



SOBRRUEDAS

Nº25 | OCTUBRE - NOVIEMBRE 2020
www.cntcchile.cl

REVISTA DE CNTC

RENAULT TRUCKS T HIGH 520 EL FUTURO EN LA CARRETERA

ECONOMIA: LOS ESCENARIOS PARA EL 2021



CONSULTIVO CNTC 2020: la voz de la unidad





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



OFERTA **AA**

COMERCIAL TIRES

PROTAGONISTA DEL CAMINO
WWW.AACOMERCIAL.CL

INCREIBLE

 **RECAUCHAR ES RECICLAR**

**RETOMAMOS TUS
CASCOS EN BUEN
ESTADO**



LONGMARCH
ROADLUX

295/80R22.5

\$5.000 c/u

11R22.5

\$4.000 c/u

CONTACTA A TU EJECUTIVO DE VENTAS
telemarketing1@aacomercial.cl / Fono: 229642730

EDITORIAL	05
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico José Egido / Vicepresidente CNTC	
COLUMNA	08
Sergio Pérez / Presidente CNTC	
REPORTAJE ESPECIAL	10
Consultivo CNTC 2020	
REPORTAJE CENTRAL	14
Mercado camionero por buen camino	
REPORTAJE ESPECIAL	18
Puertos a futuro	
EMPRESARIOS	22
José Egido, Transporgruas Cía. Ltda.	
ACTUALIDAD	28
Plebiscito Constituyente	
MERCADO	32
Las claves del incierto 2021, entrevista a Juan Pablo Fuente	
PRUEBA SOBRE RUEDA	36
Renault Trucks T High 520	
NOTICIAS DEL SECTOR	40
Mirada de mujer: el importante rol femenino en el mundo del transporte	
PRUEBA SOBRE RUEDA	42
Faw JH6	
NOTICIAS	46
PUBLIREPORTAJE	48
Recover Seguros	
PUBLIREPORTAJE	50
AA Comercial	
NOTICIAS GREMIALES	54
SUSTENTABILIDAD	56
ASOCIACIONES REGIONALES	62



POR **Rodrigo Castillo**
Editor Periodístico



La unidad en el camino

Para los que algo conocemos de transporte camionero, si este año fuera una ruta, lo más probable es que muchos respondan: una de las más difíciles, que tiene de TODO. Porque una ruta solo de carretera es más tranquila, una ruta de faena, se mueve y exige mucho más, en la ciudad el camión es más lento, se ve pesado, pero en carretera se siente libre y vuela. Este años ha sido entonces, como una ruta muy complicada, con todo tipo de desafíos, pero con pocas, pero muy buenas cosas que nos ha traído la ruta.

Porque lo que cambió todo, la partida difícil fueron la movilización sociales, que marcaron el final de 2019 y el comienzo de este complicado 2020. La pandemia, fue estructural, una carretera donde la soledad y los problemas abundan, pero que los camioneros sabrán superar, en función de su disciplina y hacer bien las cosas, como siempre, enfrentando la adversidad.

Pasada la mitad del año, vino la movilización. Una gesta que unió

a los Camioneros mediante CNTC Chile y que busca, en sus efectos, volver a la seguridad y al Estado de Derecho en todas las carreteras del país. Fue un momento crucial, un reencuentro de amigos, de amistades, afectos, pero también de decisión y presencia.

Esta movilización fue clave. Para entender que a pesar de las dificultades, CNTC es la más importante de las confederaciones del transporte; que sus miembros están unidos por algo más fuerte que sus propios intereses, que los une la visión desde la carretera, desde lo largo y ancho de Chile, de su diversidad y de una verdad que nos une: querer desarrollarnos en paz.

Hoy, tras la movilización el camino nos trae más sorpresas, se vienen las mesas de trabajo, los procesos constituyentes, la niebla de la incertidumbre del COVID-19 que parece regresar, pero no olvidemos que en la ruta, los que no estamos solos llegamos a destino. Hoy la unidad es la clave para enfrentar cualquier desafío.



· EDITOR GREMIAL
José Egido A.

· COORDINACIÓN GENERAL
Jimena Espinoza
Directora Comercial
jimena@cntcchile.cl

· EDITOR PERIODÍSTICO
Rodrigo Castillo

PERIODISTAS
Catalina Saba
Alison Fredes
Paulina Canelo

· FOTOGRAFÍAS
Sergio Salazar
Enzo Giusti

· 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



... Y ahora qué?.

Cuando las reglas del juego no están claras es imposible proyectarse, y pensar en poder terminar de buena forma la partida. De esta manera, creo que bien podría resumir nuestra realidad como país y como gremio, pues no es menor que incluso hasta el propósito del plebiscito ya ha recibido propuestas de cambio. O sea, nos cambian las reglas del juego después de haber –incluso– sido votado en una consulta nacional, algo no está o anda bien en el país ¿no?

Mientras tanto nuestro sector se ha contagiado con estos negativos ejemplos, pues luego de haber consensuado acuerdos con el gobierno, algunas voces disidentes tratan de alterar las mesas de trabajo que logramos luego de una masiva movilización nacional.

Quizás en nuestro sector es lo que comúnmente pasa, pues todos deseamos cambios radicales después de alguna movilización. Sin embargo, cada vez el hastío nos lleva a hacer exigencias que van más allá de lo que pretendemos o deseamos; situación que obviamente obra en contra nuestra en algunos asuntos, pero en donde no nos equivocamos es en que nunca habíamos estado tan mal en cuanto a seguridad, no es menor estar expuestos a las quemadas, robos y asaltos de nuestros camiones; donde los conductores corren un riesgo innecesario y permanente, mientras tanto la autoridad mira para el techo o bien se doblega ante tamaño crecimiento de estos ilícitos, como si esto fuera poco, contamos con una justicia permisiva llevando al país al caos y la más absoluta de las anarquías.

Uno de los factores a los cuales atribuyo estas reacciones, es la falta de unidad y unión entre nuestros

pares que, ennegrecidos por el infructuoso trabajo de sus dirigentes, más la falta de trabajo y las tarifas de hambre cada vez se aíslan más y más, tratando de “salvarse a como dé lugar” siendo presas fáciles de quienes van depredando nuestra actividad pagando valores bajo los costos reales de operación. Fenómeno que no solo se ha anclado en nuestro sector este último tiempo, sino que se ha agravado día a día.

Si tomáramos nuestro colectivo como un equipo podríamos apreciar que cada jugador está desarrollando su plan propio para practicar en la cancha, sin aprovechar la sinergia que da el trabajo en equipo, y no tan solo en nuestro nivel interno como confederación, sino que también a nivel macro en donde los máximos referentes del transporte en Chile, también van aplicando sus estrategias de manera individual (para el deleite de la autoridad).

Pienso que ya es tiempo de que las máximas autoridades gremiales de nuestro sector o industria deberían sí o sí entregar un mensaje de unión y unidad nacional, única manera o modo de poder pensar de verdad en ayudar al despegue de un Chile, que este último año no ha cambiado para el bien de sus ciudadanos, sino que ha dejado la puerta abierta para que en vez de que crezcamos como país se destruyan los emprendimientos de todo orden que nos hacía pensar en un camino hacia el desarrollo, y el futuro de las nuevas generaciones. Reitero el llamado a la unión de los gremios que conforman esta hermosa familia camionera de Chile, hoy es tiempo de construir y dejar de lado esos egos e ideas que nada tienen que ver con el desarrollo de nuestra actividad.

T-HIGH

RECORRIENDO NUEVOS CAMINOS



■ CONFORT

2,05 metros de altura libre en interior y piso plano.

■ SEGURIDAD

Regulador de velocidad combinado con sistema de frenado de emergencia.

■ RENDIMIENTO

Optifleet Map & Check geolocalización, control de itinerario y geocerca.



@Salfa_renaulttrucks



@Salfa.RenaultTrucks

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

POR **Sergio Pérez**
Presidente
CNTC Chile



El futuro es la unidad

Hace pocas semanas atrás, realizamos el último consultivo nacional de la CNTC Chile, en este enrarecido año 2020. Tras la crisis social y de seguridad que cerca a nuestro país, tras la demoledora pandemia COVID-19 y las dramáticas medidas sanitarias que la autoridad tomó, tras la histórica movilización nacional liderada por la CNTC, pacífica y con amplio apoyo ciudadano, era el momento de reflexión. De reflexión en unidad.

Es por eso que organizamos este consultivo, que no tenía como otra finalidad de dar la oportunidad a todos los asociados, dirigentes y directores que conforman la CNTC hoy, a expresar sus inquietudes, dudas, visiones y proyectos. La voz de todos en la CNTC se respeta, como la voz de uno.

Pero este respeto, esta voz unitaria que nos vuelve más fuertes, no implica que debamos pensar igual. El disenso, respetuosamente expresado, nos nutre, mejora nuestras ideas, las depura y las confronta. Juntos no solo tenemos una voz más fuerte, también somos más capaces, más hábiles. Las cualidades de cada uno de los

que conformamos esta confederación se complementan. Esta realidad se hizo patente durante la movilización camionera de agosto-septiembre pasados, cuando cada uno aportó, en solidaridad y amistad, lo que pudo, generando una de las movilizaciones pacíficas más exitosas que este gremio recuerde.

El mensaje es claro, está entendido por todos, y es por ello que es preciso que quienes somos parte del gremio camionero más importante del país, sepamos que no solo actuamos en interés de nuestras justas demandas gremiales, sino que -al ser un sector estratégico- debemos velar por todos los chilenos, tal como lo hicimos al convocar la ya mencionada Movilización pacífica, que no tuvo otro objetivo que mejorar la seguridad, en todo Chile, comenzando por la golpeadas carreteras de nuestra patria.

La situación no ha sido fácil, y soy el primero en reconocerlo, pero debemos mirarnos a nosotros mismos para reconocer, que en nuestros corazones queremos lo mejor para el gremio, los camione-

ros de nuestra patria y para Chile. En ese empeño que compartimos tenemos diferentes miradas, opiniones e ideas, pero estas diferencias no nos puede impedir, que sigamos siendo, frente a todo y a todos, la CNTC unida, cohesionada, honesta y valiente, que logró hacerse escuchar no solo por este Gobierno, sino por el Estado de Chile.

Lo repito con total convicción: hoy estamos llamados a cumplir un rol histórico, y lograremos nuestro cometido juntos, en respeto. Pronto vendrá savia nueva a esta Confederación que tanto esfuerzos nos ha llevado construir, que estos aires nuevos sigan el camino de la unidad, y para ello, nosotros los dirigentes históricos debemos dar el ejemplo de compañerismo, confraternidad y, ¿por qué no? afectos, que nos ha llevado a ser el gremio más importante del país. La unidad nos hace más fuertes, ahora más que nunca en pos de un futuro que será mejor solo si transitamos hacia él de manera valiente, decidida y unida.

Un cordial y afectuoso abrazo para todas y todos.

¡Preocúpate solo de manejar!

A los socios de la CNTC les ofrecemos de manera gratuita:

- Bajar los gastos, como la carga administrativa que significan los seguros.
- Unificar las vigencias de sus seguros
- Asesoría integral de nuestros expertos
- Atención personalizada en caso de siniestros



Recover
Corredores de Seguros

Contáctanos
cmolina@recover.cl

+56 9 4215 8699 / +56 9 7797 4679

Consultivo CNTC noviembre 2020 las bases de la unidad

Con un consultivo realizado en el Prince Of Wales Country Club, en la comuna de La Reina, Santiago; con la participación de los presidentes de las asociaciones que conforman la CNTC, se cerró el año 2020, donde la unidad de los socios de la CNTC Chile se hizo sentir en la movilización de septiembre y en las mesas de trabajo que se llevan a cabo junto al Gobierno.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Enzo Guisti



Tras un año extremadamente inusual y bastante movido para toda la CNTC, la confederación más grande de transportistas y camioneros de Chile, realizó un consultivo, con la finalidad de aunar criterios con vistas a 2021, la renovación del directorio y fortalecer los lazos que hacen

de esta organización, la más importante en representar a los Camioneros de Chile.

Baldemar Higuera, secretario general moderó este encuentro abriendo la invitación a los presentes a realizar un diálogo franco y abierto "es la oportunidad

de expresar todo lo que pensamos, lo que queremos, desde la perspectiva de construir", comentó en la alocución de bienvenida que dio paso a una presentación que apeló a la unidad como una fortaleza de la actividad gremial camionera.

"Quiero hacer un breve análisis de lo que significa nuestra confederación a partir del año 2008. Llevamos 12 años haciendo gremio, un gremio diferente, que tiene que ver con la transformación y la evolución permanente, estamos enfrentados a un problema grave, que se manifiesta principalmente en la macro zona sur, la delincuencia en sus distintas formas, pero la unión gremial y la mística en la CNTC, dice relación con lo que es el desarrollo, somos una industria estratégica, somos una industria que cuando nos ponemos de acuerdo entregamos certeza al país, certeza de que podemos resolver los grandes problemas que enfrenta la nación", dijo en su primera alocución, el presidente de CNTC, Sergio Pérez, para abrir el debate.

"Somos colegas y además de colegas somos amigos, la unión gremial significa no un camino propio, si nos unimos a las fuerzas productivas del país, la solución se hace imposible. Los invito a tener una visión de que la lucha que tenemos que dar debe ser inclusiva, considerar a otros gremios hermanos y otras actividades importantes para el buen andar de la nación", continuó Pérez.

Silvia Salazar, presidenta de FedeNorte, fue una de las primeras dirigentes en tomar la palabra. "Nosotros hemos visto que la unión hace la fuerza, pero como dirigentes a veces somos criticados por las decisiones que tomamos, pero cada vez que tomamos un



camino lo hacemos por el bien de nuestros asociados. Nosotros apoyamos a nuestro presidente, y debemos saber que los problemas los podemos resolver en casa, no siempre podemos estar de acuerdo en algo. Estamos juntando nuevas asociaciones para que nuestra federación y nuestra confederación sean más grandes", comentó la querida dirigente nortina, que también comentó que la CNTC podría plantearse tener sus propias oficinas y sede, para realizar sus eventos y reuniones de mejor manera.

José Villagrán, presidente de FedeSur, también habló: "después de la tremenda movilización que realizamos este año, que FedeSur consideró justa. Fuimos doblándole la mano al Gobierno, pidiendo seguridad para trabajar de manera segura en el sur y en todo el país. Por eso fue una tremenda movilización, hubo asociaciones gremiales que tuvieron más de mil camiones parados en la

carretera. En esta manifestación no quebramos ninguna ampollita, fue una manifestación bien hecha y muy respetuosa", comentó, para luego analizar la firma del protocolo de acuerdo con el gobierno, que a su juicio fue un proceso acelerado, al no contar con la firma del Presidente de la República.

El presidente de FedeSur abrió un debate más intenso, al cuestionar el protocolo firmado y que participaría de las mesas de trabajo, solo después de que el Presidente Sebastián Piñera firme el documento de acuerdo.

"El martes próximo, casi con seguridad absoluta, tendremos una reunión con el Estado de Chile. Este protocolo de acuerdo es del Estado de Chile. Quiero decirles que cuando un ministro de estado firma, firma el Estado de Chile, aunque ese ministro se vaya después", aclaró el presidente de la CNTC, Sergio Pérez; aclarando

uno de los puntos álgidos de la jornada y basales para el futuro de las aspiraciones de mayor seguridad del sector.

El trabajo pendiente

Otro punto clave en el último consultivo del año de la CNTC, fueron los avances en las mesas de trabajo, parte clave para avanzar en los puntos logrados en la firma del acuerdo con el gobierno, que

depende del punto anterior para algunos, es decir de la firma del acuerdo con el Gobierno.

En su alocución, José Egido, presidente de Fedequinta, instó a los asociados a no perderse en los detalles de la forma del acuerdo, sino en el fondo: *"hay documentos firmados con muchos otras autoridades que me ha tocado ver en mi trayectoria como dirigente, hay mesas que aun están abiertas,*

incluso de gobiernos anteriores, estamos ante un Gobierno que está bloqueado a nivel legislativo, si no nos damos cuenta de eso, mejor que dejemos todo hasta aquí y sigamos trabajando como antes, con la diferencia que no vamos a tener país y nuestra historia se seguirá escribiendo con sangre. Ya llevamos dos mártires, por parte baja, y todo proyecto que venga de las autoridades debe pasar por el Congreso, nuestra vinculación



con la política es muy estrecha", comentó el respetado dirigente de la Región de Valparaíso.

"Consulté con José Sandoval, presidente del Sindicato Interempresas de Choferes de Camiones de Chile, y me comentó que están trabajando en las mesas y que hay avances, y que incluso hay posturas similares, entonces no digamos que no se ha avanzado nada. No desestimamos a algunos gremios que participan con nosotros, las quemas de camiones no son solo de camiones, sino de fundos, parroquias, etc. No es un tema que tenga que resolver el Ministerio de Transportes, la verdad es que yo no me trago el discurso que Chile cambió, y si cambió lo hizo para peor, no para mejorar", finalizó su primera alocución José Egido.

Tras los debates planteados respecto al tema particular, y tras el almuerzo se tomó la decisión, mediante votación a mano alzada, con clara mayoría, que la CNTC seguirá participando de las mesas de trabajo con el Gobierno, en las instancias firmadas en el acuerdo ya firmado con la autoridad, tras el fin de la movilización.

"A los que hemos ido a las mesas, plantee con energía y severidad el compromiso del presidente y que hemos hecho los esfuerzos máximo para que el Presidente Piñera cumpla. Seremos recibidos por el Ministro de Obras Públicas y el Ministro del interior para revisar la concreción de estos acuerdos. Por eso, los llamo a mirar el vaso medio lleno", comentó al final del



debate, el presidente de la CNTC, Sergio Pérez.

El futuro de la gremial

Otro punto clave del consultivo realizado en el Prince of Wales Country Club, fue la realización de las futuras elecciones de Directores de la CNTC, la fecha de su realización y la situación de algunas asociaciones que se mantienen morosas en términos de sus cuotas sociales.

Al respecto, se estableció una moción de Ricardo Parada, presidente de Agretrans Linares, sobre mover de marzo a mayo la realización de los comicios para elegir nueva directiva. Tras un breve debate, se decidió, tras la acotación de José Egido, de tomar más adelante esta decisión, en atención al incierto panorama que define para el próximo año la pandemia global por COVID-19.

Tras los últimos puntos se realizó el cierre del consultivo para llamar a la unidad de la gremial más importante del transporte en nuestro país. Para ello hizo uso de la palabra, el presidente

de la CNTC, Sergio Pérez. *"Quiero decirles que las diferencias de opinión que podamos tener, son diferencias gremiales. Ninguno de nosotros está haciendo una crítica o un juicio de valor, porque nosotros debemos velar por ciertos valores. Quien les habla ha recibido por muchos años los embates y la críticas y, a veces, muy groseras. Pero yo entiendo que la dirigencia gremial tiene que estar disponible para eso, pero lo que sí no podemos caer es en la ofensa personal o en la discusión que no tenga sentido; porque esta confederación que nos ha costado tanto construir tenemos que cuidarla".*

El Presidente actual, también instó a la CNTC a renovarse. *"necesita savia joven, nuevos elementos. Por ello, los llamo a la unión, el país nos necesita, el gremios nos necesita y nuestras familias nos necesitan. Por eso los llamo a que nos aceptemos. Mi único anhelo es que este gremio pueda resolver los graves problemas sectoriales que tiene y también que pueda seguir colaborando con el progreso del país", finalizó, Sergio Pérez entre aplausos.*

Mercado camionero por buen camino

Una sorprendente reactivación vive el mercado camionero en nuestro país. Durante la cuarentena el sector no se detuvo, y hoy, las ventas suben generando positivas expectativas de recuperación no solo para la venta de camiones, sino para la economía del país.

Texto Rodrigo Castillo C./ Fotos: Marcas



Es histórico. El mercado camionero muchas veces ha sido considerado un "barómetro de la economía", esto debido a que los bienes de capital y la inversión relacionada, van de la mano de la activación de proyectos y por ende de

la economía, y si eso es cierto, se vislumbran buenas expectativas, al menos desde la venta de camiones en nuestro país.

Tras los difíciles meses de cuarentena y distanciamiento social,

en septiembre, por ejemplo, se registró un crecimiento de las ventas. "El mercado de camiones fue el único que presentó un alza en sus ventas al compararse con el mismo mes del año pasado, al registrar la venta de 1.070 unidades



nuevas, con un aumento de 2,7% interanual", reza el informe de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC). De esta manera, aunque las ventas subieron en el mes de la patria, en el acumulado se registró una baja en lo que va de 2020, de 27,9%.

"Luego de alcanzar su caída más pronunciada en el mes de abril 2020 (-50,1%), el mercado de camiones ha ido recuperándose mes a mes y ya se acerca a los volúmenes que se observaban el año pasado. Esta recuperación se ha acelerado en el tercer cuarto de este año, incluso mostrando por fin un crecimiento en septiembre de un 2.7%. Esperamos que estos números positivos se mantengan en el resto del año", analiza Francisco Labbé, gerente comercial de Camiones Chevrolet.

Andrés Mann, gerente de camiones Kaufmann, también analiza el fenómeno que reactiva el mercado. "La gran minería ha sido uno de los principales sectores en mostrar reactivación y movimiento durante

el segundo semestre y lo que queda del año. Claramente esto acompañado por actores relacionados a faenas relativas a la gran industria, minería y abastecimiento de esta. Siguiendo esta línea es que hemos visto un aumento en nuestra participación en camiones dedicados a la faena pesada como lo es toda nuestra línea de productos Arocs, tanto como tolva como aljibe. Así también ha existido gran interés en nuestra línea de camiones carreteros para el abastecimiento de estas faenas, donde la gama New Actros por el lado de Mercedes-Benz y el New Cascadia por Freightliner, han tenido gran participación por su sobresaliente desempeño en consumo/eficiencia en carretera para trabajar en las particulares condiciones del norte del país", comentó.

Similar análisis expone Patricio Abrigo, gerente comercial de Tattersall, representante de las marcas FAW, Dongfeng e International. "Dadas las inversiones en infraestructura y mineras proyectadas para el mediano plazo, nues-

tras expectativas de venta han ido mejorando a medida que los indicadores de confianza van mejorando, esto ha hecho crecer nuestra estimación de venta para el 2021 es una participación del 5 % del mercado total de camiones".

Mauricio Herrera, gerente comercial de Hino, ofrece su visión del mercado. "Durante 2020 hemos debido enfrentar un escenario atípico y complejo debido a la pandemia. Como empresa, hemos logrado mantener una continuidad operacional en toda nuestra red a lo largo del país y ha sido ese factor el que ha permitido que durante las fases más estrictas de confinamiento mantuviéramos un nivel de venta bajo, pero estable, con algunos pick que nos subieron los indicadores en algunas oportunidades, con la venta de algunas flotas, etc. Esto permitió sentar las bases para un incremento paulatino en el ritmo de venta de unidades. Si bien aún se mantiene un ritmo lento, creemos que éste se irá recuperando, sobre todo apoyado por nuevos lanzamientos que

tenemos este 2020 y el proceso de digitalización e innovación en que estamos como Hino Chile, abriendo canales digitales de venta y la implementación de la telemetría en nuestros camiones a través de Hino Connect”.

Patricio Abrigo, de Tattersall agrega, “las ventas han presentado un repunte importante a partir del mes de julio, donde acumulamos un caída de más de 50% respecto del año anterior, luego de la etapa de desconfinamiento se ha notado una mayor cantidad de visitas a nuestros showroom y cotizaciones”, comentó.

Mercado futuro

Aunque sorprendentemente el mercado se anima y hay claras señales de reactivación, el 2021 sigue siendo un año difícil de leer en términos de anticipar el mercado, no obstante, hay análisis optimistas. “Por ahora, y analizando el comportamiento del mercado en los últimos meses, para 2021 se proyecta un crecimiento de un 28% para el mercado total de camiones. Estas cifras preliminares se sostienen en el comportamiento del dólar, de una mayor confianza de los consumidores y empresariado, además de las proyecciones económicas del país. Entiendo esto es un mercado que va de la mano con la economía, debemos ser cautos y seguir monitoreando cómo se mueven los diversos segmentos y las proyecciones en los próximos meses”, comentó Julio Torres, gerente Volkswagen Camiones y Buses Chile.



El análisis es muy similar, desde la marca Foton. Cristián Alonso, gerente de la marca, adelanta su visión del mercado que se viene. “El próximo año veremos un mercado en crecimiento con una estimación de sobre un 20% sobre 2020. Con respecto a la marca, estimamos que tendremos un crecimiento mayor al de mercado”, comentó.

Más cauto, es Francisco Labbé, de Chevrolet. “Es difícil saber, ya que aún hay mucha incertidumbre respecto a cómo seguirá evolucionando la pandemia y la situación actual del país. Esperamos que el panorama sea más positivo para que el comercio y la actividad económica en general se reactive”, y agrega, “la recuperación que hemos observado en los últimos meses nos hace pensar en un 2021 más optimista en donde podríamos volver a ver una industria de camiones similar a la de 2019”.

Para Julio Torres de Volkswagen Camiones, sin duda, el panorama será positivo a futuro. “2021 debería ser un año de crecimiento para el mercado de camiones de acuerdo a las proyecciones iniciales, además de ser un año más con-

sistente en términos de inventario de productos y de inversiones. Por ello, ya estamos planificando el ingreso de nuevos productos Volkswagen, en el segmento de reparto y camiones tractos, además de fortalecer nuestros puntos de ventas y servicio a lo largo de Chile de la mano de nuestros socios estratégicos”.

Andrés Mann, gerente de camiones Kaufmann, adelanta parte de las novedades de sus marcas para el próximo ejercicio, previendo un mejor escenario. “Para el 2021 en materia de servicios, en Kaufmann contamos con el servicio de telemetría “Kaufmann Telematics”, donde prestamos asesoría y gestión de flotas para lograr incrementar la eficiencia en cada punto de la cadena de valor de nuestros clientes, concretando un directo aumento en la productividad, reduciendo costos operacionales y emisiones contaminantes. Además, tenemos convenios de mantenimiento enfocados en nuestros modelos Mercedes-Benz New Actros, Freightliner New Cascadia y el resto de la gama de camiones que comercializamos”, adelantó.

NEW CASCADIA

El camión americano más vendido en Chile y el mundo.



KAUFMANN

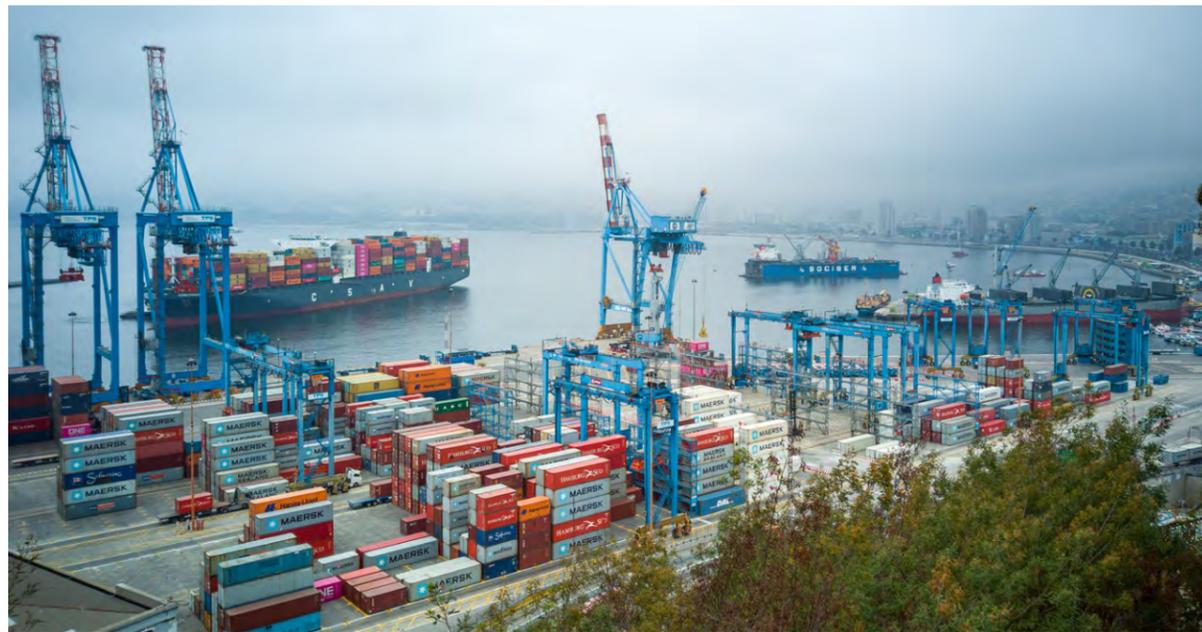


Puertos a futuro:

¿cómo responden los puertos a las demandas de los camioneros?

En el último periodo tanto transportistas como portuarios han tenido movilizaciones grandes y, aunque con distintas demandas, el gobierno de turno no ha sabido dar solución a las demandas ni entablar una mesa técnica de trabajo para resolver los problemas laborales que enfrentan los trabajadores de ambas áreas.

Textos: Alison Fredes / Fotos: Banco de fotos.



Es un problema de larga data para los transportistas y camioneros que deben trabajar con los puertos: la falta de mesas especializadas en el rubro para mantener una discusión eficiente hace que los representantes gremiales deban comenzar desde cero, en cada mesa de discusión designada

cada vez que ponen en la palestra nacional sus necesidades laborales.

Según la ley establecida en la Carta Magna chilena, los recintos portuarios tienen la función de cargar y descargar mercancías y demás faenas

propias de la actividad portuaria; las condiciones y cursos básicos exigidas en el Artículo 133 del Código del Trabajo para los trabajadores naviero-portuarios están reguladas por el mismo organismo y a cargo del Servicio Nacional de Capacitaciones y Empleo (SENCE).

Los camioneros por su parte, son los encargados de seguir la cadena de transportes y facilitar los productos descargados en los terminales portuarios a distintos puntos de nuestro país -o incluso al extranjero-, tomando los cuidados y tratamientos correspondientes de movilización para cada tipo de carga y asegurar así que los productos lleguen en buen estado a su destino. Sin embargo, a diferencia de los trabajadores portuarios, no existe en Chile una regulación específica o capacitación determinada de forma gubernamental para poder ejercer este oficio más allá de obtener licencia tipo A5 y un camión para el transporte de carga; por ello, las asociaciones gremiales en este rubro juegan un rol fundamental para establecer un diálogo con la autoridad o al momento de negociar mejoras laborales.

En la Región de Valparaíso la movilización de carga acumulada en el mes de septiembre de este año corresponden a 28,27 millones de toneladas según cifras entregadas por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE), un 10,7% menor al año anterior en comparación a cifras entregadas por el instituto en la misma fecha, confirmadas en Portal Portuario. En el caso del puerto de San Antonio, la carga acumulada de containers corresponde a 11.717.710 toneladas, un 5,4% menor en relación al 2019.

Demandas camioneras

En relación a las demandas generadas entre los puertos y los



transportistas, los camioneros afirman que las empresas portuarias gozan de una posición dominante y por ende, de mayor libertad en el manejo de tiempos de carga y descarga. Según los transportistas, las empresas portuarias pueden aplazar o detener las entregas por horas, sin sufrir las millonarias multas que se les aplican a los camioneros por faltas similares, tal como retrasos en la entrega tardía de contenedores vacíos. Así lo indica José Egido, camionero por más de 20 años y representante gremial, "no hay ningún parámetro de regularización en los sectores portuarios ni mucho menos, hay una desigualdad tremenda sobre el abuso que tenemos en los puertos en donde generan tiempos de espera impensados".

De esta forma, las millonarias multas aplicadas al gremio, muchas veces por el retraso de cargas en el puerto, afectan el

costo operativo que las empresas camioneras tienen asignado para cumplir con la cadena transportista.

Adicional al gasto que las empresas camioneras deben cubrir por multas, la impuntualidad de las empresas portuarias no sólo afecta entrega de las cargas a las empresas, sino que también la cadena de transportes que asegura que las cargas lleguen bien hasta el final de su ruta y la calidad de vida de los transportistas, quienes deben esperar por horas y horas, sobrepasando incluso las horas laborales acordadas por contrato. Así lo explica José Egido al decir que esas horas de espera en los puertos "afectan la calidad de vida de nuestros conductores, nos afectan en cuanto al cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales y servicios de transporte, ya que la no certeza de la carga muchas veces nos deja bastante complicados vulnerando

reglamentos del trabajo y un montón de normas que finalmente no son de cuenta nuestra, sino que de los operadores de los puertos”.

Retrasos en los puertos

¿Cuáles son los principales motivos por los cuales se puede retrasar la entrega de cargas a los transportistas? A continuación, las causas más frecuentes de retraso de cargas en los puertos, las cuales pueden explicar en cierta medida la falta de puntualidad en la entrega de cargas a los transportistas por parte de las empresas portuarias o bien, acercarnos a su contexto laboral.

Causas naturales:

Corresponden a condiciones extraordinarias, externas a las empresas, que por lo general no pueden ser previstas. En casos de desastres naturales, es decir, terremotos, tormentas, incendios

en la ciudad portuaria, etc, las empresas no tienen influencia alguna sobre estos imprevistos, por lo que sólo queda esperar.

Número de escalas:

El número de escalas que deba hacer la empresa naviera antes de llegar al puerto definido como último destino pueden retrasar las cargas debido a que cada puerto tiene un contexto diferente, entendiendo que puede haber sobrecarga, congestión, huelgas o incluso condiciones climáticas adversas que puedan retrasar la llegada al puerto de escala y en consecuencia, al puerto final.

Inspecciones:

Las inspecciones realizadas a las cargas y empresas navieras aseguran que el producto transportado cumpla con todos los requisitos y condiciones

nacionales que regulan los recintos portuarios, por lo que si la carga no cumple con todos los requisitos que el país exige, puede ser un elemento de retraso o incluso de detención. Los aspectos normativos en Chile son regulados principalmente por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Obras públicas y la Comisión de Marina Mercante.

Congestión en los puertos:

Muchas veces las empresas portuarias operan por encima del límite de su capacidad y luego deben disminuir la velocidad de operación en cuanto a la inspección y solicitud de documentos, lo que en efecto, se traduce en una congestión de cargas y/o la acumulación de contenedores en espera de la aprobación de la autoridad competente para ser entregados a las empresas transportistas.

A pesar de que se intentó en reiteradas ocasiones tomar contacto tanto con los trabajadores portuarios como con las empresas portuarias en Valparaíso para considerar todos los puntos de vista, pero no hubo respuesta a Revista Sobre Ruedas CNTC. Las interrogantes que quedan para el futuro son principalmente si el gremio portuario y las empresas responsables en los puertos están abiertos al diálogo para realizar mejoras en las condiciones laborales de los transportistas, tomando en cuenta las demandas que estos han presentado. 🗣️



SEMIRREMOLQUE BOTELLERO

RANDON TRIEL-HT



SEMIRREMOLQUE CARGA TODO PALOTE



SEMIRREMOLQUE SIDER



SEMIRREMOLQUE BATEA 20m³



COMPRA TU EQUIPO



+56961923269

RANDON

EPYSA EQUIPOS

TRANSPORTANDO EL PROGRESO DE CHILE

TENEMOS LA RED MÁS AMPLIA DE CHILE PARA DARLE A TU NEGOCIO EL MEJOR RESPALDO

Iquique | Antofagasta | Santiago | Talca | Concepción | Los Ángeles | Temuco | Puerto Montt

Av. La Montaña 820 | Valle Grande | Lampa

Tel.: (56 2) 2579 7900

f /epysachile

www.epysaequipos.cl

José Egido, Transporgrúas Cía Ltda. Camionero y empresario

El dirigente gremial desde hace más de 30 años, ofrece su visión del panorama político, tras algunos meses de la movilización nacional de camioneros en el país, que buscó aumentar la seguridad en las rutas de todo Chile.

Texto: Alison Fredes/ Fotos: Ttes. Traporgrúas



Conoce el negocio desde adentro y está inserto en el rubro desde que era sólo un niño, tal como explica José Egido, ingresar a la empresa de transportes "fue un amor platónico durante la juventud". A sus cortos 21 años de edad, cumplió su sueño y entró a la empresa que había sostenido su familia, principalmente a su abuelo, dos

de sus tíos y su padre. Se hizo cargo de la parte administrativa de la empresa lo que le permitió conocer el negocio y adoptar el estilo de vida que le dio este oficio que tanto ama.

A pesar de haber tenido estudios superiores en diseño y publicidad, José Egido decidió incorporarse a

temprana edad al rubro del transporte en la década de los 80 y explica que "no era fácil, Chile estaba atravesando por un periodo bastante crudo, hubo una hecatombe económica también en el país que se juntó con otra que había de carácter mundial y no fueron los tiempos más fáciles para empezar a desarrollarse en esa actividad".



“No existe una voluntad política para legislar en favor del gremio, particularmente del nuestro”

En términos generales y en base a una trayectoria gremial de más de 30 años, José indica que "de ahí a la fecha el panorama político no nos ha cambiado mucho ni tampoco ha cambiado respecto de los trabajos y dirigencias para lograr que este gremio safe de la incómoda posición que tiene y que ha tenido desde siempre".

A pesar de los obstáculos de la época, el negocio familiar salió a flote y hoy José Egido es un transportista consolidado que mantiene su opinión firme respecto al accionar del gobierno: "las autoridades gubernamentales no han sabido entender ni solucionar las necesidades del gremio, específicamente de los camioneros".

¿Cómo ve el panorama político luego de la movilización de los camioneros?

La verdad es que nos tienen en una anarquía y no hay ningún gobierno ni autoridad del sector que se haya atrevido o haya osado hincarle el diente a este tremendo problema que tenemos, donde cualquier persona en Chile hoy en día puede ser transportista en cualquier momento y en cualquier minuto sin ninguna regla, ninguna norma; y si existen las reglas o normas, estas están hechas lisa y llanamente para no respetarlas y echarle para adelante no más, como se dice vulgarmente. No es un problema de este gobierno ni del anterior, sino de todos, que históricamen-

te han mantenido un perfil indiferente respecto del desarrollo y el crecimiento de nuestra industria como tal. Así es que cualquier camionero que haya logrado superar esas etapas de emprendimiento, yo creo que hay que felicitarlo porque la verdad es que es muy difícil emprender en un campo que no está arado, ni tampoco cuenta con normas o reglas claras para poder incorporarse de lleno a esta actividad.

Si tengo un bus, tengo que cumplir X requerimientos, si me quiero comprar un taxi de igual manera, un colectivo, etc, cualquier tipo o actividad que esté relacionada con el Ministerio de Transportes hasta cierto punto está regulada o tiene



esos fondos utópicos, pero hoy en día las exigencias para ser camionero son tener licencia A5, si es que te vas a subir a conducir tu camión, o sino puedes pasar por cualquier representante de marca a comprarte un camión y al otro día nace un camionero en Chile, en donde cree que todo lo que lleva es utilidad, sin conocer el trasfondo del negocio como tal.

¿Cuál es su posición como dirigente y a qué tipo de transportistas defiende?

En el caso mío como dirigente yo no tengo un nicho especial o particular de defensa de la actividad, acá el que es dirigente tiene que estar dispuesto a defender cada uno de los nichos que desarrollamos. El transporte se divide en más de 18-19 nichos distintos, tenemos transportes especializados, de agua, líquido, sólido, gaseosos,

contenedores, carga plana, áridos, refrigerados, etc; hay que defender las normas en términos generales y obviamente regular cada uno de estos nichos de acuerdo a las exigencias mínimas de seguridad, que deberíamos tener tanto para transitar en el país, como para tener conductores habilitados para transportar ciertos tipos de carga que merecen un trato especial o particular.

El camionero actualmente en Chile es un personaje muy especial y particular, hay que saber diferenciar entre los empresarios del transporte y los que vienen a hacer negocio con el transporte en Chile. Todavía hay un tremendo sector de camioneros que responde a esa mística de antaño que nos ha identificado por siempre. Sin embargo, hay otro sector que lamentablemente opera con otro tipo de armas completa-

mente distintas a las que tenemos hoy en día. Creo que sí hace falta una Ley de Transportes en Chile es para poder aplicarla a esos, que no sienten el transporte como lo sentimos los verdaderos camioneros de este país.

¿Cuál cree usted que es su misión como dirigente y camionero?

Hoy en día, noviembre de 2020, pocas diferencias le veo al camionero y al gremio del siglo XX que también le tocó vivir una etapa bastante dura y cruda por la década del 70. Vemos, hasta cierto punto, una especie de deja vú dado que hay circunstancias que se han ido repitiendo: ha vuelto nuevamente el péndulo a esos años en que era difícil transitar con los camiones en el país debido a la anarquía que había.

Creo que los dirigentes de hoy en día, fuera de tener un compromiso con nuestra actividad, también tenemos que abrirnos un poco y pensar en que el país también nos necesita. Tenemos no sólo algo que decir, sino tenemos mucho que aportar desde nuestras trincheras, falta una unidad de criterio, falta abrirnos a otro gremio. La historia dice que los gremios, en términos generales, son finalmente los que le han puesto la nota de cordura a la política. Hoy en día están privilegiando muchos intereses sectoriales y particulares, en vez de una proyección de una actividad del transporte y de un Chile que sí necesita y merece entregar trabajos y crecer.

¿Cuáles son los problemas de los puertos, principalmente en San Antonio y Valparaíso, cómo afectan a los transportistas y cómo cree usted que se pueden resolver?

Son varias las actividades que hoy en día sufren el maltrato de quienes están en una posición dominante. Al no tener ningún tipo de barrera en nuestra actividad hoy, se está traspasando toda o gran parte de la actividad portuaria a las nuevas empresas navieras, a estas ya no les basta con tener el control de los mares en el mundo, más las rutas internacionales sino que ya están definitivamente internándose en tierra para consolidar definitivamente el anhelo que han tenido durante todo el tiempo que ha sido el transporte del puerto a puerta, o sea, ser dueños y exclusivos gestores y manejadores de la cadena de transportes a nivel país.



Hay algunos países que se han sabido levantar, parar y ponerle coto a situaciones de este tipo, Panamá es el más reciente caso, en donde los camioneros definitivamente se pararon y obligaron a las compañías navieras a llegar solamente al borde del muelle o del puerto. Es impensando pensar que en Chile pueda existir algún monopolio en este tipo de transportes en donde en vez de minimizarse los costos operativos van en aumento, pero en aumento de las utilidades de las compañías navieras y en desmedro de las inversiones de los camioneros, que son los que finalmente están haciendo el trabajo pesado.

No hay ningún parámetro de regularización en los sectores portuarios, hay una desigualdad tremenda sobre el abuso que tenemos en los puertos, en donde se generan tiempos de espera impensados de repente y que obviamente afectan la calidad de vida de nuestros con-

ductores, nos afectan en cuanto al cumplimiento de nuestras obligaciones contractuales y servicios de transporte por la no certeza de entrega de carga.

Muchas veces nos dejan complicados vulnerando reglamentos del trabajo y un montón de normas que no son de cuenta nuestra, sino de los operadores de los puertos, esos mismos que nos cobran millonarias multas con la no devolución del contenedor vacío o por el no retiro oportuno de las cargas en los recintos portuarios, no son capaces de hacer lo mismo cuando son ellos los que generan el trastorno.

¿Qué acuerdos se han respetado desde la movilización?

El único acuerdo que tenemos hasta ahora es la voluntad de trabajar el inicio de alguna mesa técnica para delinear y programar, si es

que se puede, encontrar vías de solución a los temas más recurrentes que son los que gatillaron esta movilización del año 2020, sobre todo uno que es el tema más candente, que es precisamente el tema del terrorismo en la macro zona sur y, por ende, también el desarrollo vertiginoso que ha tenido el tema delincriminal, que si bien es cierto no está tan presente en la zona sur, sí está muy presente en la zona central del país y en la zona norte. El problema es que a esto no se le ha puesto freno bajo ningún punto de vista y no vamos a hablar de la justicia en Chile porque es perder el tiempo, (...) estamos en una tremenda indefensión, al igual que en la zona sur del país en donde hasta el día de hoy, tengo entendido y espero equivocarme, no hay ningún acusado de la quema de camiones o del asesinato de algún conductor, aquí todos miran para el techo no más.

Desde el día que ya se empezaron a publicar las noticias de la quema de camiones y los robos esto pasó a ser una anécdota más dentro de los periódicos y los noticieros.

Como referente de la Confederación Nacional de Transportes de Carga, ¿qué posibilidades hay de que levante una candidatura a Constituyente?

Yo acabo de salir de una candidatura a diputado por el Distrito 7, que es la VII Región costa. Fue una experiencia bastante dura, lamentablemente yo veo que nuestro gremio literalmente no está preparado para una aventura de ese tipo, primero porque los camioneros no somos capaces de mirarnos el om-



bligo, segundo porque a lo menos en mi candidatura pocos la entendieron y los que la entendieron se pusieron las pilas y ayudaron a entender esta aventura, que lo único que pretendía era poder tener a alguien en el Congreso en Chile que le abriera desde dentro las puertas no tan sólo a los camioneros, sino que a los gremios que de alguna u otra manera no tienen esa tremenda representatividad que tienen los grandes conglomerados económicos dentro del parlamento.

Es distinto estar desde dentro peleando una posición, conociendo el animal por dentro, que estar donde estamos hoy peleando desde la vereda del frente, que tenemos que poco menos usar la famosa ley del lobby y otras cuantas leyes más rogando en algunos casos a los honorables para que nos pue-

dan recibir y logren comprender un poco de esta actividad.

Yo agradezco a los gremios de Valparaíso que sí lograron entender el mensaje, pero lamentablemente mi gremio no lo pudo entender a cabalidad y en esto quiero ser bastante honesto y decir que los portuarios entendieron mi mensaje, parte de los tripulantes y muchos de los cuales con los que trabajamos en tratar de derribar la famosa agenda que impuso el constitutivo y que el gobierno de Piñera versión 1.0 había tratado de introducir, donde básicamente todos los actores de esta cadena logística pasamos a ser empleados de un gran conglomerado que se iba a hacer cargo de toda la actividad marítima portuaria del país. Por todo eso, descarto completamente la opción de candidatura a Constituyente. ☹️



EN MARCHA SIEMPRE



NUEVA SERIE RH - 613

IDEAL PARA TRANSPORTE REGIONAL

- ◆ Motor INTERNATIONAL A26 de 12,4 L, 450 HP de potencia, diseñado para minimizar el peso, mayor tiempo productivo, gran eficiencia de combustible y funcionamiento más silencioso.
- ◆ Avanzados sistemas de tren motriz y avances tecnológicos que incrementan el tiempo productivo.
- ◆ Cabina que ofrece más comodidad, visibilidad y seguridad

Interruptores

- Tablero de instrumentos de lujo opcional
- Interruptores ubicados por frecuencia de uso



Cabina

Diseños que mejoran la visibilidad lateral y reducen la tensión del cuello del conductor

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

Plebiscito constituyente: en busca del elector constitu- yente del transporte camionero

El 25 de octubre pasado, se definió el cambio de la Constitución chilena, y el mecanismo que se utilizará para definir a los constituyentes que la redactarán. En esta línea, el mundo del transporte de carga puede estar presente e incluir sus demandas en la nueva carta magna que regirá al país.

Textos: Paulina Canelo / Fotos: Banco de fotos

Tras el 18 de octubre del año pasado, las demandas de cierto sector de la ciudadanía exigieron un cambio de Constitución. Por lo que, a fines de noviembre del mismo año, en el Congreso se estableció un Acuerdo por la Paz Social y la Nueva Constitución. La propuesta establecía que en 2020 se convocaría a una votación que plantearía dos preguntas:

¿Quiere usted una nueva Constitución? Apruebo o Rechazo.
¿Qué órgano debería redactar la nueva Constitución? Convención Constitucional o Convención Mixta Constitucional.

Ambas interrogantes se definieron, finalmente, el 25 de octubre recién pasado. La opción "Apruebo" ganó con un 78,27% de las votaciones, contra el 21,73% del "Rechazo". En cuanto al mecanismo, la "Convención Constitucional"

obtuvo el 78,99% y la "Convención Mixta Constitucional" un 21,01% de los votos. De esta manera, la ciudadanía optó por cambiar la carta fundamental y que esta sea redactada por un órgano elegido 100% en votación popular.

¿Cómo funciona el mecanismo?

La Convención Constitucional estará integrada por 155 miembros, o constituyentes, que serán elegidos democráticamente en abril de 2021. El órgano será



paritario, según se acordó en el Congreso Nacional, y aún se discuten los escaños reservados para pueblos originarios.

Para cada distrito electoral se elegirá un número de candidatos que varía entre 3 y 8, de acuerdo al número de habitantes de la zona. Cabe destacar que el plazo de inscripción para los posibles constituyentes es el 11 de enero de 2021.

Requisitos para ser candidato

Los chilenos que quieran ser constituyentes deberán ser mayores de 18 años. En el caso de extranjeros o nacionalizados, pueden serlo quienes hayan sido residentes en Chile hace al menos un año. Las personas que actualmente cumplan un rol público deberán renunciar a sus cargos para hacer efectiva su postulación ante el Servicio Electoral de Chile (Servel).

El mecanismo fue establecido mediante listas abiertas, es decir, cada una de ellas puede estar compuesta por candidatos afiliados a un partido político y también pueden incluir a independientes. Cabe señalar que pueden ser mixtas: estar conformadas íntegramente por independientes, 100% de partidos políticos o mixtas.

Cada lista estará conformada de acuerdo a la cantidad de escaños que representa el distrito en cuestión, más uno. Quienes decidan postularse sin integrar una de ellas, serán candidatos

independientes "fuera de pacto" por lo cual tienen menos posibilidades de ser elegidos.

Para ello, el candidato tendrá que reunir el 0,4% o más de las firmas de quienes votaron en ese distrito en la última elección parlamentaria. En el caso de una lista conformada en un 100% de independientes, los candidatos deberán reunir el 1,5% o más.

Representación por sectores e intereses

El escenario está planteado, y distintas agrupaciones buscarán

plasmarse en el marco jurídico del Estado-Nación, que es la Constitución Política, por ello estar presente en una instancia donde se define la Carta Magna del país es una oportunidad histórica, pocas veces repetible.

En esa línea no es de extrañar que en el proceso se perfilen posibles candidatos a ser parte de los 155 elegidos que definirán la ley base que regirá los destinos de la nación en los próximos años.



Según la encuesta Pulso Ciudadano, publicada tras el plebiscito, las personas prefieren estos perfiles como candidatos a electores constituyentes.

- Profesionales independientes y sin militancia política (50,9%)
- Gente común y corriente (38,5%),
- Expertos como abogados constitucionalistas (36,3%),
- Profesores académicos de universidades o centros de investigación (33%),
- Miembros de organizaciones sociales, juntas de vecinos, clubes deportivos (28,3%)
- Dirigentes estudiantiles de educación superior (19,5%)

Alejo Apraiz:

la ruta a la nueva Constitución

En pleno consultivo de la CNTC, Alejo Apraiz, presidente de Asociación de Víctimas de Violencia Rural en La Araucanía y conocido dirigente del transporte, comentó que su intención es ir por la candidatura constituyente.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Alejo Apraiz



mayoría de los grupos de interés (partidos políticos, gremios, asociaciones, clubes, juntas de vecinos y un largo etcétera).

El plazo se agota el próximo 11 de enero, y a poco más de un mes de definir los candidatos al proceso de elección de los integrantes de la Convención Constitucional ya comienzan a definirse, y el transporte ya tiene uno, que dió a conocer su interés en participar en esta elección. Se trata del respetado, uno de los directores nacionales de CNTC y presidente de la Asociación de Víctimas de Violencia Rural en La Araucanía.

¿Cómo surge la idea de presentarse para ser uno de los miembros de la Convención Constitucional?

Creo que es fundamental "aplanar la cancha" para que tanto grandes transportistas como los más pequeños cuenten con igualdad de condiciones para operar. La verdad es que yo voté rechazo. Creo que a

Tras el plebiscito del 25 de octubre, el escenario se abre para que múltiples fuerzas vivas del país participen del proceso

eleccionario para elegir los 155 integrantes de la Convención Constitucional; en ella, anticipan los expertos, participarán la

la actual Constitución solo le hacen falta cambios, modernizarse. Pero en el escenario que se presenta, creo que en mi condición de presidente de las Asociación de Víctimas de la Violencia Rural en La Araucanía, y como dirigente de la CNTC, que debo defender desde la nueva Constitución, la seguridad de todos, en todo Chile. En todas mis actuaciones como director de la CNTC he trabajado con ambos grupos, tanto con las víctimas en la macrozona Sur, como con los conductores afectados. Tras la movilización de la CNTC de septiembre pasado, yo he estado trabajando en la mesa de seguridad y en la de víctimas, de esta manera proponer reparaciones a quienes han sufrido de violencia.

¿Cómo crees que se pueden defender los derechos de estos dos grupos, desde una nueva Constitución?

Voy a apuntar a lo que es la seguridad, tanto en las carreteras como en los campos, para mantener la seguridad en el país en general. Estoy convencido que la educación puede cambiar a las personas, esa será clave en mi visión de esta nueva Constitución. La idea es tener una educación de buena calidad para todos.

¿Seguridad sólo a las personas, o también a sus propiedades?

La idea es mantener la seguridad en todo sentido. Es uno de los objetivos principales planteados, el respeto a la vida, y luego a la propiedad privada. Partamos de la base que la situación que hoy se

vive en la Araucanía es porque el Estado de Chile no ha sido capaz de brindar lo mínimo que aparece en la Constitución en términos de seguridad. El Estado de Chile debe brindar la seguridad. Una persona natural de cualquier situación, de cualquier etnia, que pueda salir a trabajar, y que pueda regresar a su casa sin temor, sin peligros. Por lo tanto la Constitución debe asegurar esta situación.

¿Por cual circunscripción presentarías tu candidatura?

Yo tengo residencia en la comuna de Lautaro, por lo tanto iría por el distrito 22 que abarca desde Angol-Los Sauces por el norte, hasta Lautaro por el sur.

¿Cuál es tu análisis de esa zona en términos políticos?

Aún falta por definir cosas, por eso no está muy claro sobre quienes serían los otros referentes. La verdad es que yo parto de la base de que el país está cansado de tener un polo positivo y otro negativo, o blanco o negro, el país está 'pidiendo que sea gente común, de trabajo y esfuerzo, que pueda construir una nueva constitución desde ese punto de vista social, del trabajo, del esfuerzo, del común y corriente. En lo que a mi concierne no entraré en una pelea con otros candidatos, me interesa que seamos un real aporte, no queremos más políticos, porque solo se preocupan de un voto. Yo quiero trabajar por las víctimas, por los camioneros y para todos los chilenos.

¿Estás en conversaciones con alguna colectividad?

Yo soy independiente y no soy político, yo trabajo por lo que creo que es correcto. Lamentablemente, como está construido el sistema hoy es casi imposible para un independiente levantar una candidatura. Por ello es importante construir alianzas con los partidos políticos, pero yo hoy quiero mantener esa independencia, si se abre lo que propone Rodrigo Jordán, que los independientes puedan tener alguna posibilidad, mi carrera va a ser de esa manera. Igual estoy en conversaciones con algunos partidos que son más cercanos a mi pensamiento.

¿Estás trabajando en un ideario, para dar a conocer tus propuestas?

Claro, estamos trabajando en eso, muy tranquilo, con mucha paciencia, pero lo que más me interesa es que los metros que pueda avanzar, estén dentro de mis ideales.

¿Cómo ves el apoyo camionero en tu zona?

Esperamos tener el apoyo camionero, pero aun no he lanzado mi candidatura, el día a día me dice si hacerlo o no hacerlo, al momento sigo en análisis. El plazo es hasta el 11 de enero, por ello, estaremos hasta el 10 de ese mes vamos a estar analizando, evaluando, los pro y los contra de lo que debe considerarse para ser candidato constituyente. 🗳️

Las claves del incierto 2021

Juan Pablo Fuentes

Conversamos el economista y socio director del Instituto de Logística y Transporte de Chile y profesor de la Universidad Adolfo Ibáñez, acerca del incierto escenario de la industria del transporte carretero de cara a un 2021 pleno de incógnitas.

Texto Rodrigo Castillo C./ Fotos: Banco de fotos

Incertidumbre es la palabra, y las razones tras esta cortina que impide ver con claridad cómo evolucionarán los mercados a futuro, se sustentan en múltiples variables, que conjugaron un 2020 inédito e insólito en cuanto a las condiciones que presentó.

Tras un 2019 marcado por la crisis social del país, que en gran medida puso en riesgo varios sectores económicos y paralizó al país por al menos dos semanas. Cuando ya había luces de salida, y una disminución de la violencia, la amenaza llegó del escenario global con la pandemia global COVID-19, que en menos de un mes detuvo por completo la economía, la sociedad y los negocios en Chile. Con el comienzo del largo confinamiento, el escenario entre abril y mayo fue más oscuro que nunca.

Pero además, y producto de las revueltas de octubre de 2019, hoy enfrentamos el escenario de la Convención Constituyente, que suma incertidumbre, pero que

además representa la oportunidad de defensa de algunos valores desde la nueva Constitución. Por ello, 2021 se trata de un año en extremo difícil de leer. Para conocer las claves de la economía en el próximo ejercicio Revista Sobre Ruedas de CNTC entrevistó al economista Juan Pablo Fuentes, profesor de la Universidad Adolfo Ibáñez y socio director del Instituto de Logística y Transporte de Chile.

¿Cuáles serán los factores más trascendentes que definen la economía hoy?

No es fácil encontrar la respuesta. El escenario sigue siendo extraordinariamente difícil de predecir, principalmente por la pandemia, que afecta todos los ámbitos, incluido el económico y, desde ahí



afecta a todas las actividades, incluido claramente el transporte. **¿Qué va a ocurrir de aquí en adelante, a partir del próximo año?**

No es tan fácil predecirlo. Esperamos que haya por parte del Go-



bierno una iniciativa importante de impulsar la reactivación vía obras de infraestructuras, por tanto ese puede ser un factor dinamizador de algún grupo de participantes del mercado de transportes de mercancía. Es bueno tener claro, que el transporte se conforma por sectores bien distintos uno de otro y hemos visto como este escenario de pandemia, a algunos los ha afectado profundamente, a otros menos e incluso algunos declaran no haberse visto afectados. Por ejemplo, la minería ha seguido y su transporte también ha seguido.

Los sectores vinculados al consumo masivo, por otro lado, se ven situaciones bastante dramáticas. Es muy difícil saber lo que viene, ya que está todo marcado por la pandemia y al parecer lo que viene no es muy alentador, considerando la segunda ola que se registra en Europa. Es posible que eso nos toque a finales de verano, si eso pasa, sería un pésimo momento ya que en

marzo es el mes en que parte todo. Esto sin duda va a marcar el panorama económico del próximo año.

De parte del Gobierno, la inversión en infraestructura será clave, y habrán otras iniciativas para dinamizar la economía. Hay que poner el ojo en la industria de la paquetería y última milla que han crecido en estos escenarios.

¿Cuáles serán los factores para poner atención, tanto a nivel internacional como local?

Las dos variables más importantes serán el tema pandemia indiscutiblemente marcará la agenda, por otro lado, desde la situación interna de Chile, todo este proceso constituyente y de paz social también es necesario que se logren los acuerdos necesarios que permita sacarlo del radar de los problemas que están impidiendo que el crecimiento sea el que hubo antes de los episodios de octubre del año

pasado. Ambos factores disminuyen la actividad económica.

¿Cuál prevalece sobre otro?

Es difícil decirlo, pero la pandemia es un tema global, que cierra las fronteras, por ello afecta mucho al comercio, pero el otro factor también tiene su cuota de importancia. La mesa de negociación tuvo momentos bastante delicados que afectaron al sector.

Desde el punto de vista de los insumos del transporte, ¿Cómo crees que evolucionarán?

El fenómeno de la baja del petróleo, que fue inédito, está directamente ligado al menor consumo mundial. Ese es claramente un fenómeno de oferta y demanda y no sé si volvamos a verlo repetido en la magnitud que se produjo y ello está 100% vinculado al tema pandémico. Y los demás costos del transporte están principalmente indexados al dólar, por ello y el la medida en que el tipo de cambio nos desfavorece pone una presión importante en todos los costos del transporte, porque casi todos son insumos que son importados. Aparentemente, el tipo de cambio fluctuará en una banda relativamente estable. Mientras no ocurra nada mundialmente fuera de panorama, como podría ser una situación de inestabilidad política en los Estados Unidos, que sí podría afectar el tipo de cambio, vemos que el dólar ha fluctuado en una banda de precios predecible que es, además, la que los expertos pronostican para el próximo año. Así, de no haber una sorpresa, los costos deberían

mantenerse estable durante 2021, en un escenario de planificación estratégica. Habría que estar atento a la evolución del precio del cobre y la situación que se dará entre Estados Unidos y China, que son las variables macroeconómicas que en Chile determinan en gran parte el precio del dólar.

¿Cómo crees tú que afectará el proceso constituyente a la economía?

No hay una opinión única respecto a eso, hay sectores que piensan que libera presión en la economía y otras que creen que produce incertidumbre. Las inversiones, en general, son adversas a los procesos de riesgo y poca certeza, pero yo creo que atribuirle en este momento un efecto contrario a la inversión, yo creo que puede ser prematuro hacerlo. Sin embargo, hay que mirarlo con mucha atención, porque de la manera en que se desarrolla este proceso es en lo que definitiva puede terminar generando un proceso que en último término significa que Chile como un país menos interesante para invertir.

Un poco lo que pasa en Argentina, pero ese sería el peor escenario, pero yo no veo que estemos ni cerca de una situación como esa. No sería tan alarmista con este proceso y su afecto en la economía.

¿Cómo crees tú que afecta desde la economía, la reciente movilización de CNTC?

La primera mirada es que el sector se encuentra fraccionado, debido a que no todos los gremios se suma-

ron. Lo que se logró está en el foco en la seguridad en las carreteras, y lo más importante en esa línea es participar al gobierno en la pérdida de los atentados, en términos de reposición de activos, pero aún no se ve una baja real de la violencia, ya que el hecho más grave ocurrió después que fue la muerte del carabinero en Ercilla. Hubo un efecto económico importante con la movilización, pero una vez terminada, aun no se ven efectos de largo plazo. Sin el efecto que tuvo, que fue grande, el Gobierno no hubiese allanado el terreno para firmar el acuerdo.

Hoy el mercado camionero ha vendido bien, incluso en pandemia, al punto que se habla de un quiebre de stock de camiones. ¿A qué crees que se debe este fenómeno?

Esta menor oferta de camiones está directamente unida a este blackout de cadena de suministro global y con foco en China, que estuvo varios meses con toda su cadena de suministro suspendida.

Se produjo no solo en camiones, sino que también en otros tipos de bienes de capital. Es por eso que ahora se habla de la cadena de suministros dual, las empresas que dependen de cadenas de suministro únicas, hoy tienen dos alternativas para que no ocurra que haya un desabastecimiento de productos de toda naturaleza.

Eventualmente se puede esperar una alza de los precios. Lo que vemos en este reorden mundial del transporte y distribución, que

hay un proceso fundamental en la cadena del transporte B2C (business to consumer, o de empresa a consumidor final). Estas empresas que hacen la última milla que crece mucho, la han tomado empresas de delivery, mientras que el transportista tradicional se hace cargo del transporte de empresa a empresa.

Estoy seguro que el proceso más estratégico de acá en adelante, no será el empresa a empresa, sino el empresa cliente final y creo que los gremios tiene un desafío de ver cómo se articulan estrategias de colaboración con empresas de última milla para no quedarse fuera de este negocio. Ahí advierto una consecuencia muy directa de esta nueva normalidad, tanto así que el Ministerio de Transporte presentó un Plan de logística urbana por primera vez, que incluye big data, nuevas tendencias que se utilizarán para modelar el nuevo transporte.

¿Cuáles son los próximos desafíos en las empresas de transporte?

En el mundo ha pasado algo que no va a volver atrás. Explotó el canal de compra por internet y la logística asociada. Eso no va a volver atrás, si esto es así, si una empresa no está entrando en el negocio de la última milla, se quedan fuera del gran negocio, pueden terminar con el foco en el nicho de menor rentabilidad. La carga grande genera menor rentabilidad que la carga fraccionada, y además que si no puede ofrecer se van a quedar fuera de esa parte del negocio.



**Motor CUMMINS
ISF 3.8 de 160HP**

- Con furgón carga general
- Capacidad de carga 6.000 kilos

**Próximamente
unidades por
llegar**



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

+56 9 94443228

[PRUEBA SOBRE RUEDAS]

Renault Trucks T High 520

VANGUARDIA FRANCESA

Hace unos meses se estrenó en Chile uno de los ejemplos más claros de la última generación de camiones tractores carreteros: el T High 520 de la casa francesa representada por Salfa. Un ejemplo de cómo la alta tecnología propone una visión segura y eficiente para la larga distancia.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Renault Trucks



En un año dominado por el COVID-19 pocos estrenos de importancia se han presentado en el mercado camionero nacional, más allá de que las cifras de ventas tienden a recuperarse, la agenda de estrenos ha sido acotada. No obstante, en este año se estrenó uno de los modelos más sofisticados del último tiempo entre camiones pesados: el Renault Trucks T High 520, la nave insignia de la casa francesa, que se hizo presente en Chile en septiembre.

Se trata de lo más avanzado de la casa francesa hoy y el modelo que domina su gama. Es un tracto camión pesado, de larga distancia y alta tecnología que se enfoca en dos ítems claves hoy para el negocio del transporte: la eficiencia y la seguridad; sin olvidar el alto nivel de confort que una

marca que se posiciona en el segmento premium del transporte, puede ofrecer.

“Este modelo destaca por su peso ligero y diseño aerodinámico. El diseño de la cabina ha sido pensado 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” afirmó, en el lanzamiento del modelo, Guillermo Donoso, gerente de la división camiones de Salfa.





Paso al futuro

Desde la estética es claro que el Renault Trucks T High 520 luce como uno de los más avanzados del mercado, siguiendo el estilo europeo de cabinas frontales, limpias en diseño, pero dotadas de las últimas tendencias y con claro guiños tecnológicos que dejan claro que se trata de modelos que están en el tope del desarrollo actual. Pocos modelos hoy le podrían competir en esta área, todos claro de origen Europeo y ya estrenados hace algún tiempo en nuestro país.

De líneas rectas, severas y superficies limpias, tiene un aspecto ascético y que transmite perfeccionismo en su desarrollo. Grandes grupos ópticos compuestos, flanquean su parrilla central tra-

pezoidal, en cuyo centro domina el logo Renault. Grandes áreas limpias, carentes de nervaduras no sólo entrega un aspecto limpio, sino que ofrece buenos lugares para poner marcas o el nombre de la empresa.

Estos valores futuristas y limpios, se transmiten también desde el interior de la cabina.

Sofisticación tecnológica que se percibe mediante excelentes materiales, y perfectos ensamblajes que expresan calidad. En la consola central alberga su sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil integrada, mientras los controles del chasis se encuentran algo más abajo. Los controles de confort se encuentran más cerca del acompañante, mientras que el freno de estacionamiento eléc-

trico domina el tablero desde su centro. Un muy sofisticado cuadro de instrumentos y un volante con controles integrados (incluyendo los mandos de su sofisticada transmisión Opticruise), terminan por brindar una experiencia de usuario premium, eficaz y muy suave en sus mandos.

En Chile, la variante lanzada en septiembre corresponde a 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.

La cadena cinemática mantiene la caja de cambios Optidriver AT 2612F, de funcionamiento rápido y suave, además de fácil de operar que admite perfectamente los 2.550 Nm que es capaz de erogar su motor.

Para activar la caja de cambios Optidriver, disponemos de un mando situado a la derecha del árbol de dirección. Desde ese mando podemos seleccionar las marchas y pasar de modo automático a modo manual.

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: sus elementos de aluminio están pensados para ahorrar peso, el compresor de aire se desconecta para generar ahorros en el consumo, algo clave en largas distancias; sus deflectores mejoran su performance aerodinámica y su Control Crucero con Optiroll, que es capaz de detener la inyección de combustible que se activan sólo en ciertos momentos, de manera de aprovechar la inercia y mejorar los márgenes de la empresa, ahorrando combustible en cada ruta.

Entre sus sistemas se encuentra la asistencia de arranque en pendiente (Hill Starst Aid), la alerta de cambio de carril, el regulador adaptativo de velocidad y el fre-



nado 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.

Hablamos del paquete Optifleet un 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.



- Motor FXi13 /Euro V)
- Potencia: 520 HP
- Torque: 2.550 Nm
- Trasmisión Optidriver Automatizada 12 hacia adelante y 2 de reversas
- Control crucero Optiroll
- Asistecia de Arranque Hill Starst Aid

Mirada de mujer: el importante rol femenino en el mundo del transporte

Las dirigentes de la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas Logística y Servicios de Antofagasta (Asgremutrans A.G) y la Federación de Camioneros del Norte (FedeNorte) pavimentaron el camino para las siguientes generaciones. Hoy, ambas reflexionan sobre el aporte femenino que le han otorgado al mundo del transporte de carga.

Textos: Paulina Canelo / Fotos: FedeNorte



La presidenta de FedeNorte, Silvia Salazar y la de Asgremutrans A.G, Marianela Cifuentes, crecieron en el mundo camionero. Ambas dirigentes se criaron en ese ambiente y heredaron el interés por el transporte gracias a sus familias.

Antes de que ellas pertenecieran a la CNTC y a sus respectivos gremios, el trabajo era más solitario. No existían federaciones para mujeres transportistas, la labor era completamente independiente.

En el caso de Silvia Salazar, durante los años ochenta formó "Estrella del Norte", un Sindicato de Mujeres Internacional donde trabajaba trasladando pasajeros internacionales. Más tarde, en 2016, lideró una movilización que terminó con grandes beneficios

para el rubro camionero de toda Sudamérica. Era presidenta de la cuando conoció a Sergio Pérez, presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC). Hoy, lidera FedeNorte con un equipo de más de 35 mujeres. "Lograr que las mujeres pertenecieramos al transporte y que nos aceptaran fue un arduo trabajo. Yo creo que dijimos las mujeres estamos presentes, aquí estamos y nos ha ido bien", señaló.

Por su parte, Marianela Cifuentes es hija de un transportista. Creció viendo a su padre en este rubro del cual se encantó.

Desde un principio, vio una oportunidad de introducir a las mujeres en el mundo del transporte de carga. Bajo esta premisa, su labor como presidenta de Asgremutrans A.G siempre ha sido lograr un gremio más equitativo. En esta línea, Marianela considera que su aporte personal en la Asociación ha sido "proponer ideas innovadoras para que la equidad de género permanezca en el transporte de carga por carretera".

Ambas concuerdan en que el rubro es muy "masculinizado", sin embargo, destacan el avance que ha habido desde su incorporación hasta hoy. "Era difícil, la mujer era muy mal mirada, que te vieran con las manos llenas de grasa, que te vieran toda sucia. El hombre no te respetaba, ahora sí y lo hemos demostrado, nos respetan y admiran", reflexiona Silvia. En esa misma línea, añade que "de a

poco estamos empezando a tener más opinión, a ser más conocidas y tener más responsabilidad dentro de este gremio", concluyó Marianela.

Influencia en la reactivación económica

La crisis sanitaria por el COVID-19 ha provocado una recesión económica mundial. Sobre este punto, el rubro camionero también ha tenido que sobrellevar la pandemia. "Nosotras hemos permanecido trabajando, nuestros camiones no paran y eso es un gran aporte a la economía de Chile. Nos ha afectado de cierto modo, pero hemos sabido lidiar con ella, para no paralizar el transporte y la gente que está a cargo de nosotros", señaló la presidenta de FedeNorte.

Por su parte, la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas Logística y Servicios de Antofagasta está preocupada de "la familia y su bienestar, por eso siempre estamos apuntando a que nuestro trabajo sea seguro para que la familia progrese y también el país", declaró la presidenta de Asgremutrans A.G.

El futuro de las mujeres en el rubro

Con respecto a los prejuicios que pudiesen existir en el rubro, sobre las diferencias o dificultades para ejercer esta labor, "no debería haber ningún inconveniente dado que las mujeres pueden realizar el mismo trabajo que los hombres sin ningún problema", señaló Marianela.

Sobre esto, Silvia agrega que "no hay un problema muy machista que no te deje participar, yo creo que más que nada es la voluntad y que tú sepas hacer siempre las cosas con respeto".

Tanto Marianela como Silvia coinciden en que el género femenino ya se instaló en el transporte de carga por carretera. Más allá de las dificultades en el ingreso a esta labor, ambas ven con optimismo el futuro femenino en el mundo camionero.

"No habían mujeres presidentas de federaciones en este gremio, eso es algo grande que hemos logrado. Y que como mujer y como presidenta va a quedar estampado y va a quedar en la historia de la CNTC", confesó Silvia Salazar.

En esa línea, la presidenta de Asgremutrans A.G agregó que "un gran futuro va a depender de que todos nos demos cuenta de que las mujeres, a nivel laboral, son igual que los hombres. En el transporte de carga por carretera esto todavía es incipiente", señaló Marianela Cifuentes.

Pero, ¿qué viene ahora? Según la presidenta de FedeNorte, "a las mujeres que ya no las saca nadie del gremio del transporte. Somos mujeres de grandes ideas y queremos que esto crezca. Y esto, es gracias a la única Confederación Nacional que le ha dado la oportunidad a las mujeres de pertenecer a este rubro", finalizó Silvia.

[PRUEBA SOBRE RUEDAS]

FAW JH6

MAESTRO FAENERO

Los camiones chinos en nuestro país se han ganado una buena fama de robustos y fiables, características ideales para el sector más severo de aplicaciones faeneras, que con este producto, el FAW JH6 8x4, de 420 caballos de poder, cubre a cabalidad.

Texto: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Sergio Salazar



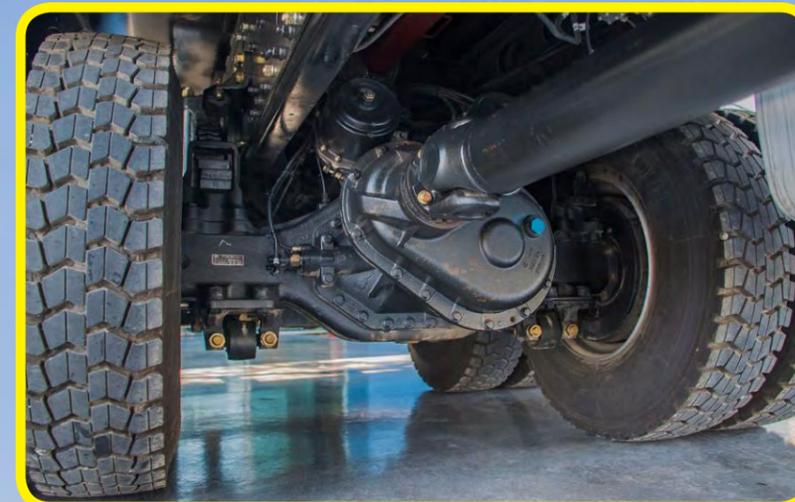
El desconfinamiento llegó, pero la incertidumbre sigue, sobre todo en el sector económico. Los efectos de la pandemia global COVID-19 se han sentido en todo el mundo y nuestro país y su sector camionero no es la excepción. Como el transporte cubre una amplísima variedad de industrias, algunas áreas se han visto más o menos afectadas, pero los analistas son claros: se viene la reactivación y la minería y obras civiles serán un puntal de los nuevos tiempos que se vienen.

Es por ello que no es mala idea conocer un producto que permite a los transportistas aumentar su capacidad productiva en esta área, cómo el FAW JH6 8x4 de 420 HP, un faenero de alta severidad diseñado para la fiabilidad y soportar las condiciones más exigentes de trabajo. Un producto que destaca por llevar más lejos la robusta genética de una marca como FAW, que se desarrolló desde los vehículos militares, como gran parte de la industria automotora del gigante asiático.

Este modelo oficia de nave insignia en el portafolio de FAW en el país y la variante en particular es la de mayor severidad dentro de su gama para faenas. Esto debido a su poderoso tren motriz y su sumamente robusto chasis para tolva, con configuración de tracción 8x4, que asegura una poderosa tracción y una siempre correcta distribución de peso por eje, además de la agilidad que le es capaz de brindar su doble eje direccional.

Ideado para el transporte de áridos en condiciones de terreno complicadas o difíciles, su robustez resalta a la vista, principalmente por su imponente tamaño y su gran despeje del suelo, que asegura que puede operar en terreno irregular.

Su estilo de diseño toma las enseñanzas de los grandes constructores europeos, con una cabina frontal de líneas puras, con una parrilla central en el mismo color que el resto de la carrocería, cuyo elemento protagónico en el logo de la casa FAW.



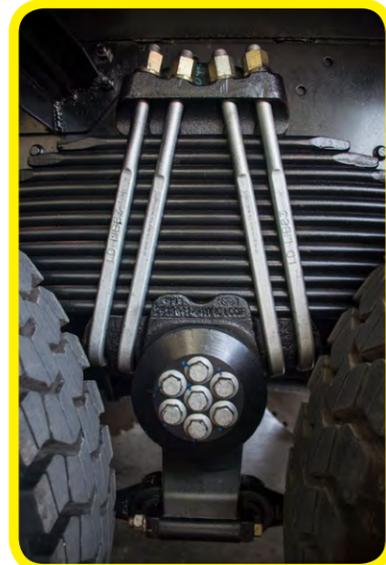
Visera, espejos retrovisores y protectores bajos en negro, le brindan un look severo y atractivo. Destaca en la faena.

En su interior encontramos una cabina amplia, con litera simple, que aumenta las capacidades operativas del FAW JH6. Su diseño es limpio, materiales de buena calidad y elementos bien ensamblados, dan la bienvenida, con un buen nivel de equipamiento que incluye ventanas eléctricas, aire acondicionado y limitador de velocidad. Cuenta con suspensión independiente al chasis.

Su cuadro de instrumentos es claro y fusiona lo tradicional en su tacómetro y velocímetro, con lo digital en su pantalla central, mediante la cual se puede acceder a la información operativa de la unidad. Una teclera en la consola central aloja los switches de sistemas como el bloqueo de diferencial, la operación de las toma de fuerza o el uso de la tolva. Fácil operación y una entrega de información clara y eficiente.

Fuente de poder

El corazón del FAW JH6 8x4, es un motor de seis cilindros en línea, de 11 litros de desplazamiento, capaz de erogar una potencia de 420 HP, con un torque de 1.900 Nm, que cumple con la normativa de emisiones Euro V. El poder que es capaz de desarrollar este motor de origen FAW, se administra a la tracción mediante una transmisión de 12 relaciones más dos reversas, sincronizadas.



El chasis del modelo se basa en una arquitectura de largueros de acero de alta resistencia soportados por paquetes de 10 resortes adelante y paquetes de 12 hojas en la parte trasera. En este mismo eje se ubica su poderoso tándem tractor, compuesto por un diferencial central, además de los que cuenta por eje, con cubos reductores para asegurar al traspaso del torque al terreno.

Su peso en orden de marcha es de 12.200 kg, mientras que su capacidad de carga llega a las 31

toneladas. Su velocidad máxima es de 88 Km/h y puede enfrentar pendiente de hasta 30%. Su ángulo de ataque es de 18°, mientras que el ángulo de salida está en los 40°.

En materia de seguridad y frenado, el FAW JH6 se vale de un sistema de doble circuito neumático para los frenos de servicio, que sirven a un sistema de fricción de tambor, que proteger los componentes en un ambiente de trabajo exigente. El freno de estacionamiento, en tanto, se basa en un pulmón de



aire con resorte para bloquear el movimiento de manera total. Cuenta con retardador hidráulico y freno de estrangulación al escape para asegurar el control en cualquier condición.

La unidad de prueba contó con una batea para áridos de origen Hardox, de origen; que se complementa con un sistema de levante hidráulico Hyva, también integrada desde origen.

En Ruta

Lo primero que sorprende del FAW JH6 es el avance en calidad, tanto de materiales como en integración, de los fabricantes chinos. Confortable y práctico en ruta, es un camión noble y fácil de operar, a pesar de su masa y sistemas. Su alto torque



se lleva bien con la operación de su transmisión sincronizada, clave para que ninguno de los componentes se dañe durante la operación.

Una excelente combinación de robustez y alta capacidad, con un precio que permite a muchos transportistas ampliar su gama de servicios hacia el transporte de áridos, sector que -dada los planes de reactivación mediante inversiones en obras públicas- se espera tenga un importante auge en los próximos meses.

FAW JH6 8x4 420 HP

- Motor: FAWDE CA6DM2-42E52, de seis cilindros y 11 litros de desplazamiento.
- Potencia: 420 HP
- Torque: 1.900 Nm.
- Transmisión: FAST 12JS-DX240OTA, de 12 relaciones más 2 reversas
- Frenos Motor: de estrangulación al escape
- Frenos Servicio: de tambor, doble circuito neumático
- Capacidad de carga: 31 toneladas
- P.B.V: 12.200 kg.
- Retardador: FAST, hidráulico

Webfleet Solutions, lanza primer servicio de monitoreo de remolques, semirremolques y activos en Chile

lanzó en Chile Link 340, dispositivo que da la posibilidad de tener visibilidad sobre la posición y el uso de sus activos rodados, como remolques, semirremolques, generadores y otros equipos. Los usuarios pueden elegir ser avisados cuando un activo está siendo utilizado, cuando sale de un área designada o cuando se detecta cualquier movimiento. Esto ayuda a reducir tanto el riesgo de robo como la probabilidad de uso indebido. Se puede configurar para alertar al usuario cuando se requiere mantenimiento, lo que ayuda a preservar el valor del activo.

"Nuestro enfoque siempre está en proporcionar información oportuna y en hacer que el proceso



de trabajo sea más simple, más seguro y más eficiente", dijo Raúl Aranguiz Borgeaud, Country Manager de Webfleet Solutions Chile. "Y eso es precisamente lo que hace nuestro software de Seguimiento de Activos."

Los remolques equipados con un dispositivo LINK 340 entregan

información de activos acoplados, que se muestra automáticamente en el mapa tanto para el camión como para el remolque. Los usuarios pueden identificar fácilmente cuáles de sus activos están conectados a qué vehículo, o qué máquina está siendo transportada por qué camión.

Nueva Camioneta Peugeot Landtrek se acerca a Chile



En el lanzamiento regional, además de definir qué versiones llegarán al país, se mostró la Expedición Peugeot Landtrek, uniendo las Américas, una iniciativa que pretende demostrar las cualidades de la nueva pick-up de Peugeot, a través de los países que la

Atacama, tradicional zona del Dakar, además del centro agrícola y el sur forestal. Todo un desafío para demostrar robustez y fiabilidad.

La expedición es clave para la introducción de este producto,

comercializarán. Un desafío que contempla las más difíciles condiciones, solo en Chile deberá atravesar el Desierto de

al ser Latinoamérica la primera región en ser lanzada en el mundo. "Para mí, es una enorme satisfacción estar hoy con ustedes en el lanzamiento de la Nueva Peugeot Landtrek, uno de los más importantes y estratégicos en la historia de nuestra región. ¡Y estoy aún más satisfecho porque América Latina es la primera región del mundo en lanzar esta nueva pick up!", comentó Patrice Lucas, Presidente de América Latina y miembro del Comité Ejecutivo de Groupe PSA.



V. ORLANDI
TOWING SYSTEMS
made in Italy since 1859

BOLOGNESI SpA

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



RECOVER SEGUROS revisará de manera gratuita los costos de seguros de socios CNTC

La corredora de seguros, especializada en el transporte, puede analizar si los transportistas tienen seguros sobre el precio de mercado, costos de arrastre y renegociar para hacer más eficiente la estructura de seguros de la empresa para maximizar sus beneficios.

Textos: Equipo Revista SOBRE RUEDAS / Fotos: Recover Seguros

Recover Seguros es una empresa que se encuentra en el sector de la actividad del transporte de carga. Especializados en esta área productiva, conocen bien las necesidades del sector y su prioridad es ayudar a las empresas de transporte, emprendedores y camioneros, a resolver un área tan importante, como los seguros.

Su experiencia en el sector se hace patente en las soluciones que ofrecen a los actores de la industria. Buen ejemplo es su más reciente servicios, un acuerdo desarrollado en exclusiva para la CNTC y sus federaciones, gremios y asociados: una completa auditoría en seguros que tiene como finalidad bajar los costos de las empresas en ese ítem, detectando pólizas antiguas, gastos extras, áreas sub aseguradas o sobre aseguradas. Tras el análisis de los expertos de Recover, puede renegociar con las aseguradoras, de manera de aumentar los márgenes del negocio de los transportistas que opten por esta revisión gratuita.

"Se trata de un servicio que creamos de manera exclusiva para la CNTC y que busca realizar un análisis de los seguros que tienen las empresas de transporte en varias

áreas. En el fondo es una asesoría a cada socio, donde queremos revisar que seguros y coberturas tienen, si están bien asegurados y conocer, tras ese análisis, si podemos obtener mejores

precios. Es una asesoría gratuita y los transportistas se beneficiarán con una baja de costos en este ítem", asegura Jaime Fuenzalida, director comercial de Seguros Recover.

Esta asesoría gratuita, es un servicio ideal para que los socios participen como asociación, explica el ejecutivo, "contactar a una asociación, que pertenece a la CNTC, contactamos a sus dirigentes, y conseguimos las pólizas de todos los asociados, con ese volumen, con una flota grande de camiones -entre todos los socios de la zona- las aseguradoras dan mejor precio, lo que permite bajar los costos de todos los asociados que son analizados por Recover Seguros, "el nuevo servicio cuenta con varias ventajas para los empresarios del sector. No solo permite hacer más eficientes los costos de



la empresa, sino que además permite que si algún camión tuvo un accidente, es posible evitar que el ítem de siniestralidad que sube los costos de las primas, producto de tener muchos seguros en una compañía, esto lo eliminaría en función de obtener un mejor precio con las aseguradoras", agrega el director comercial de Recover.

"De esta manera algunas empresas que han tenido dificultades o accidentes con sus vehículos, pueden bajar sus costos en seguros, simplemente aprovechando la asociatividad que ya tienen, y aprovechar los volúmenes de sus flotas unidas para lograr mejores precios, bajar sus costos, y finalmente tener mejores márgenes operativos, algo que es clave en el escenario actual para ser más eficientes y exitoso en el transporte" finaliza Jaime Fuenzalida.



Para qué gastar demás

LLEGÓ EL GIGANTE DE LAS TOLVAS

FAW



F 4042

F 3237

Precio venta Desde | **\$64.000.000 + IVA**

 Caja de 10 velocidades

 Inyección directa Common Rail

 Aire acondicionado

 Frenos de Aire

 Potencia motor 370 y 420 HP

 Turbo Intercooler

 Capacidad 15 y 20 m³

 Motor Diesel 6 Cilindros

+56 9 94443228

AA Comercial: protagonista de la economía circular

Con presencia desde el año 2004 en la importación y comercialización de neumáticos para buses/camiones y autos/camionetas, y desde el año 2013 actor principal en la economía circular, con la instalación de su planta de renovado de neumáticos

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Sergio Salazar



Arturo Rivera socio fundador y Alicia Rivera, gerente contralor

La economía circular, tema que cada día cobra más importancia en el mundo entero, debido a su estrecha relación con el cambio climático y a que las principales economías del planeta ya están transitando desde un modelo económico lineal a un modelo eco-

nómico circular, y en el caso particular de Chile, impulsado por la promulgación de la ley REP (Responsabilidad Extendida al Productor), tiene que ver con cómo ser eficientes en el consumo de recursos y como extender la vida útil de esos recursos.

En el caso de AA Comercial, con sus marcas exclusivas LONG MARCH y ROAD LUX, este desafío de ser actor principal en esta economía circular, comenzó a fraguarse en el año 2013, cuando el grupo AA Comercial decidió instalar una moderna planta de recauchaje



(renovado de neumáticos) en la comuna de Lampa, con el objeto

de reutilizar los neumáticos que habían finalizado su primera vida,

extendiendo su vida útil a través de un proceso de reemplazo de la banda de rodadura del neumático.

El compromiso de AA Comercial con sus clientes, es ofrecer un neumático nuevo de excelente calidad, de sus marcas exclusivas LONG MARCH/ROAD LUX, absoluta y probadamente recauchables debido a su excelente carcasa y a su construcción en base a carcasa + 4 cinturones completos, retirar los cascos ya gastados y extender su vida útil ingresándolos a su propia planta de recauchaje.

De este modo, AA Comercial genera a sus clientes un importante ahorro en sus costos por kilómetros recorridos y al mismo tiempo contribuye con el medio ambiente, reutilizando las carcassas que en la mayoría de los casos van a parar a vertederos o simplemente son botadas en lugares prohibidos contaminando nuestro hábitat. Los cascos que no son recauchables o renovables, se envían a reciclar a plantas de reciclaje material, con sus respectivos certificados de disposición final. Adicionalmente, en el caso de aquellos clientes que no quieran o no puedan recauchar, les ofrece la posibilidad de comprar sus cascos en buenas condiciones, en particular los cascos LONG MARCH/ROAD LUX y por su propia cuenta los recaucha y los comercializa, ofreciendo una alternativa más económica a sus clientes y, una vez más, reutilizando cascos que de otro modo solo contaminarían nuestro medio ambiente; para AA Comercial, esto es ser protagonista de la economía circular.

MTT completa construcción nueva estación intermodal Los libertadores y alista su apertura

La estación recién finalizada cuenta con 24 áreas de estacionamiento para buses urbanos, interurbanos y rurales, y permitirá una conexión directa con la Línea 3 del Metro, lo que beneficiará en gran medida a las comunas de Conchalí, Colina, Tiltil, Lampa, Quilicura y Huechuraba.



La mejora al transporte público implicó una inversión fiscal de US\$ 19,3 millones y presenta una superficie total de 2,8 hectáreas.

Según las cifras del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, esta obra beneficiará a más de 45 mil personas al día, más de 1

millón al mes y 14 millones al año, ya que al menos el 50% de los pasajeros debería pasar por dicha estación.

Gobierno monitorea entrada en vigencia de la apertura de fronteras en el Aeropuerto de Santiago.

A partir del 23 de noviembre, el país comenzó la apertura

paulatina de las fronteras. Los extranjeros que quieran ingresar

a territorio nacional deberán tener el formulario de Declaración Jurada para Viajeros, un resultado negativo de PCR realizado hace no más de 72 horas y un seguro de salud que tenga cobertura de COVID-19.



En "marcha blanca", quienes vengan de países de "alto riesgo" deberán hacer cuarentena de 14 días. Sin embargo, desde el 8 de diciembre, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones señaló que empezaría una apertura más completa para efectos de protocolos y trazabilidad.



SACA BIEN TUS CUENTAS

MACK TU MEJOR NEGOCIO

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

- Durabilidad.
- Confiabilidad.
- Excelencia en la aplicación.
- Costo total de propiedad.
- Fácil para hacer negocios.
- Siente orgullo de ser dueño de un Mack.



DRIVE™

MACK GUARDDOG CONNECT

RESPALDO EN TODO CHILE

81 AÑOS DE EXPERIENCIA

GARANTÍA SALFA

600 360 6200
salfacamiones.cl

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

Asgremutrans A.G trabaja en la obtención de becas para licencias A5

La gremial femenina potencia a sus nuevas socias preparándolas para integrarse al mundo del transporte.

Actualmente, la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas, Logística y Servicios de Antofagasta (Asgremutrans A.G) está trabajando en un proyecto para mejorar su rubro. Debido a la carencia de conductores y conductoras, está buscando opciones para acceder a las becas de licencias A5 para reforzar esa área.

Asgremutrans se encuentra en pleno proceso de reforzamiento de su gremio. Así lo comenta su presidenta, Marianela Cifuentes,

quien está enfocada en fortalecer una de las tareas pendientes en su rubro, aumentar la cantidad de conductores y conductoras de la Asociación. Para ello, está bajando posibilidades para obtener becas especiales en licencias A5. Es decir, para la conducción de vehículos de carga.

En paralelo, la presidenta de Asgremutrans A.G ha tenido reuniones con otras autoridades para buscar soluciones y mejoras en la seguridad de sus asociados. Los puntos tratados hasta el momento incluyen la renovación de las zonas de descanso y la creación de un aparcadero de camiones regional. Bajo esta premisa, Marianela Cifuentes



señala que "estamos trabajando en potenciar nuestra calidad regional, en el sentido de tener mejores contratos y reforzar la contratación de mano de obra local en el transporte de carga por carretera".

FedeNorte alista gira para captar nuevos asociados

Durante noviembre, la Federación de Camioneros del Norte (FedeNorte) comenzará una gira en el territorio. El objetivo de este proyecto pretende estar en contacto más cercano con sus asociados, conocer sus problemas y recopilar toda la información necesaria para comunicarse con los dirigentes del gremio.



Según su presidenta, Silvia Salazar, también buscará captar nuevos asociados que quieran incorporarse a la Federación. La

iniciativa busca fortalecer los lazos con los asociados antiguos, informar sobre la labor que realiza

el gremio, incorporar nuevas personas y fortalecer el transporte en el norte del país.

CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



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



COMPRAMOS TU
RANDON
USADO

SEGURO ✓
RÁPIDO ✓
FÁCIL ✓

EPYSAEQUIPOS.CL/USADOS

CHILEAUTOS.CL/EPYSA2

Transporte cero emisiones: los recientes estrenos

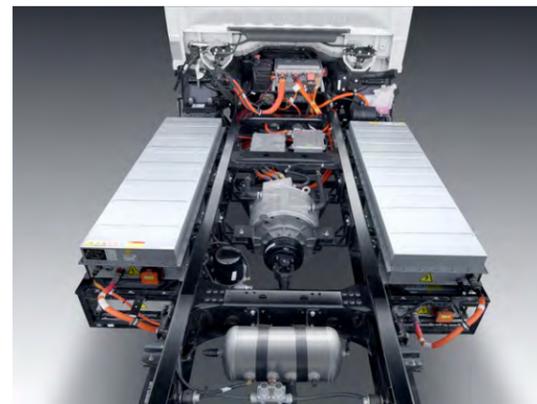
La electromovilidad avanza a pasos agigantados y en el último tiempo, dos conocidas empresas lanzaron sus nuevos modelos movidos por electricidad, buenos ejemplos para que las empresas comiencen a probar con el futuro del transporte.

Texto: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Marcas

El futuro se asoma y es eléctrico. Lo que comenzó con autos híbridos, estrenados hace más de 13 años en nuestro mercado, hoy se expande al transporte de carga y no solamente en materia de vehículos livianos. La tendencia es tan fuerte que solo en el último mes se lanzaron dos nuevas soluciones eléctricas en nuestro mercado.

La novedad más importante, desde el prisma camionero, es el nuevo JAC N55 Electric Truck, el primer camión de reparto urbano, 100% eléctrico de la marca china representada por Dercomaq, y que lidera el market share de marcas provenientes del gigante asiático.

El JAC N55 es un camión de cabina simple, eminentemente urbano y corta distancia, que utiliza un motor eléctrico con una potencia de 65 kW y máxima de 130 kW, con un torque que puede llegar a los 1.200 Nm. Es alimentado por



un paquete de baterías de litio-ferrofosfato de 180 amperios-hora en apenas 3 horas con corriente directa (2 horas 0 a 80 % / 3 horas 0 a 100 %).

De esta manera, el Jac N55 puede lograr una velocidad máxima de 90 km/h y lograr una autonomía de hasta 200 kilómetros, según el ciclo C-WTVC, con un consumo de 0,372 kWh por kilómetro a una velocidad media de 60 km/h.

Su largo de 5,995 metros, un ancho de 1,995 metros en su cabina, una altura de 2,33 metros, una distancia entre ejes de 3,365 metros y un largo carrozable de 4,31 metros. Su peso bruto es de 5,5 toneladas y tiene una capacidad de carga útil de 2,15 toneladas. Además, está equipado con furgón para carga general con puerta lateral de medidas 4,6 x 2,2 x 2,2 metros, especial para transporte de cargas volumétricas.

Cuenta con frenos de servicio neumáticos, de doble circuito, con discos en eje delantero de disco y tambor en eje trasero con ABS, con freno auxiliar es regenerativo, que alimenta las baterías aprovechando la inercia.

Su cabina es para tres personas con aire acondicionado, alzacristales eléctricos, computador a bordo, comandos de radio al volante y radio MP5 con conexión USB; ofrece además techo de escotilla regulable, dirección servo asistida hidráulica, volante con altura regulable, cierre centralizado con mando a distancia, luces diurnas con control eléctrico de altura de ópticos principales, cámara de retroceso y lateral y ventana trasera, entre otros, son otras de las cualidades destacadas del camión.

Electricidad urbana

Por otra parte la marca Maxus, representada por Andes Motor, empresa de Grupo Kaufmann, estrenó el EV30, furgón compacto eléctricos que a inicios de 2019 realizó su debut en China.

Modelo ideal para trayectos urbanos, cuenta con un motor eléctrico de última generación de 85 kW capaz de producir 114 caballos de fuerza y 250 Nm de torque asociado a una transmisión automática. Este conjunto le otorga una autonomía superior de 200 kilómetros, incluso transportando una carga de más de 850 kilos.

“Estamos satisfechos de que nuestra familia de eléctricos crezca, ya que uno de los objetivos que Andes Motor se ha trazado para Maxus es desarrollar el portafolio más amplio del mercado de vehículos comerciales con motorización cero emisiones.

A nivel internacional, el EV30 debutó en el mercado inglés, el cual tiene altos estándares de seguridad y equipamiento, donde tuvo un lanzamiento exitoso. En Chile, tanto por sus características técnicas como también por su apariencia, figura y estilo futurista, esperamos contar con una relevante presencia en el segmento”, explicó el product manager de Maxus, Kevin Flefel.

Entre sus capacidades se cuentan 4,8 m³ de volumen de carga, los que se extienden a 6 m³ en la versión L. Su doble puerta trasera posee una apertura de 180°; cuenta con frenos regenerativos de tres niveles, ABS+EBD+BAS, control de estabilidad (ESP), control de tracción, doble airbag frontal, sistema de arranque con freno, cabina con deformación programada, sistema de desconexión de alto voltaje (norma europea), sensor y cámara de retroceso, entre otros. 



Ambev y VW Camiones se asocian para la entrega de los primeros e-Delivery. 100 camiones eléctricos en 2021



El lote es parte del plan de Ambev de tener 1.600 camiones VW eléctricos en su flota asociada para el 2023.

São Paulo, octubre de 2020 - Después de dos años de probar el desarrollo de una tecnología pionera en América Latina, Ambev y VW Caminhões e Ônibus oficializaron esta semana

un acuerdo para entregar los primeros 100 camiones eléctricos e-Delivery. A partir de la segunda mitad de 2021, los vehículos distribuirán las bebidas de Ambev usando energía totalmente limpia por las calles de São Paulo y Río de Janeiro. El acuerdo forma parte del compromiso de la compañía de tener 1.600 camiones eléctricos Volkswagen en su flota

asociada para el año 2023, uno de los mayores anuncios de este tipo en el mundo.

El prototipo del primer camión ligero 100% eléctrico de América Latina impulsado por energía limpia mostró excelentes resultados después de que e-Delivery recorriera 30.000 kilómetros en pruebas de



ingeniería y condiciones de funcionamiento reales en la ciudad de São Paulo. En este período, se dejaron de emitir más de 22 toneladas de CO² y se ahorraron 6,5 mil litros de diésel. Ahora, el e-Delivery comenzará a producirse a gran escala en el Centro de Desarrollo y Producción de VW Caminhões e Ônibus en Resende (RJ). El camión eléctrico se recarga con un 100% de energía de fuentes limpias como la eólica, la solar y un 43% que proviene del propio sistema regenerativo de frenos del vehículo. El plan es que los vehículos se recarguen en una de las 48 plantas solares que Ambev está implementando en sus Centros de Distribución (CDDs) repartidos por todo Brasil.

Demostramos que las nuevas fuentes de energía a través de soluciones viables y concretas ya se han hecho realidad con la llegada del e-Delivery, que fue probado y aprobado con excelentes resultados en las calles de São Paulo, una de las mayores capitales del mundo. Esta iniciativa pasa a la historia de

la industria automotriz mundial, ya que unimos fuerzas para hacer posible la producción de los primeros camiones eléctricos desarrollados y fabricados en Brasil", celebra Roberto Cortes, presidente y CEO de VW Caminhões e Ônibus.

En el primer año de funcionamiento, estos 100 camiones juntos dejarán de emitir aproximadamente 1.540 toneladas de CO² a la atmósfera y se ahorrarán 583 mil litros de diésel.

„La asociación es un hito para ambas empresas: además de ser uno de los mayores acuerdos del mundo, la innovación se está desarrollando aquí en Brasil", comenta Rodrigo Figueiredo, Vicepresidente de Sostenibilidad y Suministros de Ambev. „Y estamos abiertos a compartir la tecnología y el aprendizaje que hemos tenido. Si otras empresas están interesadas en tener también una flota de camiones más sostenible, todo el mundo gana, especialmente el planeta y el medio ambiente", añade.

La tecnología pionera puede ser compartida

El objetivo de esta asociación es aunar esfuerzos para permitir el uso de la propulsión eléctrica en la distribución urbana de productos y crear un punto de referencia en materia de sostenibilidad para el mercado mundial de logística, teniendo en cuenta el funcionamiento del camión VW e-Delivery y su suministro a través de fuentes de energía sostenibles.

Además de ser el primer camión ligero 100% eléctrico de América Latina con cero emisiones de CO², e-Delivery trae soluciones de última generación para la logística verde, como sistemas inteligentes para ajustar la demanda de la batería en función de la operación y para recuperar la energía de frenado. Los camiones pueden alcanzar un rango de hasta 200 kilómetros, según la aplicación y la configuración del vehículo. Las primeras cien unidades fueron adquiridas por los operadores logísticos de Ambev, contemplando un contrato de mantenimiento sobre la misma base que el ya conocido VolksTotal, además de la supervisión a través de Volkscare, una estructura de servicio de marca que combina conectividad, gestión de servicios a medida, planes de mantenimiento para todas las necesidades, asistencia las 24 horas del día y una red de concesionarios distribuidos estratégicamente en todo el país.

Peugeot Landtrek, nueva pick-up presentada en América Latina

El 24 de noviembre se presentó en Latinoamérica con más de mil participantes y de forma virtual, la Nueva Peugeot Landtrek estilo pick up de la marca francesa. En el evento realizado desde México se entregaron los detalles de la Nueva Landtrek, modelo que integra todos los elementos esenciales del segmento tales como confiabilidad, versatilidad, capacidad off road, de carga, remolque y facilidad de mantenimiento.



La comercialización del nuevo modelo se dividirá en dos etapas de forma estratégica para

Latinoamérica. La primera ya se está iniciando en México, Ecuador, Perú, Guatemala, Paraguay, República Dominicana, Uruguay, Haití y Chile. Sin embargo a los

tres grandes mercados en Brasil, Colombia y Argentina les tocará esperar para su lanzamiento exclusivo.

Doosan Bobcat apuesta por el arriendo



La empresa Doosan Bobcat Chile ha estado fortaleciendo su área de arriendo, al ofrecer en nuestro mercado una flota de arriendo boutique con más de 500 equipos y aditamentos a lo largo del país. Cristóbal Momares, Jefe Servicio Flota Arriendo de la compañía explica "dentro de los

equipos compactos Bobcat disponemos de minicargadores, miniexcavadoras, manipuladores telescópicos, retroexcavadoras, compresores y generadores, entre otros, en tanto que en la línea Heavy Doosan contamos con excavadoras sobre orugas y ruedas, cargadores frontales y martillos hidráulicos, por mencionar algunos. Además, dentro de cada tipo de equipo y aditamento tenemos una amplia variedad en dimensiones y capacidades, para así satisfacer

a las distintas necesidades de nuestros clientes".

Cabe señalar que el servicio de la compañía no contempla contratos que consideren operador más combustible, y por lo general apunta a empresas con arriendos de mediano y largo plazo, contando con contratos cuyo promedio aproximado llega a los 5 meses. En los extremos, Doosan Bobcat Chile tiene negocios pactados por un año, plazo indefinido, un mes y períodos menores a 30 días, que corresponden a casos puntuales, generalmente realizados por compromisos comerciales.

Propuesta Capacitación INVERTE TU BENEFICIO SENCE CON NOSOTROS

Para los socio CNTC, les ofrecemos un Retorno del 40% de la inversión, adicional al curso.

Beneficios y Aseorias.

- **"CARRERA DEL CONDUCTOR SEGURO"** Capacitaciones anuales en temáticas orientadas a profesionalizar, mejorar la calidad de vida, mejorar la conducción y minimizar los índices de accidentabilidad de su empresa
- Cursos 100% Franquicia SENCE
- Les brindamos más de 30 alternativas de cursos e-Learning para los funcionarios administrativos de su empresa
- Devolución del 100% del capital SENCE cada año.
- Comercializadora COPAHUE. Insumos para el Transporte.



PROPUESTA SEGUROS GENERALES Y COLECTIVOS Exclusivo Para socios CNTC

BAJAMOS INMEDIATAMENTE EL COSTO DE SUS SEGUROS Y MEJORAMOS EL SERVICIO

- Descuento de hasta un 50% del costo administrativo de los seguros Generales y Colectivos de salud y AP
- Devolución del 10% de la prima favorable, cada año
- Ejecutivo experto y de servicios especializado para gestionar rápidamente los siniestros con las compañías de seguros y reportar periódicamente los avances con el cliente.
- Trabajamos con todas las compañías del mercado
- Comunicación directa con los Liquidadores.
- Emisión de Póliza en minutos.
- Diseño del programa de seguro, negociación y contratación.
- Mantenimiento del programa de seguro.
- Búsqueda de las mejores alternativas de cobertura existentes en el mercado
- Asesoramiento hacia nuestros clientes determinando sus necesidades de asegurabilidad, siempre propendiendo a bajar los costos de prima de sus pólizas.
- Servicio personalizado



SUMA CAPITAL
Desarrollando Capital Humano

Juan Coronado G

Socio Director

✉ jcoronado@sumacapital.cl

☎ +569 7 898 7911

📍 Manquehue Norte 151, oficina 908, Las Condes
Pronto, Inauguración oficinas en Talca

Estamos en contacto

Sebastián Vásquez

Socio Director

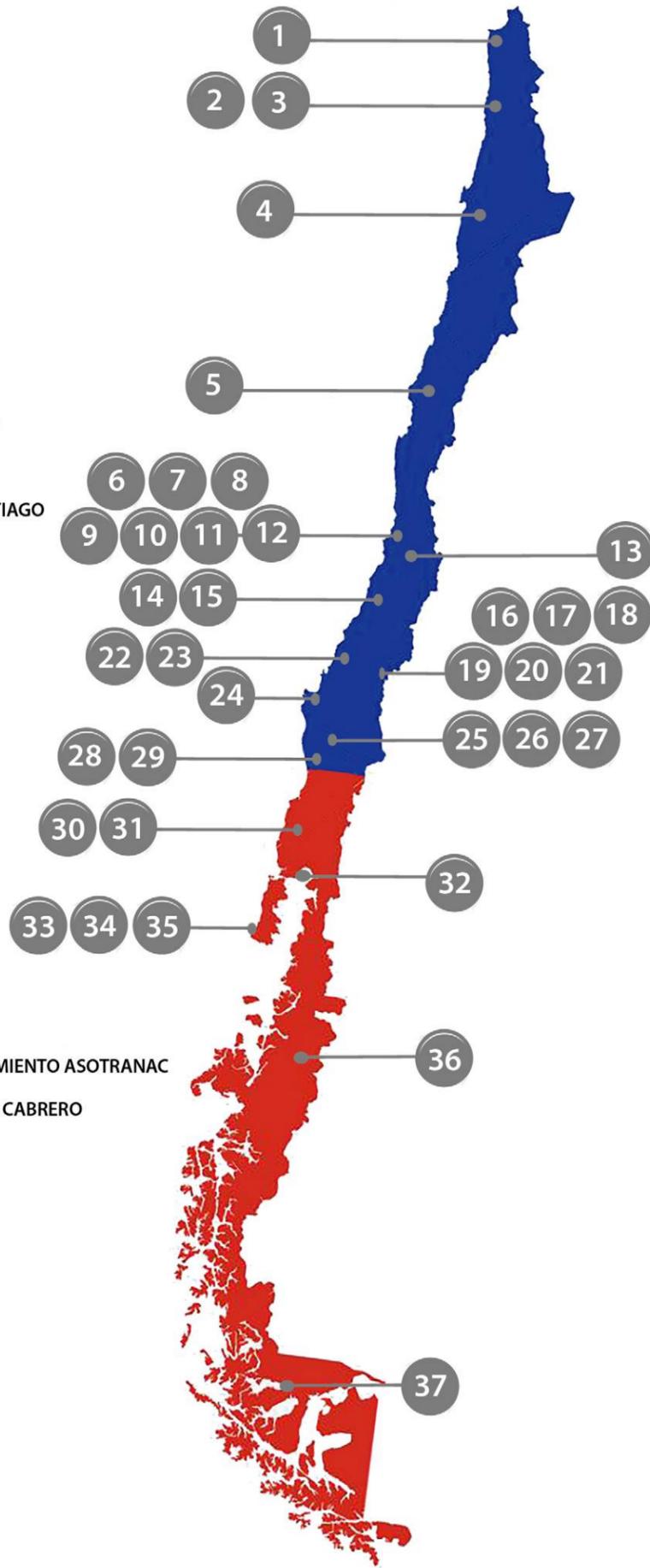
✉ svasquez@sumacapital.cl

☎ +569 8 809 8803

ASOCIACIONES REGIONALES

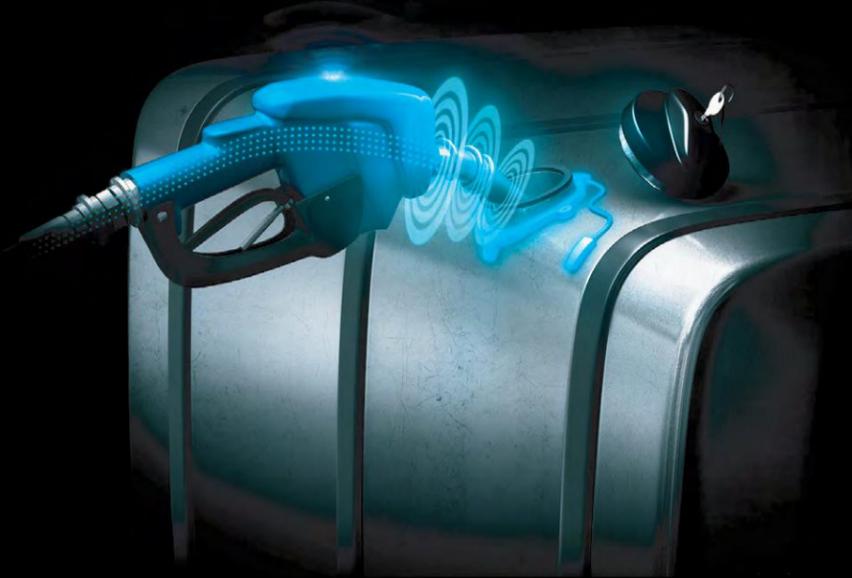


- 1 AG DE ARICA, SOL Y PARINACOTA
Silvia Salazar
- 2 COMANDO DEFENSA DEL PUERTO DE IQUIQUE
Kenny Ramírez
- 3 COOPERATIVA EL CALICHE - IQUIQUE
Luis Morales
- 4 ASGREMUTRAN L Y S - ANTOFAGASTA
Marianela Cifuentes
- 5 AG. TRANSPORTES CALLEGARI - LA SERENA
Vittorio Callegari
- 6 AGTSAI SAN ANTONIO - VALPARAÍSO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



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