que todos merecemos para trabajar en Paz.

¿Cuáles son los valores que en su opinión, unen a los transportistas y camioneros de Chile?

Los valores que nos unen son Respeto, Justicia y Valentía, principalmente en estos tiempos tan difíciles de pandemia

Desde su visión, ¿cuáles fueron los valores, visiones y esperanzas que los camioneros expresaron en la reciente movilización convocada por la CNTC?

Respeto: nos comprometimos a dejar libre acceso a los camiones con bienes esenciales ambulancia, combustible, medicamentos lo cual se cumplió a cabalidad.

En base a su experiencia, ¿qué grado de participación de transportistas, camioneros y conductores tuvo el reciente manifestación?

El reciente paro fue muy bien apoyado por la mayoría de los miembros de la CNTC, lamentablemente la situación era difícil y debíamos seguir transportando la materia prima esencial en esta pandemia.

En tanto en el norte, el rubro de minería no se detuvo; por eso nos fue muy difícil plegarnos completamente al paro, pero nuestro corazón estaba con la FedeSur apoyándolos, aunque sea simbólicamente (tocamos bocinas y estábamos atentos a los que ocurría en el sur de Chile).

¿Cuáles fueron, desde su perspectiva, los hechos más notables de la manifestación de los camioneros?

La caravana del amor, de la cual yo fui parte integrante; las reuniones que mantuvieron nuestros líderes de la CNTC con el Gobierno y con el Congreso y -principalmente- el apoyo de la ciudadanía que sentimos todos los Camioneros de Chile.

¿Cómo analiza el acuerdo que se obtuvo con el gobierno?

Fue un acuerdo difícil, donde ambas partes cedieron en algunos puntos, entendiendo que es imposible llevar a cabo las soluciones del petitorio en tan corto tiempo.

¿Cuáles son los desafíos pendientes tras el acuerdo que puso fin al paro?

Aprobar las 13 leyes que están en el congreso desde el 2015, y seguir consolidando una buena relación con el Gobierno de turno

¿Qué cosas valorables cree usted que aportaron los camioneros a la sociedad chilena en los tiempos que corren?

Unidad, cooperación y respeto por toda la ciudadanía; entendiéndolo que se estaba luchando por fines nobles

¿Cómo valora el apoyo de la ciudadanía, no transportista, en el reciente paro de camioneros?

A pesar de que ciertos sectores repudiaron este paro principalmente por postura políticas, sin embargo, la mayoría de la ciudadanía chilena entendió y estuvo de acuerdo con el movimiento.

¿Qué cosas se deben mejorar como gremio, según su análisis tras la movilización?

En el reciente paro de camioneros claramente se notó que necesitamos un discurso común entre los transportistas de Chile. No se puede estar diciendo una cosa por un lado, y otra desde otro lado.

¿Cuáles son los pendientes que quedan tras el paro?

Bueno, tras el paro necesitamos monitoreos constantemente de la aprobación de las 13 leyes que están en el Congreso. Además, de verificar el cumplimiento de las promesas acordada por el gobierno (seguridad para todos y zonas de descanso para el norte)

¿Cómo evalúa el rol de los otros gremios en esta movilización?

En general, en Chile cuando exis-



te este tipo de movilizaciones, la gente se divide. Para nuestro paro también tuvimos personas que no nos apoyaron y, sin embargo, conseguimos beneficios para todos.

¿Cuál es su mensaje a la sociedad chilena?

Este paro, a pesar de que fue breve, representa lo que la sociedad chilena, sin distinción de clase ni de política está buscando: Vivir en paz con más Seguridad, ser bien remunerados, crecer en familia, vivir con amor.

En base a su experiencia y a lo visto en esta pandemia ¿Cuál es el área comercial que se ha visto más afectada por el estallido social, primero, y luego por la pandemia global?

Bueno la Minería que es el sostén de Chile se ha visto mínimamente afectada lo cual es muy positivo, sin embargo, todas las pymes y gremios asociados fueron generalmente dañados: se están cerrando tiendas, restaurantes, comercio detallista, turismo y hotelería lo cual es lamentable. 🇨🇱

Silvia Salazar

Presidenta FedeNorte: “¡Estuvimos más unidos que nunca!”

Su figura es hoy trascendente en el transporte nacional. No dudo en atravesar los 1.600 kilómetros que separan a su ciudad, Arica, con Santiago y hasta Curicó para decirle no a la violencia, Sí a la paz y apoyar a sus compañeros camioneros en el reciente paro nacional.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Asociaciones.



Una dirigente que se hace protagonista al perfilar el futuro que queremos para Chile.

Conversamos con Silvia para que nos diera sus impresiones sobre

la reciente movilización camionera de la CNTC y, además, analiza el estado general del país y las condiciones que hoy enfrentan los Camioneros de Chile.

¿Cuáles creen que fueron las causas para llegar a un paro nacional de camioneros?

La principal causa sin dudas, lo que gatilló el paro; es por la inse-



guridad que existe en nuestro país. Nuestros conductores viven en la inseguridad y tienen miedo al hacer su trabajo, ya que no pueden hacerlo con tranquilidad. Eso, y luego de muchas reuniones, y tras la realización de la asamblea, las bases exigieron hacer algo y por ello se tomó la vía de la movilización. En definitiva nosotros esperamos que podamos hacer nuestro trabajo tranquilos y que se respete el derecho que tienen todas las personas, de transitar de manera libre, segura y sin miedo por nuestras carreteras.

¿Cómo se llega a la instancia?

El cansancio y la certeza de haber agotado las vías del diálogo, en repetidas ocasiones. Es el agotamiento de no haber sido escuchados, ya que nuestros dirigentes trataron por todos los medios posibles de arreglar esto con el diálogo y no fue posible. Por eso se decidió hacer esta movilización.

“La gente vió a personas defendiendo su futuro laboral, que somos de trabajo y que nunca, incluso en paro, nunca dejamos de abastecer a todo el país”.

¿Cuáles son los valores que usted vió en esta movilización?

Los valores que unen al transporte, que unen a los camioneros de este país, es la conciencia que nosotros abastecemos a todo Chile. Recordemos que cuando se inició la crisis de octubre de 2019, nosotros nunca paramos de transportar los insumos, las cargas y todo lo necesario para todos los chilenos.

Nunca dejamos de seguir haciendo nuestro trabajo, a pesar de las difíciles circunstancias y la adversidad y siempre tuvimos a nuestros compatriotas abastecidos.

¿Cómo vio la unión del gremio?

Al 100%, ¡estuvimos más unidos que nunca!. Si no existieran los dueños de camiones, no estarían los conductores, así no se podría haber realizado esta manifestación. Defender nuestra fuente laboral y las condiciones de ella, fue el factor que más nos unió. Esa unión se vio en todo el país, la gente nos manifestó su apoyo, que estaba con nosotros, de muchas maneras.

Sería muy mal agradecida si no reconociera este apoyo.



Yo que pasé por tantas ciudades de Chile, ví el apoyo de la ciudadanía, que nos vió como defendimos sus derechos. Eso es lo que hicimos. La gente vió a personas defendiendo su futuro laboral, que somos de trabajo y que nunca, incluso en paro, nunca dejamos de abastecer a todo el país.

¿Cuál es su análisis del acuerdo logrado tras la movilización?

Una vez que se firme el acuerdo (al cierre de esta edición la firma estaba aún pendiente), analizaremos con tiempo y paciencia cuánto lo gramos comparado con antes de que se llegara al acuerdo. En palabras promete mucho, pero una vez que se estén listos los proyectos

analizaremos que hemos ganado y qué es lo bueno y lo malo.

¿Cuál cree que fue la percepción de la ciudadanía?

La ciudadanía se portó genial. Estoy muy agradecida de todo el apoyo recibido, nos prestaron mucho mucho apoyo, lo que habla que la inseguridad es un tema importante.

Tras la experiencia ¿Qué cosas creen deben mejorarse en el gremio?

Yo creo que tratar de planificar mejor las cosas. Con tiempo, con calma, siempre tratando de no dañar a nadie, y tratar de hacer que todas

las cosas encajen y que nos salgan bien. Estuvimos muy unidos, esto fue un logro de la CNTC que fue el convocante, no me voy a referir a otros gremios que no participaron, considero que no es tema de nosotros eso.

¿Qué mensaje cree que pueden tener los camioneros a Chile?

Somos personas que ponemos a disposición de nuestro país todo nuestro capital de trabajo y nuestros camiones. A nosotros nos ha costado, al Gobierno no le pedimos nada, solo que nos dé seguridad, que es un Derecho: trabajar tranquilos y desarrollarnos como todos. 🐾

DF-2652

 **DONGFENG**



- Ejes Dongfeng Dana
- Sistema de dirección Bosch
- Transmisión Dongfeng Volvo
- Sistema de frenos ABS Wabco
- Amortiguadores, suspensión y cabina Sachs

Primera mantención gratis

**PRECIO OFERTA
POR SEPTIEMBRE**

\$49.000.000+IVA

MEJOR IMPOSIBLE! | Últimas unidades

Motor Cummins



Santiago: Av. Pdte Eduardo Frei Montalva Nº 9829, Quilicura, Tel. (2)2350 2200
Antofagasta: Av. Pedro Aguirre Cerda Nº7414, Barrio Industrial, Tel. (55) 268 5528
Concepción: Av. Gran Bretaña Nº 4589
Talcahuano, Tel. (41) 266 7237
Puerto Montt: Panamericana Norte Nº 4200, Km 1019, Tel. (65) 249 4811

+56 9 94443228

Las imágenes de la Movilización por La Paz:

Las fotografías son elocuentes. Con una movilización completamente pacífica y con amplio y transversal apoyo de todos los chilenos y chilenos que quieren y demandan vivir y desarrollarse en un entorno de Paz y seguridad.





Se firma el acuerdo entre CNTC y el gobierno

En el Palacio de La Moneda se firmó el acuerdo entre la CNTC Chile y el Gobierno, el primero de los logros tras la movilización pacífica de los camioneros que finalizó el 2 de septiembre.

Texto Rodrigo Castillo C./ Fotos: Ministerio de Interior.



El pasado martes 29 de septiembre, en el Palacio de La Moneda se firmó, con la presencia del Ministro del Interior, Víctor Pérez; la Ministra del Transporte, Gloria Hutt; y el presidente de CNTC, Sergio Pérez, la firma del Acuerdo entre el gremio camionero y el Gobierno.

Este convenio es el resultado final de la movilización pacífica convocada por la CNTC Chile, realizada entre el 27 de agosto y el 2 de septiembre pasados, una manifestación que puso en alerta a la autoridad para lograr mayor seguridad en las carreteras chilenas, pero que en ningún momento puso

en peligro la cadena de abastecimiento del país.

“Lo hacemos para rubricar un protocolo que hemos construido con las organizaciones. Un protocolo que busca asumir un compromiso de todos por la Paz de Chile. Nadie discute ni está puesto en duda

que esto nace por el nacimiento, por los daños y los perjuicios que han sufrido los hombres y mujeres de trabajo, empresarios transportistas, pequeños, medianos y grandes, que han visto en muchas ocasiones, con impotencia e incertidumbre, cómo su capital de trabajo es destruido, cómo su actividad es dañada y perjudicada y que tuvo su máxima expresión con

el asesinato de Juan Barrios este año”, expresó en la oportunidad el ministro Pérez.

El ministro Pérez, explicó además que se establecerá una mesa de trabajo permanente (hasta marzo de 2021) con los dirigentes de los camioneros y con representantes de los distintos ministerios.

Por su parte, Sergio Pérez, presidente de la CNTC hizo un llamado al Parlamento a que “se produzcan las leyes necesarias. Porque hemos pedido la ley Juan Barrios, pero esa ley sin una ley de inteligencia y otras normativas legales no es fácil de implementar. Agradecemos esta oportunidad histórica que tenemos”, dijo el dirigente.



MEDIDAS DE SEGURIDAD PÚBLICA Y APOYO A LAS VÍCTIMAS DE LA VIOLENCIA EN LA MACROZONA SUR

En relación a las conversaciones sostenidas con representantes del gremio de camioneros, el Gobierno de Chile informa lo siguiente:

1. Compromiso del Gobierno de Chile con el Orden Público

El Gobierno de Chile y el Ministerio de Interior han ejercido sus atribuciones en el marco de la Constitución y la ley los otorgan, manteniendo una estrecha colaboración con el Ministerio Público y las Fuerzas Armadas de Carabineros de Chile.

Los hechos de violencia y atentados que han ocurrido en la Macrozona Sur, representan una especial preocupación para nuestro Gobierno. Por ello, se han adoptado las siguientes medidas en dicha zona:

- Inversión de M\$ 5.600 millones en la infraestructura vial.
- Aumento de los medios aéreos en la zona.
- Establecimiento de una coordinación especial entre Carabineros de Chile y la Prefectura Macrozona Sur.
- Programa especial de mantenimiento y reposición de vehículos.

Adicionalmente, el Gobierno ha presentado tres proyectos de ley que permiten fortalecer el resguardo del orden público en la Macrozona Sur:

- Proyecto de Ley “Juan Barrios” (Boletín: 12)
- Proyecto de Ley Probididad y Transparencia
- Proyecto de Ley modificación Ley Inteligencia
- Proyecto de Ley Infraestructura Crítica (B)
- Proyecto de Ley Indicaciones Control de Vehículos
- Proyecto de Ley Estatuto Protección Policial
- Proyecto de Ley Anti encapuchados (Boletín: 10)
- Proyecto de Ley sobre Técnicas Especiales de Investigación Policial
- Proyecto de Ley Especialización Policial
- Proyecto de Ley Modificación del delito de Usurario
- Proyecto de Ley Robo de Madera (Boletín: 10)
- Proyecto de Ley drogas (Boletín: 13)
- Proyecto ley de Transportes (Boletín: 10)

De estos Proyectos de Ley, once ya están en trámite. Adicionalmente, se han aprobado durante el presente periodo los siguientes proyectos de ley:

Lo anterior se llevará a cabo a través de un Programa Especial de apoyo a los conductores de vehículos motorizados que sean víctimas de actos de violencia, otorgándoles un subsidio no reembolsable que cubra los costos de reparación de vehículos motorizados destruidos y que no sean cubiertos por las aseguradoras.

Además, este Programa Especial tomará en consideración el tiempo que demuestre haber dejado de percibir (lucro cesante) el conductor afectado antes mencionado por parte de la aseguradora.

Asimismo, los conductores afectados por actos de violencia que cubra la diferencia entre la cobertura del seguro de accidentes de tránsito y el monto del subsidio no reembolsable antes mencionado. Durante la vigencia del subsidio podrá ser suspendido por acuerdo de las partes, en caso de que el conductor obtenga un seguro de cesantía.

El Gobierno también solicitará al Banco Estado créditos especiales para la reposición de máquinas de reparación de vehículos.

Adicionalmente, el Gobierno presentará, durante el presente periodo, un proyecto de ley que permitirá establecer un fondo de reparación para las víctimas de violencia en la zona y la situación de las víctimas.

6. Coordinación con el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones colaborará en la búsqueda de soluciones tecnológicas para mejorar la seguridad de las carreteras. Además, impulsará una ley integral que permita mejorar la seguridad de las carreteras.

7. Estándares de seguridad de las concesionarias

El Gobierno exigirá a las concesionarias de autopistas que implementen tecnologías avanzadas, que permitan lograr una mayor eficacia de la acción policial para la seguridad de las carreteras. Para dichos efectos se instalarán 53 lectores de peajes en las autopistas troncales de la ruta sino también en las carreteras de la zona.

El Grupo de Trabajo deberá estudiar en un plazo de 15 días los estándares de seguridad de las carreteras del país.

Con el objetivo de monitorear la implementación efectiva de las medidas anunciadas, el Gobierno ha creado un Grupo de Trabajo para el seguimiento de las medidas anunciadas. El Grupo de Trabajo estará integrado por representantes del gremio de camioneros, el Ministerio de Interior y Seguridad Pública, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Justicia y el Ministerio de Bienes Nacionales.

2. Vigilancia en la Macrozona Sur

Actualmente en la Macrozona Sur se están ejecutando las siguientes acciones:

8. Consideraciones Finales

El Grupo de Trabajo realizará el seguimiento a las medidas anunciadas por el Gobierno, proponiendo las prioridades y plazos que no estén expresamente señaladas. La fecha para la constitución de este Grupo de Trabajo será a más tardar 15 días después de la presente fecha.

El Grupo de Trabajo sesionará cada 15 días y extenderá su vigencia hasta marzo de 2021, salvo que por necesidades de fuerza mayor obliguen a prorrogar la fecha.

El Gobierno oficiará los elementos y recursos que sean necesarios para el correcto funcionamiento del Grupo de Trabajo y colaborará con los informes o documentos que sus miembros soliciten para el estudio de las materias a tratar.

Durante la duración de la emergencia sanitaria, las reuniones se realizarán vía electrónica.

Victor Pérez Varga
Ministro del Interior y Seguridad Pública

Gloria Hutt Hesse
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones

Sergio Pérez Jara
Presidente Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile

Luis López M.
Tesorero Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile

Baldemar Higuera V.
Confederación Nacional de Transporte de Carga de Chile

Marcas preparan el desconfinamiento, ¿el final del túnel?

El extremadamente difícil 2020, marcado por la pandemia de COVID-19, ha dejado en muy mala posición al transporte de carga y la economía en general. Sin embargo, ya hay luces del inicio del desconfinamiento y las marcas de camiones se preparan.

Texto Rodrigo Castillo c./ Fotos: Marcas



El inicio del 2020 parecía otra cosa. Los incidentes políticos sociales de finales de 2019, proponían un escenario distinto, donde la agenda se centraría en un nuevo acuerdo de la sociedad, con escenarios donde la discusión ciudadana sería el tema del año. Pero una amenaza de salud a nivel global, no solo quitaría protagonismo

a la arena ciudadana, sino que provocaría tremendos daños a la economía, no solo de Chile, sino de prácticamente todo el mundo. El COVID-19 había llegado.

Tras cinco meses de distanciamiento social, cuarentenas, aduanas y controles sanitarios, junto a una economía que se cae a peda-

zos; el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera inicia un tibio desconfinamiento, con el plan Paso a Paso, que ya tiene a algunas ciudades con mayor libertad de movilidad para sus ciudadanos, pero muy lejos aún de una reactivación en forma, que levante la economía nacional.

Es en este escenario, es que las marcas de camiones -que siguieron operando durante toda la pandemia para prestar servicios a los camioneros y transportistas- comienzan a tomar medidas para retomar con mayor brío la actividad.

“Nosotros no hemos parado de atender clientes, ya que hemos seguido funcionando aún en cuarentena, por ser considerados como un proveedor estratégico en la cadena logística y movilidad del país. Pensando siempre en mantener la operación de nuestros clientes y su continuidad de negocio. Ellos son los héroes de esta gran crisis sanitaria mundial. Y ellos con su esfuerzo, trabajo y dedicación, redefinen lo que significa la palabra dignidad”, comentó Mauricio Herrera gerente comercial de Hino Chile.

Francisco Pujado, gerente de Buses, Camiones y Servicio Técnico de Gildemeister, en la misma línea comenta: *“no hemos cesado nuestra operación en lo que respecta a Servicio y Repuestos, estamos con protocolos activos en cada sucursal y con dotación restringida, de manera de poder mantener*

personal adecuado a la situación. Ventas por otro lado se encontraba hasta un par de semanas atrás sin atención presencial en las sucursales. La semana pasada volvimos a atender en sucursal pero de manera muy parcial, principalmente muestra de Camiones o Buses. El resto de los procesos como documentación, tramitaciones, cotizaciones, etc. se vienen manejando en su mayoría de manera remota”.

Desde Kaufmann, representante en Chile de marcas como Mercedes-Benz y Freightliner, reflexionan sobre lo sucedido y se proyectan hacia el futuro. *“Para Kaufmann, encontrar la forma de seguir operando bajo estrictas medidas de seguridad para clientes y colaboradores es vital. Sabemos que muchos de nuestros clientes juegan un rol fundamental para abastecer al país internamente de insumos de primera necesidad. Existen otro tipo de clientes que proveen servicios fundamentales para el funcionamiento diario en un contexto como éste, por lo que la disponibilidad de nuestros talleres a lo largo del país para realizar las mantenciones o reparaciones de vehículos de servicios de salud*

y organismos públicos, entre otros, ha sido fundamental”.

Otro actor importante en el mercado camionero, MAN Camiones y Buses Chile, adelantan un paso más, basado en la experiencia ganada. Ben Díaz, su gerente, comenta, *“tanto en infraestructura como en procedimientos, nuestra adaptación ha contemplado el delineado de espacios para cumplir con el distanciamiento, implementación de estaciones de alcohol gel, láminas de seguridad para la comunicación, e incluso sanitizados de unidades a la entrega a clientes, por nombrar algunos. No nos estamos preparando, estamos listos”.*

“Scania Chile ha tomado los protocolos definidos para el plan paso a paso en nuestras sucursales. Tenemos limitado el aforo a las salas de venta, las personas que ingresan son obligadas a presentar su mascarilla y se les controla la temperatura. Asimismo en el interior de las sucursales todo el personal trabaja con mascarilla y hemos instalado acrílicos en los mesones de atención. La presencia de alcohol en gel es permanente. Asimismo, todos los camiones que ingresan a servicio reciben un tratamiento de desinfección interna de cabina al ingresar y antes de ser entregados a los clientes”, comentó Alejandro Luchessi, gerente de comunicaciones y marketing de la marca sueca

¿Y el mercado?

El gradual desconfiamiento también abre otra perspectiva. Las ventas de camiones. Según la



Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), en su informe de julio, la entidad que registra las ventas de vehículos nuevos, afirmó que el mercado de camiones chileno bajó en un 33,8 % en los primeros seis meses del año, comparado con el ejercicio anterior. Una baja ostensible, pero menor si se compara con los vehículos livianos particulares que cayeron en el mismo período un 47,7%.

Por ello, más allá de las medidas sanitarias, las marcas también preparan el inicio de sus ventas en el nuevo escenario que se acerca.

En Kaufmann ya están listos a nivel digital para surtir a sus clientes de norte a sur del país. *“para aquellos que buscan repuestos para vehículos, contamos con una plataforma de e-commerce denominada Kaufparts (kaufparts.com), donde nuestros clientes pueden encontrar el repuesto que necesiten recibiendo el pedido en su casa o retirarlo en algunas de nuestras sucursales, en caso de que esté operativa”.*

En Hino Chile, en tanto la visión es positiva hacia el futuro.- Mauricio Herrera, reflexiona, *“miramos con optimismo la etapa de desconfinamiento, ya que se reabre el mercado a un paso a paso real, permitiendo a los clientes satisfacer sus necesidades con mayor libertad. Esto provocará un repunte en el mercado, reactivando los proyectos que quedaron “stand by” durante la cuarentena, y que ahora retomarán su camino. Por otra parte, seguiremos con cautela y con el*



mismo esfuerzo, todas las normas de seguridad e higiene que ya hemos interiorizado en nuestra red de sucursales, ya que nuestra prioridad es dar seguridad a nuestros clientes.

Ben Díaz, de MAN Chile, va más allá y analiza los nuevos posibles escenarios, *“ya este 2020 hemos logrado aumentar nuestro market share en casi medio punto, y durante el próximo año tenemos un gran potencial de tener un año récord con nuestra cartera de renovaciones. Pero, evidentemente, debemos ser responsables en nuestras proyecciones, por lo que nos estamos preparando para un crecimiento del 15% para el 2021”.* Por otra parte, la casa sueca Scania, también espera un repunte comercial en la medida que el aislamiento social se minimice. *“Lo primero será acompañar a nuestros clientes. Será un año con cierta incertidumbre, ya que dependeremos de la situación del país en relación a la pandemia. Si bien el transporte de carga es considerada actividad esencial, no podemos asegurar que la reactivación estará confirmada para el 2021. Respecto de Scania, continuaremos con*

nuestro proyecto de 355 nuevos buses que se suman al sistema RED, los cuales estarán con un equipo de soporte permanente, y por otro lado aseguramos mantener la operación en nuestra red de sucursales, para apoyar la operatividad de nuestros clientes. Esperemos por el bien del país y las industrias que impulsan la economía que tengamos un buen escenario. Francisco Pujado, de Gildemeister también hace sus apuestas para la marca Sinotruk: *“este segundo semestre estamos trayendo una nueva línea de camiones Livianos y Medianos en Sinotruk, que se materializará a principios del 2021, por ende, nuestra expectativa es un crecimiento notorio durante el próximo año, no inferior al 30% en el mercado total de camiones. Sin embargo, si consideramos solo la línea de camiones pesados creemos que la reactivación será lenta el primer semestre y mucho más evidente durante el segundo semestre 2021. Creemos que tendremos un muy buen crecimiento el próximo año respecto de este, pero no alcanzando a llegar a los números de 2019 donde el mercado superó las 12.000 unidades totales de camiones en Chile.”*



LOS EQUIPOS MÁS RENTABLES PARA TU NEGOCIO.

SEMIRREMOLQUE
FURGÓN SIDER



SEMIRREMOLQUE
PLATAFORMA



SEMIRREMOLQUE
BATEA



COMPRA TU EQUIPO



 **+569 6192 3269**

RANDON

Las dos vidas camioneras de Julio Mallea

Años arriba de las máquinas y en las oficinas le han dado una vida que, dice, le ha brindado satisfacciones personales y entre sus pares, como dirigente y como un hombre de transporte.

Textos: Presslatam

Cuando Julio Mallea tenía 25 años, comenzó su romance con los camiones. En 1974, su padre le pasó una máquina y se fue al norte a repartir una carga. De esta forma, partió la extensa relación entre el transporte y el ahora empresario.

Esa relación ha pasado por varios lados, desde estar detrás del volante, hasta detrás de un escritorio, como directivo gremial, una parte del mundo camionero que vivió dos veces con casi 35 años de diferencia entre cada una.

“Participaba en los sindicatos en los años 70, pero después los dejé de lado hasta el 2000, cuando fui tesorero de la asociación de San Bernardo. Después formé en 2009 una asociación que agrupaba a la gente que trabajaba en contenedores y carga, llegando a tener más de 200 socios y una sede en Gran Avenida. Ahí fui vicepresidente y tesorero”, recuerda Mallea.

En esa época dio el saltó a la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, donde fue elegido director en 2008 y reelecto para un periodo más. Luego, estuvo a



punto de quedarse con la testera, pero, comenta Mallea, se encontró con la “muñeca política”.

“Fuimos a una elección con Juan Araya y tuvimos que ir a un desempate, pero hubo varias cosas entre medio. Hubo más muñeca política del otro lado y terminé renunciando a la elección. Cuestionamos el proceso porque habían asociaciones dudosas, se ordenó repetir la

elección y la dilataron tanto que nunca se hizo”, explica.

Al final, añade Mallea, *“opté por alejarme y no he participado más directamente en cargos directivos o de representatividad”.*

Sin embargo, los años de experiencia han instalado a Mallea en un sitio de consultor o asesor de diferentes aspectos del mundo



camionero y transportista. *"Soy bastante transversal. Cuando estuve en la Confederación, ayudaba y gestionaba lo que necesitara a quien sea. Estuve en un programa que ayudaba a los socios a renovar sus camiones y hasta ahora hay gente que me recuerda por eso, me lo agradece. Nunca me fijé de dónde venía; si necesitaba ayuda, yo se la daba"*, narra.

"Antes había una política de discriminar a algunos porque venían de otro lado político. Yo ayudé a todos, si al final somos camioneros y tenemos que ayudarnos. No importa el color político, las necesidades de los camioneros son una sola", complementa.

La vida dirijencial de Mallea se complementa con sus vivencias como camionero y empresario, aunque él reconoce que no tuvo tanta pasta para una compañía más grande. *"A los años de empezar en los camiones, me casé y formé una familia. Eso hace difícil expandirse porque las prioridades y los tiempos cambian. Además, era una época en los años 70 donde un camión daba para vivir. Después,*

vino la expansión y comenzaron a crearse las grandes empresas", explica.

Mallea dice que no tuvo más de cuatro camiones bajo su alero porque *"con los tres que tenía en una época, no tenía sobresaltos"*.

"Tal vez me faltó, en parte por comodidad, el haber gestionado mi propia empresa y el captar clientes por mi parte. Me faltó lo que se llama logística ahora. En esa época no había economía de escala y yo pensaba más en asociarnos con otras personas para lograr resultados, aunque no me fuera muy bien", cierra entre risas. *Un ejemplo: "traté de asociarme con mis cuñados que también tenían camiones. Mi idea era que, si a uno le pasaba algo, perdía el 100% de los ingresos. En una sociedad como esta, perdíamos solo el 33% porque los demás aportaban. Pero no me entendieron, jajaja"*.

Además, un accidente sufrido en 1975 lo obligó a cambiar sus prioridades. *"Como uno hacía todo, estaba cargando una máquina, se cortó una piola que la sostenía y*

me cayó en la mano. Me inutilizó la mano izquierda y estuve parado un par de meses porque me quebró dos dedos y me aplastó el resto; fue suerte que no la perdiera", recuerda.

El accidente, confiesa, le generó temores. Las deudas de la época y el miedo a aumentarlas para no afectar a la familia, que se sostenía con el sueldo de profesora de su esposa, fueron, dice Mallea, *"un trauma que me costó superar"*.

"Me ofrecieron sociedades, pero pensaba que si no había resultado con familiares, qué iba a resultar con otros", asegura.

Lo cierto es que los años complejos pasaron y Mallea logró no solo estabilizarse y tener una compañía sólida, sino que además pudo ayudar a la familia: *"cumplí con ellos, le dio educación a mis hijos, no vivimos con grandes lujos, pero sí sin sobresaltos. Ahora que mis hijos son todos profesionales, estoy más tranquilo"*.

Esa es una de sus grandes satisfacciones. La otra es el respeto de sus pares, que grafica con un ejemplo: *"Una vez, en un chat, se me ocurrió responder visceralmente un comentario político, algo que nunca me ha gustado hacer en los camiones. El administrador del grupo dijo que estaba cansado de que hablaran del mismo tema y sacó a las otras personas. Yo me sentí algo incómodo y también me salí. Pocos días después, me llamaron para decirme que querían que volviera porque hubo gente que lo pedía. Es algo bonito"* 🙏

[PRUEBA SOBRE RUEDAS]



Mercedes-Benz New Actros

EL FUTURO DEL PODER

Con una larga tradición de más de 25 años, la nave insignia de la casa alemana Mercedes-Benz ofrece hoy en nuestro mercado la más alta tecnología montada en un tracto camión incluyendo el sistema Active Brake Assist 5, que automatiza el frenado de emergencia.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Mercedes-Benz

Son nada menos que 25 años dominando el mercado mundial de tractocamiones pesados de largo alcance. Lanzado originalmente a nivel global en 1995, el Mercedes-Benz Actros no solo es la nave insignia de la muy competente flota de la casa alemana, sino que además ha sido -generación tras generación- el referente a seguir para el resto de marcas y modelos pesados en la carretera.

Estrenado originalmente en Stuttgart, Alemania, en 2011 y premiado como el Camión del Año en el Salón de Hannover de 2012 (IAA 2012), premio que repitió en 2020; el New Actros es un camión de una nueva era, para los requerimientos de un futuro cada vez más exigente.

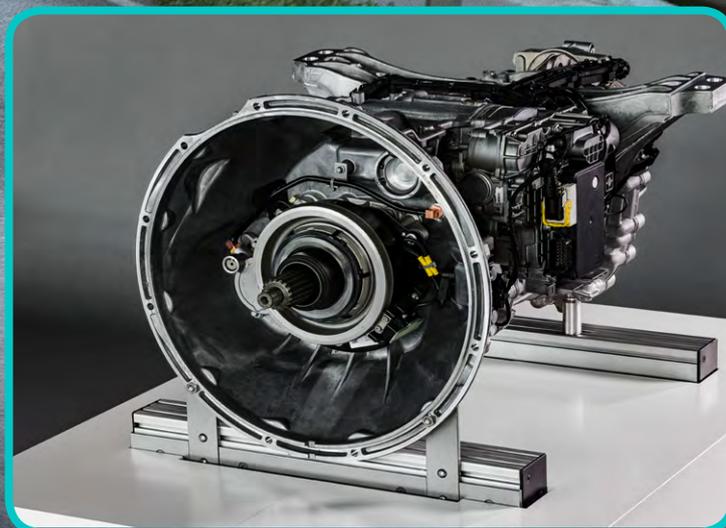
En esta edición analizaremos la variante Mercedes-Benz Actros 2545 LS27 6X2 Stream 4 SEG, en su variante con tracción 6x2, lo que lo convierte en un camión de larga distancia, alta eficiencia para uso eminentemente carretero.

La unidad de prueba, el New Actros 2645 6x4, utiliza un motor OM471 que cuenta con una cilindrada de 12.809 cc (13 litros), en seis cilindros en línea. Gracias a un turbocargador que permite mejorar la performance en la entrega de potencia y torque es capaz de desplegar hasta 449 CV de poder, con un torque disponible de 2.200 Nm desde 1.100 revoluciones, lo que lo coloca como un especialista en largas distancias para el norte del país o trayectos internacionales.

Este motor cumple con la normativa Euro V, que permite ofrecer gran eficiencia con costos menores y una larga vida útil del bloque, que supera en un 20%, la vida útil proyectada del Actros tradicional. Con el ahorro como objetivo, el motor solo carga el compresor de aire -por ejemplo cuando es necesario, provocando disminución en el consumo. Para mejorar su seguridad ofrece integrado un freno de motor de gran potencia, de 536 HP (330 kW).

La administración de poder no sólo de esta unidad, sino de toda la gama New Actros pasa por las nuevas transmisiones automatizadas PowerShift 3, la última generación de la solución de alto rendimiento de Mercedes-Benz para transporte pesado, que ahora llega siendo un 20% más veloz en el paso de marchas que su antecesor.

Con una fabricación robusta y resistencia a la torsión sobredimensionada para cada motor, la nueva transmisión administra la torsión de manera inteligente y no permite errores de operación, ni riesgos debido a una pendiente o a la inercia. Su operación se realiza mediante una palanca de mandos, integrada a la columna de dirección. En ella se puede seleccionar Drive, Reversa o Parking, pero además se puede administrar de manera secuencial para elegir la marcha más conveniente respecto al desafío a enfrentar.





Presencia en la ruta

Dueño de una imponente cabina, esta versión cuenta con la variante Streamspace, que conjuga un excelente espacio interno y confort, pero con un diseño optimizado para minimizar el consumo de combustible. Así, el New Actros de Mercedes-Benz, luce un imponente diseño futurista que es una demostración de su vocación de vanguardia.

Su volante es multifunción para permitir controlar casi todos los sistemas sin apartar las manos de la dirección. Desde estos mandos se pueden controlar la velocidad crucero adaptativa, el nuevo sistema de entretenimiento, las funciones de la última versión del paquete de gestión de flote FleetBoard, además de permitir navegar por los distintos menús que integra su sistema digital integrado.

El confort se convierte en seguridad en las largas distancias,

y ese enfoque resulta clave en las nuevas cabinas de New Actros. Una litera de amplias dimensiones y múltiples objetos para guardar cosas, además de compartimientos refrigerados contemplan parte de sus opcionales. En su interior la sensación de espacio es total y el confort un estándar. Cada detalle está pensado para enfrentar la ruta, por mucho tiempo, al estilo de larga distancia.

Conociendo el camino

El New Actros de Mercedes-Benz incluye una serie de sistemas que mejoran tanto la eficiencia como la seguridad, desde una visión tecnológica de avanzada que integra distintas soluciones para marcar diferencias en el margen operativo.

Así, este nuevo modelo destinado a dominar las carreteras del futuro puede integrar el innovador sistema Predictive Powertrain Control (PPC), que puede cargar

una ruta –para una aplicación particular– desde al trazado del camino hasta la altitud del terreno, de manera que el conjunto tracto-equipo pueda utilizar en favor de su eficiencia el cambio anticipado de marchas de su transmisión, el uso de la inercia y la gestión del sistema Tempomat de control crucero adaptativo para incrementar el ahorro de combustible hasta en un 5%.

Desde su desarrollo, el New Actros se plantea como una plataforma tecnológica, que incluye los últimos avances en función de mejorar la eficiencia y seguridad en el transporte, de esta manera la nueva gama que llega directamente desde Alemania cuenta con dispositivos de última generación para elevar los estándares carreteros en estos ítems.

Así, introduce un nuevo freno de motor que utiliza la tecnología de turbocompresión para aumentar su capacidad de retención y mejorar el control sobre la masa del conjunto. Denominado High Performance Engine Break, su misión mantener bajo el desgaste de los frenos de servicio y ofrecer una mayor eficiencia. Su Amplio equipamiento de seguridad de serie con sistema de regulación de la estabilidad

Sistema seguridad que están incluidos de serie, son prueba del enfoque vanguardista con el que se desarrolló el New Actros, y que en esta variante contempla, detector de cambio de carril, un nuevo sistema de alerta



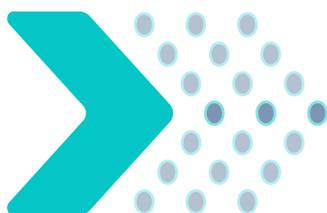
por cansancio y el sofisticado dispositivo de frenado autónomo Active Brake Assist 5. La gama como opcional para ciertas aplicaciones incluye un nuevo retardador de operación hidráulica con agua con un frenado máximo de 3.500 Nm. Dentro de su sofisticado paquete de soluciones de seguridad también contempla control de estabilidad, tracción y balanceo, para llegar a destino sin novedad.

Un punto destacado de esta

variante equipa lo último en seguridad activa y asistencia a la conducción: el sistema Active Brake Assist 5, que al detectar un peligro de accidente con un vehículo adelante, un obstáculo en la ruta o una persona; es capaz de advertir al conductor con alarmas visuales y acústicas. Si el conductor no responde rápido, el sistema inicia el frenado parcial con 3 metros por segundo (alrededor del 50% de la potencia máxima de frenado). Si la amenaza de una colisión persiste, el Active

Brake Assist 5 puede ejecutar el frenado máximo automático de parada completa, dentro de los límites del sistema.

Integrado a la realidad de las capacidades telemáticas actuales, ofrece conexión con el nuevo sistema FleetBoard, que permite mantener alineada a la flota con parámetros operativos ideales, supervisando la conducción y funcionamiento de los vehículos, convocando importantes ahorros operativos. 🌐



Mercedes-Benz New Actros 2545 6x2 LS 27 Stream 4 SEG

- Motor: OM471 de seis cilindros en línea, turbocargado.
- Potencia: 449 CV
- Torque: 2.200 Nm desde 1.100 rpm.
- Transmisión: PowerShift 3 G 211-12/14,93-1,0
- Frenos Motor: High Performance Engine Break
- Frenos Servicio: de disco
- Seguridad:
 - Tempomat.
 - Airbag conductor.
 - Active Brake Assist 5.
 - Sistema de regulación de estabilidad y balanceo.
 - Sistema de detección de cambio de carril.
 - Sistema de alerta por cansancio.

Changan Hunter

músculos de oriente

En plena pandemia se estrenó esta nueva camioneta de origen chino, bajo el sello de Changan, otras de las marcas en Chile representada por Dercomaq. Un producto para el trabajo duro que busca hacerse un espacio en el competitivo mercado de pick-ups nacional.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Changan



Qué dudas queda de que Chile es un país de camionetas. Con un mercado real que llega hasta el 15% de las ventas totales de vehículos livianos, las camionetas se han ganado un espacio entre los usuarios particulares y familias, pero también en el mundo de las empresas, tanto por su versati-

lidad en el trabajo, como por los beneficios tributarios que su uso tiene asociado.

En el escenario de pandemia Derco lanzó en nuestro mercado su primera pick-up: Changan Hunter, un modelo que despertó interés no sólo por introducir este tipo de

vehículos en el *line up* de la marca, sino también por ser parte del desarrollo conjunto con el grupo francés PSA Groupe (Peugeot, Citroën y Opel), que de alguna manera adelanta a la camioneta *Landtrek*, que se espera llegue al país en 2021.



- Motor D20TCIE de 1,9 L DOHC Turbodiésel
- Potencia: 150 Hp
- Torque: 350 Nm

Potencia turbodiésel

Su transmisión es del tipo manual, de seis velocidades más reversa. Dependiendo de la versión puede contar con tracción 4x2 y 4x4; la primera con selector de tracción electrónico 2H y la versión 4x4 en modos 2H/4H/4L, para superar distintos niveles de dificultad, según los desafíos que plantee el camino.

En cuanto a equipamiento, Hunter llega con dos versiones *Comfort* y *Luxury* que incorporan: luces externas, *Coming* y *Follow Me Home*; luces de día *Led*; faros delanteros y traseros halógenos; ganchos anclajes de carga; intermitentes laterales en los espejos; llantas bitono aro 17"; neblineros delanteros y traseros; parachoques delantero bicolor; retrovisores ajustables eléctricamente desde el interior; sensor de retroceso; amortiguador apertura capó, entre otros. Para la versión más equipada se incluye: barras *Roof Rail*; retrovisores exteriores calefaccionados con *defrost*; cobertor *pick-up* y piasderas laterales.

Según versión Changan Hunter puede incorporar una gran pantalla touch de 8" o 10"; botones en el tablero; volante multifunción; co-

nexión teléfono *EasyConnection*; computador abordo con cálculos de viaje, estado vehículo y configuración; aire acondicionado o climatizador; cámara de retroceso y punto ciego lado derecho; visualización de la cámara en pantalla LCD.

En el apartado de seguridad la camioneta de Changan ofrece la posibilidad de contar con Sistema de ayuda de bajada en pendiente (HDC); Sistema de Monitoreo de Presión de Neumáticos (Tpms); airbag conductor y pasajero; frenos ABS-EBD; frenos delantero de disco y traseros de tambor; alarma de cinturones; alarma de puertas abiertas; anclaje ISOFIX para niños; asientos traseros de 3 puntos; columna de dirección colapsable; Control de Estabilidad; Control de Tracción (TCS); Sistema Inmovilizador antirrobo; turbo geometría variable electrónicamente e intercooler. 🌐



Batea Basculante IT233

Randon - Epysa Equipos

El más robusto para el sector áridos

Acaso el actor más conocido y respetado entre equipamiento para el transporte, Epysa representa a la poderosa empresa brasileña Randon, que ha sabido ganarse un espacio claro e importante entre transportistas de todo Chile

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Epysa Equipos



Siempre en línea con la realidad de los transportistas de Chile, ahora Epysa introduce su nuevo Semirremolque batea basculante IT233, de tres ejes, un producto que se adapta perfectamente a las más exigentes condiciones en el transporte de áridos, un negocio que exige alta robustez, junto con bajo

peso y alta tecnología para mejorar los márgenes operativos de los negocios del cliente Randon.

Con un largo de 7.880 mm, un ancho de 2.600 mm, es capaz de albergar un volumen de carga de 20 metros cúbicos, para una tara de 6.997 kg. Su robustez se sustenta

en su chasis con cuerpo autosportante, con perfil de largueros de sección en "I".

Su caja de carga es del tipo rebajada, con revestimiento de 3 mm ARA RAND 400, con la parte frontal inclinada alineada, con tapa trasera, panel único con articulación



superior, protección de cabina con sobrebaranda, sin escalera lateral.

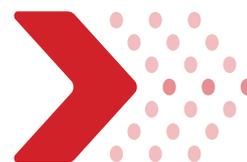
Se apoya sobre tres ejes de la firma Suspensys, con capacidad de 13 toneladas, con rodado de 13 llantas y frenos de tambor del fabricante Outboard. El primer eje cuenta con suspensión neumática de capacidad técnica de 11 toneladas, controlada por medio de regulador y manómetro de presión de aire, para regular la distribución de peso por eje. El segundo y tercer eje se vale de un modelo Single Point, con capacidad técnica de 26 toneladas.

El gato de apoyo es marca Jost, modelo B200G con capacidad de elevación de 24 toneladas y capacidad estática de 50 toneladas; mientras que el acople está ase-

gurado mediante un perno rey de 2 pulgadas.

La conexión con el tracto se realiza mediante una sistema neumático que alimenta los frenos, de dos líneas: de servicio y emergencia, con tubería de nylon con válvula de rele y alivio. La conexión eléctrica alimenta luces LED Bi Voltios, que contemplan luces de posición, dirección, retroceso y frenado, se vale de un sistema con toma eléctrica de 7 vías que controla la hidráulica del cilindro, que es de la marca Hyva, con funcionamiento de 5 etapas, con válvula de final de curso, mangueras y acoples.

La seguridad del equipo cuenta con frenos marca Master, de la serie Q Plus, se trata de dispositivos de fricción de tambor de 16 ½ x 8



- Largo interno: 7.880mm
- Ancho Total: 2.600mm
- Volumen 20m³
- Tara 6.997 kg.
- Acople perno rey
- Suspensión mecánica

pulgadas, con sistema neumático y regulador de freno mecánico y freno de seguridad Spring Break.

Este modelo agrega además una caja de herramientas, porta llanta frontal para dos neumáticos extras, guardafango de plástico con goma de barrera y reservatorio de agua con hubodómetro. 🌧️

Maco Tattersall anuncia la llegada de una nueva Estrella RH 613 6X4



Maco Tattersall, a través de su línea de camiones International, lanzará al mercado durante el mes de octubre de este 2020, la nueva línea de camiones RH 613 6x4, equipado con motor A 26 de 450 HP de potencia, con una transmisión, modelo Endurant, automatizada de 12 velocidades, cuya configuración fue diseñada especialmente para reducir el consumo de combustible, tiempos de mantenimiento y lograr la máxima eficiencia.

Puntos clave de este nuevo modelo:

- Mayor tiempo Productivo
- Gran maniobrabilidad y visibilidad
- Conductor como Prioridad

- Menor consumo de combustible
- Reducción de peso

Características:

Diseñada para transporte regional de carga, con excelente visibilidad, maniobrabilidad y enfoque en mayor tiempo productivo.

Fabricado para obtener el máximo tiempo productivo: Para mantener a los conductores en el camino.

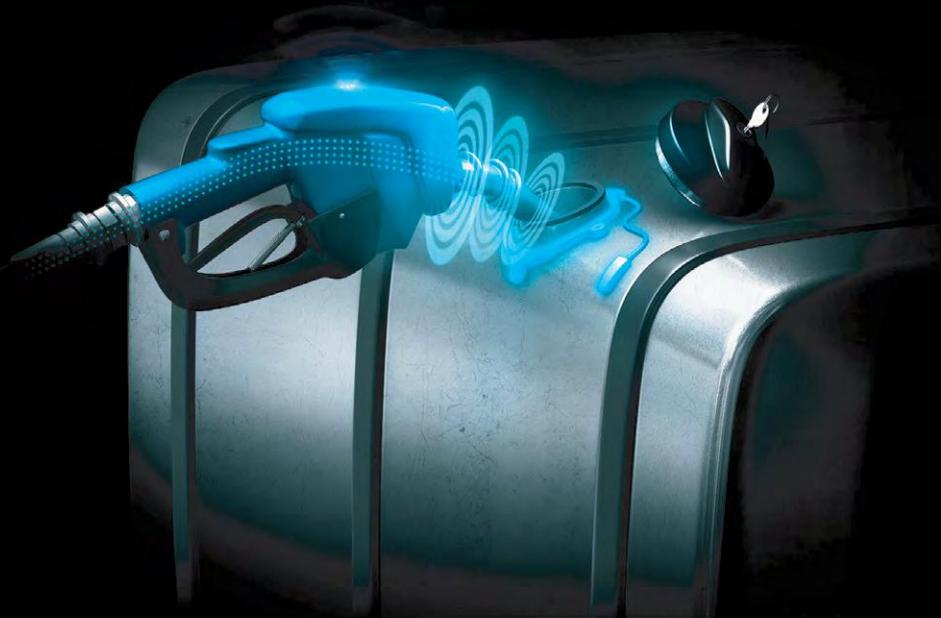
Excelente visibilidad y maniobrabilidad: Con una impresionante visibilidad frontal y lateral, y un estrecho ángulo de giro, la serie RH es perfecta para transitar por las calles de pueblos y ciudades.

Las mejores Características para el conductor: Proporciona las características adecuadas para garantizar la mayor comodidad y seguridad al conductor.

Consumo de combustible hasta 6% menor: El motor International A26 fue diseñado para aumentar la productividad con mejoras de peso y desempeño para aplicaciones en transporte regional. Ofrece un consumo de combustible hasta 5% menor. Combinado con mejoras aerodinámicas y del tren motriz, la serie RH ofrece hasta 6% menor consumo. El tractocamión más liviano de su segmento: Le permite transportar más carga útil y aumentar los ingresos

TARJETA COPEC TRANSPORTE
TCT PREMIUM
MÁS CONTROL MÁS TECNOLOGÍA

TECNOLOGÍA DE ANILLOS PARA UN MAYOR CONTROL



CON BENEFICIOS EXCLUSIVOS PARA EL TRANSPORTISTA



Cobertura en +170 estaciones
de Arica a Punta Arenas.



9 Salas de Descanso Pronto
Pozo Almonte, Copiapó, Palo Colorado,
Lampa, San Fernando, San Javier,
Chillán, Freire y Cabrero



Descuentos en tiendas Pronto
y una oferta especial de comidas

600 200 02 02 | copec.cl

COPEC
Primera en servicio

Camiones extrapesados

Volkswagen: a medida y orgullosamente brasileños

Volkswagen Caminhões e Ônibus cuenta ahora con un portafolio completo de productos a medida para ofrecer a todos los clientes, desde los más variados nichos de mercado.

Texto: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Volkswagen



Conectados e inteligentes: los vehículos nacen en la era 4.0, con paquete de conectividad gratuita por tres años y con el mayor índice de contenido brasileño del segmento;

El proyecto implicó una inversión de R\$ 1 mil millones y la construcción de la más nueva línea de montaje de cabinas de extrapesados en Brasil.

La nueva familia de extrapesados de Volkswagen Caminhões e Ônibus debuta para revolucionar el transporte de carga y ampliar el portafolio de la empresa con los camiones Volkswagen más



grandes de todos los tiempos. Los nuevos gigantes son Meteor 29.520 6x4, Meteor 28.460 6x2 y todavía el Constellation 33.460 6x4, todos equipados con motor de 13 litros que brinda alta durabilidad y ahorro de combustible.

Las novedades representan un hito más: son los camiones más potentes de la línea que ostenta el logo de VW en toda su trayectoria, entrando en la franja de los 460 y 520 caballos de fuerza. Los gigantes habilitan ahora al fabricante en nuevas categorías, con soluciones para cubrir la gama completa de camiones desde 3,5 toneladas hasta 125 toneladas, la más amplia del mercado brasileño.

Los extrapesados de VW llegan al mercado con el objetivo de

hacer crecer la marca en el segmento que más se expande en Brasil y es el resultado de cuatro años de meticuloso desarrollo y más de R\$ 1 mil millones invertidos, combinando el éxito de Volkswagen en los camiones más vendidos de Brasil a las demandas de los clientes en el universo 4.0.

Desde su concepción, los nuevos Meteor y Constellation extrapesados han traído la receta del éxito de VWCO: la experiencia de la ingeniería brasileña con lo mejor de la tecnología alemana. Prueba de ello es el corazón brasileño: los modelos estrenan la nueva generación del motor MAN D26 de 13 litros, desarrollado y producido en Brasil, primer país fuera de Europa en fabricarlo. El nuevo propulsor proporciona al cliente un rendimiento del vehículo superior al esperado, con mayor

ahorro de combustible, bajo costo de mantenimiento y durabilidad adecuada para las aplicaciones más severas.

El condimento brasileño impregna todo el proyecto: un equipo de más de 150 especialistas de la montadora se ha dedicado exclusivamente durante los últimos cuatro años, escuchando a los clientes y trabajando para las mejores soluciones junto con el personal técnico del grupo.

Más de mil piezas fueron desarrolladas por la ingeniería de VW Caminhões e Ônibus, para asegurar un producto robusto, con alta confiabilidad y disponibilidad para las más diversas aplicaciones. Las novedades llegan también con el índice más alto de contenido producido en Brasil en el segmento. Todo desarrollado



a medida para atender a las más variadas operaciones de carretera y fuera de ellas.

Los nuevos modelos fueron desarrollados con un enfoque en optimizar el costo total de operación (TCO), una estrategia que involucra toda la jornada del cliente, cubriendo estas demandas desde el desarrollo del proyecto y sus características técnicas hasta el servicio postventa, según la filosofía que consagró a la montadora: “menos usted no quiere, más no necesitas”.

La nueva línea de extrapesados celebra otra hazaña: los camiones tuvieron la mayor campaña

de adquisición de datos de VW Caminhões e Ônibus. Se utilizaron más de 20 prototipos para respaldar el desarrollo de los nuevos extrapesados VW en Brasil. Esto se traduce en un producto de alta eficiencia, productividad y robustez, con bajo costo de operación, seguridad y comodidad.

Así, los lanzamientos llegan a la familia de camiones Volkswagen totalmente conectados y orientados a una alta productividad: debutan en la era 4.0 de servicio del fabricante, con una amplia oferta de tecnologías para maximizar la eficiencia operativa a través de inteligencia

embarcada, conectividad y servicios digitales, con tres años de servicios gratis.

Inversiones en producción: la inversión en la nueva familia de extrapesados VW incluyó no solo investigación y desarrollo, sino también la construcción de la línea de ensamblaje de cabinas de extrapesados más nueva en Brasil, desde el armazón hasta el acabado, con una moderna fabricación 4.0. a nivel de automatización y conectividad de datos.

Con inversiones de más de R\$ 500 millones y un equipo dedicado de 150 colaboradores,

los lanzamientos también tienen un área exclusiva en el complejo de producción y desarrollo de VW Caminhões e Ônibus en Resende (RJ): son un total de 18 mil metros cuadrados, incluyendo desde la producción hasta la logística de piezas. Para la máxima sinergia característica del funcionamiento de VWCO, el montaje final de los modelos se realizará en la misma línea que se fabrican los vehículos MAN TGX.

Conozca las novedades, modelo por modelo:

VW Meteor 28.460 6x2 - Integrante de la línea más nueva de camiones VW, el caballo mecánico 6x2 llega para reforzar el portafolio de la empresa en el transporte de cargas por carretera de media y larga distancia. Hecha a la medida del cliente y para estar a la altura del segmento que mueve la riqueza de Brasil, la línea Meteor fue diseñada para brindar a los conductores un verdadero viaje de primera clase, de acuerdo con los requisitos de diseño actuales del Grupo Volkswagen, con soluciones detalladas para una perfecta funcionalidad y calidad visual, en línea con los otros modelos producidos por la empresa.

De esta forma, el conductor encuentra en los nuevos extrapesados una serie de detalles al estilo de los automóviles del Grupo Volkswagen, con el cuidado de hacer aún mejor el reconocido espacio interno de los camiones VW, con toda la comodidad, estándares y dimensiones de los

vehículos actualmente en línea. Meteor opera con semirremolques de 3 ejes con PBTC de 48,5 a 53 toneladas.

Muy versátil, puede actuar en los más variados segmentos, tales como basculante, baúl de carga general, baúl frigorífico, carga seca, cigüeña, granelero, portacontenedores, sider, silo, tanque, entre otros. Tiene un propulsor con 460 caballos de fuerza y 2.300 Nm de torque, con la nueva transmisión automatizada Traxon de 12 y 16 velocidades.

VW Meteor 29.520 6x4

El camión más potente de VW Caminhões e Ônibus debuta en el mercado de Brasil ya haciendo historia y con corazón brasileño: está equipado con la nueva generación del reconocido motor MAN D26 de 13 litros, ahora producido en el país, en São Paulo, en primera línea fuera de Europa. Con 520 caballos de fuerza y 2.500 Nm de torque, el propulsor cuenta con más de 130 componentes modificados para lograr la combinación de potencia, torque, reducción de consumo de combustible y durabilidad. Está equipado con la nueva transmisión automatizada Traxon de 12 y 16 velocidades.

Como el resto de debutantes, cuenta con un chasis diseñado por los ingenieros de Volkswagen Caminhões e Ônibus a partir de todo el know-how acumulado, con un riguroso desarrollo para que los vehículos sean más livianos, culminando en

la máxima capacidad de carga útil. El caballo mecánico 6x4 fue desarrollado para el transporte de cargas por carretera de media y larga distancia. Opera con combinaciones vehiculares de carga de 7 y 9 ejes, con PBTC de 57 a 74 toneladas, con versatilidad a toda prueba.

VW Constellation 33.460 6x4

En el mes en que la familia Constellation celebra quince años de éxito, la línea que es símbolo de tradición y confianza surge con una gran noticia: la robustez de la nueva generación del motor MAN D26 de 13 litros, ahora fabricado en Brasil, y la cabina que hace historia entre las favoritas del mercado se unen en una combinación sin precedentes, atendiendo las demandas principalmente del segmento off-road y también en las aplicaciones on highway, en uso mixto. Con PBTC y CMT de 74 y 125 toneladas, respectivamente, el modelo ha sido probado y aprobado en condiciones reales durante más de dos años y ofrece la mejor solución para una aplicación típica brasileña, a medida para la agroindustria.

Con vocación versátil, el nuevo Constellation aporta una serie de funcionalidades para que el conductor supere las condiciones de conducción más adversas. Ideal para operaciones de elevada carga en carreteras de asfalto y caminos de tierra, cuenta con un propulsor de 460 caballos de fuerza y 2.300 Nm de torque, con la nueva transmisión automatizada Traxon de 12 y 16 velocidades. 

AB InBev: Primera flota de camiones a Gas Natural Licuado en Linares

Gracias a una alianza con Transportes San Gabriel, la empresa cervecera multinacional AB InBev Chile podrá incorporar 30 camiones a gas licuado natural (GLN) en 2025. La empresa designada a cargo del suministro para los camiones es Lipigas, quien construirá una estación de servicio en Linares para los nuevos transportes.



El proyecto de innovación de la flota transportista busca estar en línea con la sustentabilidad que tiene como objetivo la empresa utilizando combustibles

alternativos, y así abastecer y distribuir marcas como Corona, Stella Artois, Budweiser y Becker desde la capital hasta Puerto Montt. La empresa será la primera

a nivel nacional y sudamericano en establecer una red logística de proporción con camiones que funcionen con combustible alternativo.

Inauguran nuevo letrero de mensajería variable en Av. Libertador Bernardo O'Higgins, Rancagua

El Subsecretario de Transportes, José Luis Domínguez junto al Alcalde de Rancagua, Eduardo Soto, la Intendenta de O'Higgins Rebeca Cofré y el Seremi de la cartera Hans González, habilitaron un nuevo letrero de mensajería variable (VMS) que informará a automovilistas y peatones que transiten por la Av. Libertador Bernardo O'higgins, en la VI Región.



El nuevo cartel está destinado a entregar informaciones sobre los tiempos de viaje, accidentes y trabajos en la ruta que puedan afectar el normal desplazamiento

de las personas que serán administradas desde el Centro de Control de Tránsito de la UOCT de la región. El Subsecretario de Transportes destacó que el cartel va a "mejorar la gestión de tránsito, ya que se entregará información

relevante a los usuarios para que tomen decisiones sobre las mejores alternativas para sus desplazamientos", además de que también se entregarán recomendaciones básicas de cuidado y prevención de Covid-19.



CONTROL DE TEMPERATURA EN EL TRANSPORTE DE CARGA

Protección en la Cadena de Frío
con Tecnología Bluetooth

ventas@gps7000.com

Fono: 600 0061020

www.gps7000.com

Renault Trucks

T High 520

tecnología carretera

Se presentó en Chile la nueva nave insignia de Renault Truck; el T High 520, un tracto camión para largas distancias y enfocado en el sector carretero, que cuenta con avanzados paquetes tecnológicos.

Texto: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Renault Trucks



El mercado camionero nacional es extremadamente competitivo y ni siquiera la pandemia global lo detiene. Prueba de ello es el lanzamiento del Renault Trucks T High 520, un tracto carretero que llega desde Francia para ganarse un espacio en el más difícil de los segmentos: los

camiones carreteros europeos, donde la tecnología, el diseño y la eficiencia son valores claves para los transportistas que enfrentan las largas distancias.

Claro, la casa francesa es parte del estilo europeo de camiones. Esto es alta sofisticación

tecnológica, motores eficientes, cabinas frontales y un diseño diferenciador y futurista, algo que siempre ha caracterizado a la marca representada en Chile por Salfa.

Exteriormente ofrece un look muy diferenciador, que lleva

más lejos que nunca su estilo futurista. Líneas simples y suaves conforman una cabina dominada por su parabrisas envolvente. En la parte media luce una amplia máscara que se abre hacia abajo, para tener más ancho en la parte baja. Los focos flanquean su toma de aire y se unen al conjunto mediante una sección horizontal que unifica el conjunto. ¿El resultado? un camión que marcará diferencias en términos de presencia corporativa para las empresas que lo utilicen.



La variante lanzada es un chasis 6x2, que cuenta con un motor FXi13 (Euro V) capaz de desarrollar 520 HP, con un torque de 2.550 Nm. Este poder es administrado por una transmisión Optidriver -automatizada- de 12 relaciones hacia adelante, además de 2 reversas.

Cuenta con retardador hidráulico del fabricante Voith, apoyado por un freno de motor Optibreak de 512 HP de potencia de frenado. El sistema de servicio, en tanto se vale de un sistema neumático con discos en todas las ruedas, con ABS y ASR.

En conocimiento de las necesidades de quienes realizan transporte de larga distancia, el ahorro de combustible es clave para el Renault Trucks T High 520. Por ejemplos, elementos de aluminio están pensados para ahorrar peso, su compresor de aire se desconecta para generar ahorros en consumo; sus deflectores mejoran su performance aerodinámica y su

Control Crucero con Optiroll, que es capaz de detener la inyección de combustible en ciertos momentos para aprovechar la inercia y obtener ganancias en eficiencia.

Entre sus sistemas se encuentra la asistencia de arranque en pendiente (Hill Start Aid), la alerta de cambio de carril, el regulador adaptativo de velocidad y el frenado de emergencia, que previene accidentes, pudiendo detener el camión de manera automática de ser preciso.

Enfocado en un segmento premium para el país, este modelo llega a presentar competencia con un alto nivel de tecnología a bordo, incluyendo asistencias a la conducción y telemetría de última generación.

Se trata del paquete Optifleet, sistema de gestión de flota que promete hacer más eficiente a las flotas y al transporte en función del control y telemetría

que es capaz de proveer. Entre estos datos se cuentan consumo de combustible, geolocalización y modos de conducción. Estos datos son entregados por varias interfaces, incluyendo una app para smartphones. También es posible integrar estos datos para darle acceso a clientes del transportista y realizar seguimiento a la carga.

“Este modelo destaca por su peso ligero y diseño aerodinámico. El diseño de la cabina ha sido desarrollado para reducir el consumo de combustible. Además, una serie de equipos aerodinámicos contribuyen a mejorar el coeficiente de penetración en el aire. Por último, los compuestos en aluminio aligeran el peso en vacío del vehículo. Desde el peso optimizado de los componentes hasta las tecnologías a bordo, todo ha sido pensado para permitir reducir aún más el consumo de combustible” afirma Guillermo Donoso, Gerente de la división Camiones de Salfa. 

Volkswagen caminhões e ônibus y CPLF se asocian para i+d en movilidad eléctrica



El objetivo es crear un laboratorio de Movilidad Eléctrica en Indaiatuba (Sao Paulo), que incluya la sustitución de la flota de vehículos de servicio por sus equivalentes eléctricos

El desarrollo de un sistema de recarga inteligente para flotas eléctricas también está en el proyecto.

Volkswagen Caminhões e Ônibus y CPFL Energía, uno de los mayores grupos privados del sector eléctrico, acaban de cerrar

una asociación para impulsar la movilidad eléctrica en Brasil.

Juntas, las empresas trabajarán en un proyecto de investigación y desarrollo en el marco del Programa de I+D de la Agencia Nacional de Energía Eléctrica (ANEEL). El objetivo principal es crear un laboratorio de Movilidad Eléctrica en Indaiatuba (Sao Paulo), región en la que la CPFL tiene una de sus sedes operativas. Allí se desarrollará un proyecto piloto que tiene como objetivo electrificar el 100% la flota de

vehículos operativos y desarrollar un sistema de recarga inteligente para los vehículos.

“La electromovilidad es uno de los pilares del Grupo TRATON, del cual VW Caminhões e Ônibus forma parte. Por eso hemos unido fuerzas para hacer viable la producción y aplicación de los primeros camiones eléctricos desarrollados y fabricados en Brasil”, dijo Roberto Cortes, presidente y CEO de VW Caminhões e Ônibus. *“La iniciativa en Indaiatuba abarca una serie de proyectos estructurantes*

en el área de la innovación de CPFL en la movilidad eléctrica. Estamos trabajando con una visión a largo plazo para identificar tendencias y caminos para nuevos negocios en un escenario de cambios en el mercado”, dijo Renato Povia, Director de Estrategia e Innovación de CPFL.

Povia recuerda que la empresa cerró en 2018 el proyecto “Emotive”, una de las evaluaciones más completas de los impactos de la movilidad eléctrica en Brasil. Durante cinco años, el estudio propuso un modelo de negocio para la infraestructura de estaciones de recarga para el cliente, lo que permitiría ampliar el número de electro-puestos (EP) en todo el país y estimularía el aumento de los usuarios de vehículos eléctricos (VE).

“Hasta el 2024 la empresa tiene planes de invertir más de R\$ 96 millones en proyectos para fomentar la movilidad eléctrica en Brasil a través de proyectos de Investigación y Desarrollo promovidos por ANEEL (Agencia Nacional de Energía Eléctrica), y el proyecto Indaiatuba en asociación con VW Caminhões e Ônibus forma parte de esta iniciativa”, concluye Povia.

Además de suministrar los camiones eléctricos e-Delivery que se utilizarán en este proyecto, Volkswagen Caminhões e Ônibus se encargará de los servicios de ingeniería, como la recopilación de datos, la capacitación de los conductores, la orientación en materia de seguridad, la



vigilancia del tráfico, el apoyo en el desarrollo de los implementos y los estudios relacionados con el funcionamiento de los camiones.

El proyecto también cuenta con la participación de empresas responsables del desarrollo y la aplicación de sistemas que apoyan el funcionamiento de CPFL:

- **SIEMENS:** desarrollo y aplicación de cargadores para los vehículos, así como el sistema inteligente de recarga
- **SENAI CIMATEC:** desarrollo y aplicación de carrocería considerando los implementos 100% eléctricos para los vehículos, como un cesto aéreo para el mantenimiento de la red eléctrica
- **GESEL / UFRJ:** brazo académico del proyecto, que realizará estudios de impacto ambiental, regulación

e incentivos, experiencia de los usuarios, entre otros.

En Chile, la marca sigue fuerte en su estrategia de electromovilidad, y que hoy se enfoca en generar la planificación e implementación del primer plan piloto local con su primer camión 100% eléctrico, Volkswagen e-Delivery, y que ya ha tenido notables resultados en sus pruebas urbanas en Brasil.

“Este es un proyecto que ha sido desarrollado en conjunto con nuestra fábrica y nuestros clientes, y que hoy se traducen en poder impulsar un proyecto de alto interés, que nos permitirá contar con información relevante e indicativa de la realidad chilena. Con esto, podremos integrar el e-Delivery a Chile acorde a las necesidades locales”, afirmó Julio Torres, gerente de Volkswagen Camiones y Buses Chile.

Asgremutrans solidario en pandemia



Marianela Cifuentes, presidenta de la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas (Asgremutrans), encabezó la comitiva solidaria que llegó a las oficinas de Sernam EG (Servicios Nacional de la Mujer y la Equidad de Género), junto con la socia Teresa Gajardo Hugo a entregar cajas de ayuda solidaria en apoyo a las mujeres de su zona, en la Región de Antofagasta.



“Son cajas de alimentos para las mujeres vulnerables especialmente en esta época tan difícil, a nombre de todas las mujeres trabajadoras

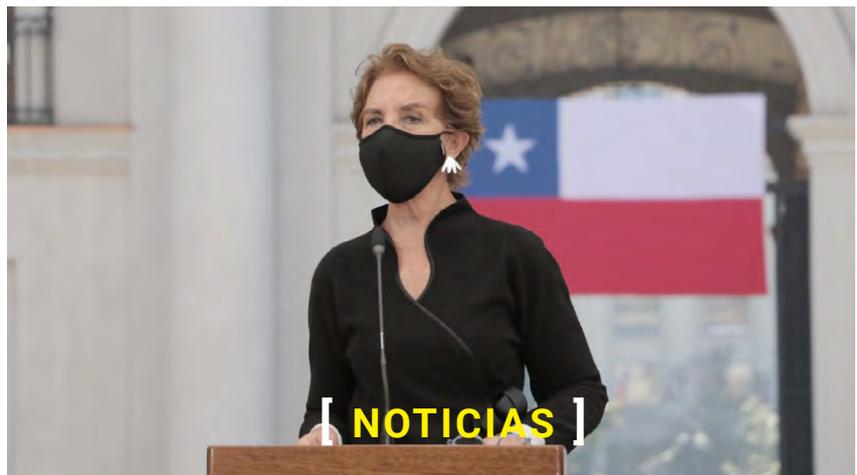
de Asgremutrans A.G. para entregar a otras que tanto lo necesitan”, dijo Marianela Cifuentes en la entrega de esta ayuda solidaria.

Postulaciones para beneficios económicos

Se abrieron las postulaciones para optar a los beneficios económicos para transportistas afectados por la pandemia.

A partir del martes 15 de Septiembre los transportistas que se han visto afectados económicamente por la pandemia pueden postular al nuevo beneficio económico otorgado por el gobierno en www.mtt.gob.cl, así lo anunció la Ministra de Transporte y telecomunicaciones, Gloria Hutt.

La nueva medida económica de emergencia consta de un bono de \$350.000 el cual se deberá pagar



en 20 días hábiles y podrá ser solicitado por 74.159 conductores y 107.146 propietarios de vehículos. De forma adicional, los propietarios también podrán acceder a un préstamo de

\$320.500 como ayuda económica, el cual podrá ser solicitado un máximo de tres veces y será cobrado con una tasa de interés real de 0%.



FAW
TRUCKS



Para qué gastar demás

LLEGÓ EL GIGANTE DE LAS TOLVAS **FAW**



F 4042

F 3237

Caja de 10
velocidades



Frenos de Aire



Capacidad
15 y 20 m³



Inyección directa
Common Rail



Potencia motor
370 y 420 HP



Motor Diesel 6
Cilindros



Aire
acondicionado



Turbo
Intercooler



Precio venta |
Desde

\$64.000.000 + IVA

+56 9 94443228

Hacia la recuperación



Como todas las actividades económicas, las ventas de camiones se han visto fuertemente afectadas por la pandemia global. No obstante las ventas de camiones han caído menos que las colocaciones de otros tipos de vehículos en nuestro país.

La crisis sanitaria producto de COVID-19 ha tenido a mal traer una serie de sectores económicos y, a pesar de que las marcas que comercializan camiones han seguido operando, las bajas de las ventas es una realidad patente.

Durante el mes de agosto, según la Asociación Nacional Automotriz de Chile, (ANAC A.G.), el mercado de camiones mantuvo niveles de venta similares al mes anterior,

representando una baja menor que el mercado de vehículos livianos y medianos, anotando 782 colocaciones, lo que representa una disminución de las ventas de 12,3% en comparación con el mismo mes de 2019. En el acumulado de los primeros ocho meses del 2020, se han comercializado un total de 5.930 unidades de camiones, entre livianos, medianos y pesados. Esto representa una baja en el mercado de 31,6% en relación con el mismo período del año pasado.

Evidentemente, los resultados algo mejores que los vehículos livianos, son producto de que los camiones han sido tratados bajo el carácter de esenciales para el traslado de todos los bienes y

servicios que permiten asegurar el normal abastecimiento y funcionamiento del país.

Por su parte, el mercado de buses tuvo un aumento en la comercialización de unidades nuevas de 53,6% en comparación con el mismo mes del año pasado, gracias a la incorporación de buses al Servicio de Transporte Metropolitano RED (ex Transantiago). Al analizar el desempeño global de este mercado durante ocho meses de 2020, sus ventas acumuladas suman 1.795 unidades nuevas, con una disminución de 23,5% al compararlo con igual periodo del año anterior.

Foton, el mejor mes de su historia en el país



Con un total de 50 camiones comercializados en el país durante agosto, según cifras wholesale de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), la marca Foton, representada en Chile por Andes Motor anotó el mejor mes de su historia en el país.

A lo anterior se suma que el pasado mes, en el marco de la renovación de la flota del sistema de transporte público Red Metropolitana de Movilidad de Santiago (RED), fueron adquiridos 215 unidades de buses eléctricos de la compañía, ubicándola en el

tercer lugar de ventas retail en el segmento de buses, de acuerdo con el último informe de ANAC.

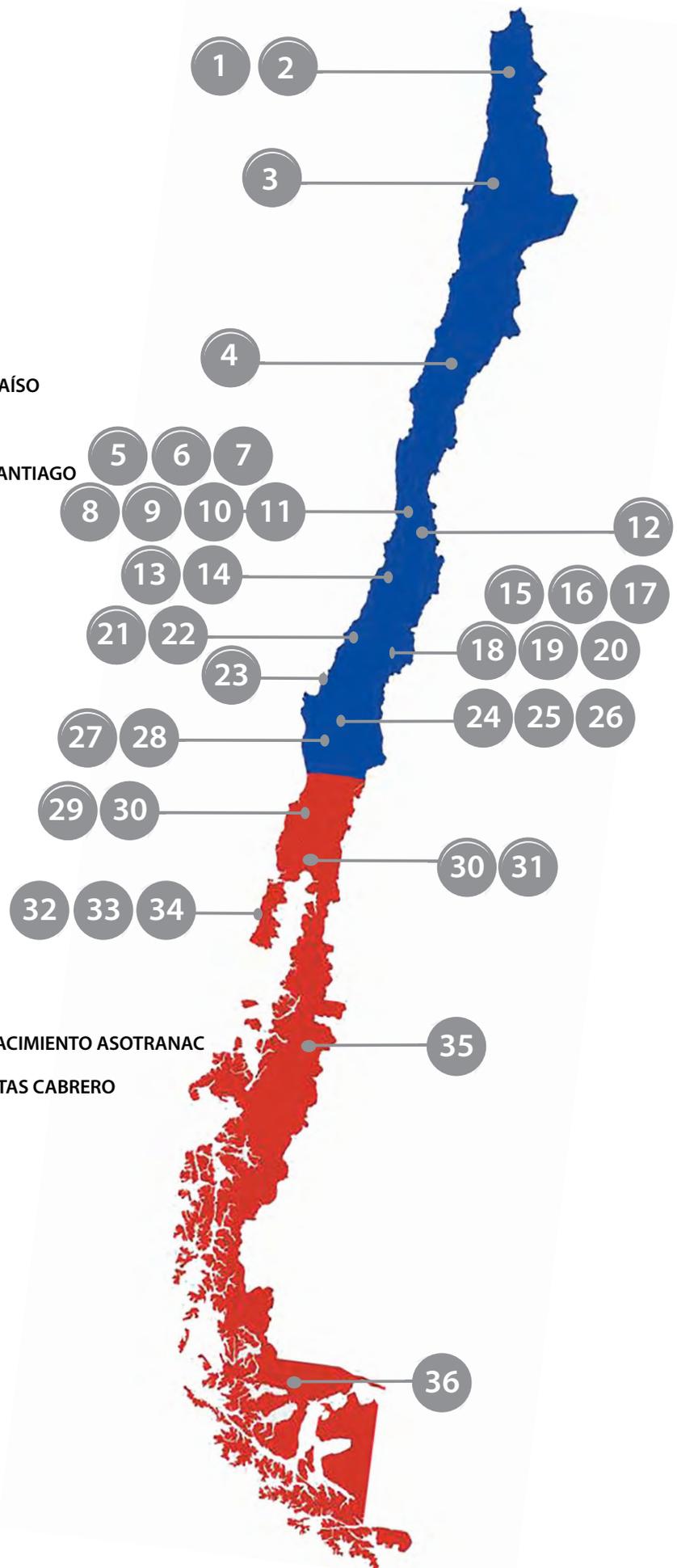
En agosto, en el mercado de camiones livianos, la marca ocupó el sexto lugar con 21 unidades comercializadas; seguida de los medianos, donde se encuentra en la octava posición con 20 modelos vendidos. Mientras que, dentro de los camiones pesados, Foton fue la compañía de origen chino más vendida del pasado mes, adjudicándose el noveno lugar del ranking con nueve unidades saldadas.

Sobre estos resultados, el gerente de Foton, Cristian Alonso Seguel, señaló que *“nos llena de orgullo poder afirmar que hemos tenido el mejor mes de ventas en la historia de Foton en Chile en el mercado de camiones, lo que es aún más destacable en el complejo escenario económico y sanitario que vive hoy el país y el mundo. Este récord nos corrobora el buen trabajo que hemos realizado junto a nuestros clientes y colaboradores en los más de diez años que Andes Motor es representante de esta firma”*.

ASOCIACIONES REGIONALES



- 1 COMANDO DEFENSA DEL PUERTO DE IQUIQUE
Kenny Ramírez
- 2 COOPERATIVA EL CALICHE - IQUIQUE
Luis Morales
- 3 ASGREMUTRAN L Y S - ANTOFAGASTA
Marianela Cifuentes
- 4 AG. TRANSPORTES CALLEGARI - LA SERENA
Vittorio Callegari
- 5 AGTSAI SAN ANTONIO - VALAPARAÍSO
Ramón Ros
- 6 ASODUCAM CASABLANCA - VALAPARAÍSO
Nelson Varas Cartagena
- 7 ASODUCAM LIMACHE - OLMUE - VALAPARAÍSO
Carlos Muñoz
- 8 ASODUCAM ACONCAGUA - VALAPARAÍSO
Juan Carlos Jiménez
- 9 ASODUCAM VALPARAÍSO - VALAPARAÍSO
Ivan Mateluna
- 10 AG. DUEÑOS DE CAMIONES TOLVA COVIVAL - VALAPARAÍSO
Rodrigo Crocco
- 11 CAFRUVAL - VALAPARAÍSO
Jaime Lagos Cueto
- 12 AG DE TRANSPORTE METROPOLITANA RUTA NORTE - SANTIAGO
Yasmin Martínez Fuentealba
- 13 TRANSTECAR AG CURICÓ
Manuel Mora
- 14 ASODUCAM MOLINA
Agustín Pérez
- 15 ASETRANS TALCA
Rodrigo Inzulza
- 16 AGRUTOTAL - ASOCIACIÓN TOLVAS TALCA
José Fuentes
- 17 AGRETRANS LINARES
Ricardo Parada
- 18 SOTRAMAULE LINARES
Paulo Valdivieso
- 19 ASOTRANSAR RETIRO
Manuel Villalobos
- 20 ASODUCAM CAUQUENES
Patricio Moraga
- 21 AGRETRANSCO A.G. - CONSTITUCIÓN
Abraham Leal Osoreo
- 22 AGRETRAM CONSTITUCIÓN
Luis Rafael López Mora
- 23 ASETRACON CONCEPCIÓN
Carlos Bretti
- 24 UNIÓN DE TRANSP. DE CONTENEDORES DEL BÍO BÍO
Juan Carlos Aguayo
- 25 ASOC.GREMIAL DE TRANSP. DE CARGA Y PASAJEROS NACIMIENTO ASOTRANAC
Alex Medina Chavez
- 26 AGRETRANC - ASOCIACIÓN GREMIAL DE TRANSPORTISTAS CABRERO
Hernán Linco Gonzalez
- 27 ASOCIACIÓN MALLECO-CAUTIN
José Villagrán
- 28 ASODUCAM LOS SAUCES
Carlos Sepúlveda
- 29 ASODUCAM VALDIVIA
Guillermo Fehrmann Cárcamo
- 30 ASODUCAM OSORNO
Patricio Wunderlich
- 31 ASODUCAM PTO. MONTT
Claudio Kemp Bustamante
- 32 ASOC. SAN CARLOS DE ANCUD
Néstor Cárdena Avendaño
- 33 ASODUCAM CASTRO
Osvaldo Altamirano
- 34 ASOCIACIÓN QUELLÓN - CHILOÉ
Patricio Altamirano
- 35 ASODUCAM COYHAIQUE
Ramón Vidal
- 36 ASOCIACIÓN TRANSPORTISTAS DE MAGALLANES
Pedro Aguilar



CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS

SEMIREMOLQUES Y REMOLQUES



CON TODO EL RESPALDO, TRAYECTORIA Y SERVICIO DE EPYSA EQUIPOS.



COMPRAMOS TU

RANDON

USADO



EPYSAEQUIPOS.CL/USADOS