SOBRE RUEDAS

REVISTA DE CNTC

Nº26 | DICIEMBRE - ENERO 2021 |

PUERTOS Y TRANSPORTE TERRESTRE

EL JUEGO SUCIO

• Mujeres se toman la agenda del transporte

INTERNATIONAL RH 613 LOW ROOF

EPYSA EQUIPOS

SEMIRREMOLQUE
BOTELLERO
RANDON
TRIEL-HT

SEMIRREMOLQUE
CARGA TODO
PALOTE

SEMIRREMOLQUE
SIDER

SEMIRREMOLQUE
BATEA
20m³

COMPRA TU EQUIPO

SIN INTERESES
Transbank
3 CUOTAS
Sólo emisores nacionales.

+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
/epysachile
www.epysaequipos.cl

VOLVO CAMIONES

Seguridad e Innovación en todas las rutas.

ENCUÉNTRALOS EN NUESTRAS SUCURSALES

• Iquique • Calama • Antofagasta • Copiapó • La Serena • Valparaíso • Santiago • Talca • Concepción • Los Ángeles • Temuco • Puerto Montt

www.volvochile.cl

Volvo Trucks. Driving Progress

VOLVO

EDITORIAL 05
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico
José Egido / Vicepresidente CNTC

COLUMNA 08
Sergio Pérez / Presidente CNTC

OBITUARIO 10

REPORTAJE CENTRAL 12
Puertos Chilenos y transporte terrestre:

REPORTAJE CENTRAL 16
Fedequinta, entrevista a Gerardo Álvarez

NOTICIAS DEL SECTOR 18

REPORTAJE CENTRAL 20
Dirigentes regionales junto al gobierno

EMPRESARIOS 24
Gustavo Parada, Empresas Oro Verde

MERCADO 28
Analisis mercado camionero

PRUEBA SOBRE RUEDAS 32
International/ RH 613 Low Roof

NOTICIAS DEL SECTOR 36
Mujeres del sector junto al ministerio de la mujer y Equidad de Género

LANZAMIENTO 40
Camioneta/ Chevrolet Colorado

NOTICIAS 44
HINO

PUBLIREPORTAJE 46
Gallyas Team VOX

NOTICIAS 50
DAKAR
Mercedes-Benz / Actros

SUSTENTABILIDAD 54 58
VOLVO FH

ASOCIACIONES REGIONALES 60

POR Rodrigo Castillo
Editor Periodistíco

Desafio 2021

El 2020 dejó una situación extremadamente complicada en distintos ámbitos, principalmente por los efectos de las medidas sanitarias producto de la pandemia global COVID-19; pero además dejó planteados claros desafíos que -de seguro- delinearan el próximo ejercicio, y la agenda de mediano y largo plazo. Lejos de ser solo una crisis sanitaria global, la llegada de este tipo de coronavirus parece un portal y un catalizador en varios ámbitos.

Para el transporte por carretera, por ejemplo, las cosas no dejaron de funcionar. Conscientes de su rol estratégico, los transportistas y camioneros han sabido cumplir con su deber de mantener la cadena logística, pero los cambios en el escenario económico, las nuevas tecnologías, e industrias completamente afectadas por las medidas sanitarias y sus efectos, obligan a un replanteamiento de algunos aspectos de esta actividad.

En esa línea, es la integración tecnológica la que asoma como un desafío inmediato para los transportistas de cara al mundo post COVID-19. El mundo cambió y ahora es digital. Conocidos como un gremio tradicional, hoy es un desafío imperante para camioneros y transportistas actualizarse en esa área, integrar mayor tecnología que les permita ser más competitivos, en estos nuevos escenarios.

Los bienes de capital que hoy integran una flota de transporte de carga terrestre están altamente tecnologizados, es por ello imperante que la gran familia camionera asuma como propio el desafío de integrarse al mundo digital, por el bien de sus propias empresas, para lograr la máxima eficiencia a sus empresas (y con ello, mejores márgenes de operación) y para ser más competitivos, frente a gigantes de la industria que ya cuentan con estas ventajas comparativas integradas a sus procesos.

Sabemos que el gremio camionero enfrenta múltiples desafíos, pero es tiempo ahora de que el desafío digital se sume a esta larga y ardua lista, ya que -de lo contrario- el gremio y las empresas que lo componen pueden perder competitividad en este nuevo escenario digital.

Bienvenidos a una nueva edición de la revista digital SOBRERUEDAS de la CNTC Chile.

SOBRERUEDAS
REVISTA DE CNTC

· 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

· DISEÑO
Paz Urzúa /Color Design

· CASA MATRIZ
Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile.
Alarife Gamboa Nº 075,
Providencia, Santiago, Chile.

(56 2) 3223 9209
(56 2) 5533 2330

POR José Egido Arriola
Vicepresidente
CNTC Chile

Juntos por el gremio

Constantes asaltos, robos, quemas de camiones, abusos en los puertos, falta de conductores profesionales; son solo algunos de los inconvenientes que se han agudizado este último tiempo para el gremio. A pesar del esfuerzo de los dirigentes, aún no se encuentra el hilo conductor que pueda llevarnos a consensuar propuestas que puedan ayudarnos a resolver estas situaciones. La indiferencia de la autoridad lastima o bien ignora, ya que ellos no son los directamente afectados. Son simples aves de paso y ya están prontos a terminar sus cargos, pues tienen fecha de vencimiento.

Esta rotación permanente de las autoridades nos hace retroceder cada vez que alguna de estas debe de ser reemplazada cada cuatro años y siempre tienen otros asuntos que revisar antes de dedicarse a este sector.

Nuestra actividad tiene tres grandes entidades que dicen representar a la industria a nivel país, pero cada una de ellas con una agenda propia en donde no siempre hay coincidencias y así, nos embarcamos en el discurso del camionero chico y el camionero grande para seguir dividiendo las aguas sin lograr acuerdo alguno, liberando de responsabilidad al encargado del ministerio, a cargo de liderar las comisiones o mesas de trabajo para con nuestro gremio.

Felizmente y, gracias a una iniciativa en donde todos coincidimos, hoy trabajan estos tres entes o referentes de nuestra actividad en una sola línea de acción exigiendo poner nosotros la música que queremos bailar y no la de ingenieros o expertos que ignoran los pormenores de este oficio. Algunos colegas no están de acuerdo y pretenden salvar solos la actividad repitiendo recetas que ya no han dado resultado. No es la primera vez que este gremio encuentra coincidencias que pueden llevarnos por el mismo camino que años atrás recompuso un gremio dividido, reunificándolo. Hasta, claro, que nos visite nuevamente el quiebre institucional con argumentos que lamentablemente son de cualquier índole, menos asuntos que regulen o profesionalicen la actividad.

Hay otros temas como el abuso de las navieras, el monopolio de estos y los concesionarios en los puertos, precios bajo la línea de los costos directos para un viaje -entre otros asuntos- que nos han llevado a conformar sendas comisiones de trabajo incorporando otros gremios como el de los conductores y la Cámara Aduanera.

Acá no hay diferencias: nadie pregunta a qué institución pertenece el conductor del camión para incendiarlo, atacarlo o robarle: es un camionero más, y los presidentes de estas tres instituciones deben de estar a la altura en estos duros tiempos y -en un año de elecciones- deben ponerse el buzo de camionero anteponiendo la actividad en términos generales para defender en conjunto al gremio, pues las bases los han elegido para ello.

POR Sergio Pérez
Presidente
CNTC Chile

Transporte frente al COVID-19

El 2019 fue un año difícil, pero casi nadie advirtió lo realmente complicado que sería el 2020. A comienzos de marzo del ejercicio pasado, en pleno consultivo nacional de la CNTC Chile, pocos imaginaban las impactantes consecuencias que tendría en todo el país y el mundo, la pandemia global por COVID-19. Por primera vez nuestra generación se enfrentaba a una crisis de magnitudes planetarias.

Una situación inédita para todos. Como camineros de Chile, conscientes de nuestro rol estratégico para con la nación, rápidamente supimos que estábamos llamados a seguir manteniendo la cadena logística nacional, por el bien de todos los chilenos. No obstante, las difíciles condiciones planteadas por la crisis sanitaria y las medidas tomadas por la autoridad.
Pronto, como gremio, nos vimos en medio de una realidad diametralmente distinta a lo que conocíamos, con consecuencias insospechadas. Primero fueron las Aduanas Sanitarias, que multiplicaron nuestros tiempos de operación, junto a la dramática caída de completos sectores productivos que dejaron a muchos en nuestra actividad, con peligro de su sustento diario.

Nuestra voluntad de seguir operando y manteniendo la cadena de suministros de Chile en esta nefasta crisis, no fue compartida por todos. Los ataques terroristas y la delincuencia que sigue asolando nuestra carreteras, se agudizaron en los peores meses de la cuarentena. Lamentablemente este año, para nosotros los Camioneros de la Patria, también será el año de la violencia, el terrorismo, de los mártires y del dolor.

Hoy, cuándo comienza el masivo proceso de vacunación, que tenemos la esperanza de comenzar a poner fin a esta enorme crisis sanitaria, los Camioneros de Chile, seguimos con dificultades. No hay camiones para renovar nuestras flotas, los costos suben, las dificultades persisten, pero todos en Chile pueden tener la seguridad que nosotros, como principal gremio del transporte de carga en el país, estaremos trabajando sin descanso por el bien de todos los chilenos.

Un cordial y afectuoso abrazo para todas y todos.

VIBRES UN ESPECIALISTA EN RUTA

TODO EN REPUESTOS Y ACCESORIOS PARA BUSES Y CAMIONES

Compra online y elige envío a domicilio o retira en una de nuestras 22 sucursales.

Ingresa el código
RUTACAREN
y obtén $15.000 de descuento en tu compra**
¡Envíos gratis*
por compras superiores a $60.000!

PAGA HASTA EN 12 CUOTAS SIN INTERÉS

Disfruta de una nueva experiencia de usuario en caren.cl
Puedes pagar todas tus compras con webpay plus
O por medio de Línea de Crédito en caren.cl ¡Solicita la tuya!

*Revisa las localidades con cobertura para despacho gratis en www.caren.cl
**Cupón de $15.000 de descto por compras superiores a $80.000. Ambas promociones aplican en todos los productos excepto neumáticos de camión o agrícolas. Todos los valores son iva incluido. Promoción valida desde el 1 de Febrero al 31 de Marzo del 2021 a los primeros 200 códigos ingresados en nuestro e-commerce. Valido solo 1 cupón por rut.

REPUESTOS - FLOTACENTRO
CAREN

In memorian:
Rubén Yañez Loayza:

Querido y respetado por todos, el comienzo de año dejó un vacío en varias marcas de camiones donde se desempeñó este ejecutivo.

Ruben Yáñez, de 54 años, trabajó como ejecutivo de ventas de camiones desde 2005 partiendo su carrera en Volvo Antofagasta, para luego trasladarse a Volvo Santiago, en el 2015, entra a MAN donde tuvo especial contacto con clientes como ARTISA y SALCO. Se destacó en el rubro por su nivel de ventas de grandes cuentas y por el deseo de enseñar el conocimiento adquirido en su extensa carrera en ventas, que ya había empezado mucho antes en otras empresas en el mismo área.

En 2017 Rubén realizó en compañía de sus clientes más importantes su primer viaje a Alemania, específicamente a la fábrica MAN, lugar donde empezó a manifestar los primeros síntomas de la enfermedad. Posterior al viaje, Rubén fue diagnosticado con cáncer al pulmón y comenzó un tratamiento de quimioterapias que lo ayudaban a combatir al "canalla", nombre con el que se refería al cáncer.

A pesar de sus dificultades de salud, Rubén se mantuvo activo, siendo la familia, el trabajo y el fútbol, un motor importante

para mantener el ritmo durante estos 4 años de enfermedad. Su nieto y su cónyuge Rubí, pilares fundamentales para mantener su energía a diario.

Sus compañeros lo destacan por haber sido una persona crítica y exigente en sus objetivos, siempre con afán de enseñar. También por lo conocido que era entre sus pares y clientes, con quienes compartía la pasión por el fútbol

y mantenía una firme y sana rivalidad en defensa de Deportes Antofagasta, equipo que alentaba por su origen nortino y desempeño en la cancha.

En memoria y agradecimiento a Rubén Antonio Yáñez Loayza, fallecido el 4 de enero de 2021.

INTERNATIONAL
EN MARCHA SIEMPRE
maco TATTERSALL
RH INTERNATIONAL

NUEVA SERIE RH - 613

IDEAL PARA
TRANSPORTE REGIONAL

- Motor 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 con Seguridad Activa
- **Sensor Punto Ciego**
- Tara Hi Rise : 8.335 Kgs.
  Tara Low Roof :8.658 Kgs

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

Indicadores
Indicador de carga en 5ta Rueda
Indicador de presión de aire en todos los neumáticos

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

www.maco.cl

Puertos Chilenos y transporte terrestre:

la ecuación del peligro

El explosivo aumento de la capacidad de los barcos y portuaria no ha ido de la mano de nuevas regulaciones ni mejor infraestructura, lo que ha llevado a los transportistas que operan en los puertos de Chile a una situación insostenible que, probablemente, lleve a un colapso del sistema logístico nacional.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Banco de fotos

La situación actual de la integración logística entre los puertos del país y los operadores de transporte terrestre se puede graficar de la siguiente manera: en los años 90 por cada barco llegaban 450 containers; ahora, con la introducción de los monstruosos buques post panamax, este número se multiplica y puede llegar a la ingente cifra de 4.500 containers. Todo, sin que haya habido un cambio ni en las normativas, ni en la infraestructura vial para recibir tal cantidad de carga.

Estas cifras, que tienen muy clara en FedeQuinta, la federación parte de la CNTC Chile, cuyo socios se desempeñan en los puertos de Valparaíso y San Antonio, lamentablemente tienen un amargo reflejo en la realidad cotidiana de miles de transportistas, que ven como ni las regulaciones impuestas por la autoridad, ni las condiciones existentes, permiten una correcta operación de tales magnitudes de carga.

Esto se traduce en un sinsentido, configurado por la desidia de las autoridades competentes, el voraz negocio portuario y las navieras que siguen introduciendo buques de containers cada vez más grandes, que provocan dramáticos cuellos de botella, en una infraestructura logística, que presiona a las empresas de transporte de carga por carretera que operan en ese entorno literalmente entre la “espada y la pared”.

“Antiguamente, en los noventas, las naves que recalaban en los puertos traían como máximo unos 450 a 600 contenedores, y operaban con los mismos horarios de hoy. Ahora, en 2021, los buques son capaces de traer hasta 4.500 contenedores. Es evidente que algo no está bien”, afirma Miguel Ángel Navarro, uno de los directores de Fedequinta, muy al tanto de la situación logística que se vive en los puertos del país.

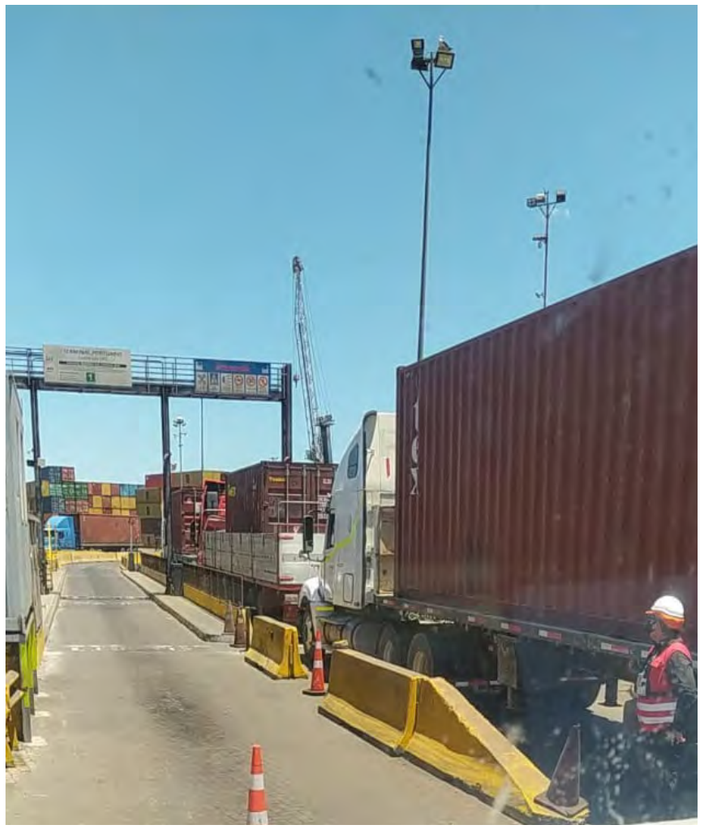
Continuidad Operacional

Ahora, la cantidad de carga que recibe un operador logístico se ha visto sobrepasado. Pasa también con los importadores, que antes recibían un contenedor, ahora se ven obligados a multiplicar su capacidad, pero esto no puede hacerse de manera rápida, porque además debe cumplir con ciertas normativas.

“Como las navieras crecieron en capacidad, junta los contenedores que vienen a Chile y en vez de venir varias naves en distintos días, trae en un recale muchísimos contenedores lo que atocha las capacidades de las zonas donde deben guardar la carga. Esto obliga a despejar las bodegas. Esto mismo pasa con los camiones, ya no llegan 450 camiones por día, llegan 4.500 para poder cumplir con la capacidad que desembarca, lo que provoca un atochamiento constante y enorme a nivel logístico”, agrega Navarro.

A esta realidad, extremadamente exigente para los transportistas por carretera, se sumaron las barricadas relacionadas con el malestar social en nuestro país, desde octubre de 2019, y las durísimas consecuencias de la pandemia global COVID-19, que ralentizó aún más el escenario con cordones sanitarios, y la exigencia y responsabilidad de los operadores de no detener la cadena logística del país, en los difíciles momentos que se viven.

“Hoy nos vemos abandonados, esa es la realidad”, comenta Miguel



En pandemia, el problema antes descrito se agudiza, ya que por protocolo sanitario, los turnos no pueden coincidir, lo que sigue aumentando los tiempos de demora, para un total de tiempo perdido que bordea la hora y 45 minutos, dejando patente la grave situación de los puertos y la ausencia de continuidad operacional.

Los platos rotos

Estos tiempos perdidos solo inyectan stress a la cadena logística, en particular a los camioneros que operan en ese entorno, principalmente porque los importadores , si no llega a tiempo, las multas son terribles. *"Llegar a tiempo hoy es casi imposible, precisamente por las enormes filas que genera el mismo terminal portuario. Esa fila retrasa, y además si coincidió con el cambio de turno del puerto, lo que convierte a una fila kilométrica, en un verdadero infierno para los camioneros en ella"*, acusa el dirigente de FedeQuinta.

La situación, en resumen, favorece a las navieras, que traen mayor cantidad de carga, en menos tiempo provocando atochamientos en toda la cadena logística. La solución para muchos, y como en múltiples actividades, que la autoridad ponga límites a la carga por recalada de cada nave, de manera de poder lidiar de manera correcta con la carga que llega y sale por esa vía. *"Lo ideal es tener un número acotado de movimientos por recalada, sobre el limite debe salir del puerto y volver a recalar, cuando eso se ha dado, tanto Valparaíso como San Antonio han funcionado sin ningún problema, de esta manera no genera estrés en el sistema. En cambio cuando el terminal portuario da ventanas grandes de recalada y el buque baja muchos contenedores. Lo cierto es que los depósitos de contenedores no están diseñados para recibir tal cantidad de carga, así el camionero se encuentra muchas veces con contenedores errantes y no tienen dónde dejarlos, generando enormes pérdidas para nuestro gremio"*, agrega Navarro.

Otros problemas que genera este sistema perverso, es que los conductores conducen más de cinco horas por las ingentes demoras que enfrentan, así que sobre todos los problemas causados, los transportistas se ven obligados a infringir la Ley del Trabajo y los tiempos de descanso, arriesgando graves multas relacionadas.

Los responsables

Lo cierto es que el crecimiento de la capacidad de los buques de carga, no va a la par ni de la infraestructura, ni de las normativas, ni de las carreteras, ni de las zonas de carga. Los únicos que ganan con esta situación, al parecer, son las navieras, ya que son ellos los que generan estrés a los demás actores, para no incurrir en multas.

"Esta situación es gravísima para la seguridad en las carreteras, ya que los camioneros de contenedores deben cumplir con horarios muy difíciles de cumplir. Esto afecta directamente la seguridad de todos los chilenos, por lo que creemos que la autoridad debe tomar conciencia del peligro que esto implica no solo para la cadena logística sino para todos los chilenos, al tener actores logísticos trabajando al límite de sus capacidades. El sistema naviero actual está reventando la cadena logística por todos lados", alerta Miguel Ángel Navarro.

La situación solo se agrava con el peso de algunos containers, que superan las 36 toneladas, algo que está terminantemente prohibido en otros países, pero que acá obliga a los camioneros a circular infringiendo el máximo de peso establecido para caminos públicos, de 45 toneladas, que además pone en peligro la seguridad técnica que puede proveer un conjunto tracto camión, semi remolque.

"Se trata de una situación insostenible, que debe ser controlada rápidamente, ya que estamos poniendo en riesgo no solo la seguridad de los conductores, arriesgando los negocios de estas empresas. Necesitamos imperativamente un reglamento que establezca responsabilidad, ya que hoy esa responsabilidad recae en el camionero, que debe lidiar con las multas, que se arriesga, faltando a las normativas. Es preciso regular el movimiento máximo de contenedores, por cada recalada de las naves. Estados Unidos no acepta contenedores de más de 20 pies ni de más de 22 toneladas, ese sí es un ejemplo a seguir para poder lidiar bien con la carga que llega a los puertos de nuestro país", finaliza Miguel Ángel Navarro, de FedeQuinta.

[REPORTAJE CENTRAL]

Fedequinta
analiza el panorama 2021

La Federación de la quinta región y de los puertos, se prepara para un movido 2021, conversamos con Gerardo Álvarez Abarca sobre lo que viene y su análisis de la situación actual.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Banco de fotos.

¿Qué novedades tiene Fedequinta este año?

Nosotros hoy en Fedequinta estamos abocados en 3 cosas fundamentales que nos están complicando para el transporte de carga.

Primero es debido a la contingencia que tenemos hoy día, los controles sanitarios que tenemos en la ruta 68 y 78 cada vez que tiran cuarentena o controles sanitarios en estas rutas, nos provoca un problema grande con la llegada de los camiones a los terminales portuarios. Ya se ha logrado conversar con ellos y nos han dado facilidades, pero todavía nos falta avanzar un poquito en eso. Y lo otro es hablar con las autoridades que puedan regular el flujo de los camiones en la pasada de esos controles, ya que se mezclan con los vehículos y se nos hace imposible llegar a la hora de citación.

¿Cuáles son las proyecciones que tiene?

Estamos tratando de llegar a un estándar de servicio en la recepción de las cargas en los terminales portuarios, ya sea en los terminales de San Antonio o Valparaíso, hoy día se están demorando mucho en poder recibir las cargas, los conductores nuestros pasan 8, 10, hasta 24 hrs en los terminales para que recién puedan recibir sus mercaderías. es imposible tener a nuestros conductores dentro de los camiones durante tantas horas, no es digno para los tramos que ellos hacen.

¿No hay ninguna posibilidad de diálogo con las autoridades portuarias?

Se está conversando y estamos en plan de trabajo, los cuales se han acotado un poco, porque la verdad llevamos años tratando de luchar por eso, pero hoy día ya estamos prácticamente en la etapa final y estamos tratando de llegar a acuerdos. Yo creo que de aquí a 15-20 días más ya se debería llegar a un término.

¿Hay algún hito o evento que marque a Fedequinta para este año?

Yo creo que hartas cosas, la verdad es que como Federación estamos trabajando en hartas cosas, pero la mayor parte de los eventos son relacionados a los terminales portuarios. La semana antes pasada tuvimos una pequeña manifestación en un terminal de San Antonio en el cual ya se dieron los tiempos y los plazos prudentes para dar una solución a todos estos problemas que te comentaba anteriormente y eso la verdad es que no me atrevo a informarlo, pero sí de aquí a 15 días vamos a tener respuesta y vamos a emitir un comunicado oficial y un protocolo de acuerdo con los terminales en base a los problemas que tenían.

Otro problema grande que tenemos es el abuso de poder que tienen las compañías navieras, las cuales nos tienen sumamente apretados a nosotros como transportistas por el hecho de tener una conducción directa, un trato directo con el cliente, al momento de bajar o de despachar un contenedor, manipulan mucho la negociación con el cliente, el cual los deja en desventaja, ya que le ofrecen despachos más rápidos a los clientes directos que trabajan con ellos. Y eso nosotros lo estamos viendo y estamos abocados también, es un tema importantísimo que nos está ocasionando problemas en nuestra fuente laboral, ya que las compañías navieras nos están exigiendo hacer los viajes, muchas veces con el mismo trayecto, y a una tarifa paupérrima.

Otra cosa que es importante, es que hoy día con los tiempos que estamos, no estamos para celebrar, hay que intentar solucionar lo que más se puede dentro de las restricciones que tenemos, ahora con la pandemia está muy complicado el transporte y los desplazamientos de los camiones a lo largo del país.

Agretram Constitución firma contrato con Sercotec

Agretram Constitución, representado por su Presidente Luis López, en conjunto al Secretario Ejecutivo de la CNTC, Baldemar Higuerillas, firmaron el contrato con Sercotec en el marco del programa especial **REACTIVATE**. Programa que busca apoyar a micro y pequeñas empresas de cualquier sector económico. Para mayor información pueden acceder a: www.sercotec.cl/programa-especial-reactivate/

Analizan estado ruta Talca – Chillán

Los Directores Luis López y Alejandro Alvial junto a Baldemar Higuerilas Secretario Ejecutivo, se reunieron en la ciudad de Linares con la Concesionaria de la ruta Talca-Chillan, el Seremi del MOP y el Inspector fiscal para analizar el estado actual de la ruta y entregar información sobre la adjudicación de la nueva concesión a otro grupo económico a cargo. (Railway Construction Corporation)

Fedequinta se reune junto al MOP y Director Nacional de vialidad

El presidente de la CNTC, Sergio Perez y el Secretario Ejecutivo, Baldemar Higuerillas acompañaron a Fedequinta en reunión con el ministro de Obras Públicas, Alfredo Moreno, el Director Nacional de vialidad Jaime Retamal quienes analizaron el nuevo proceso de la relicitación de la concesión ruta 78.

Una reunión para conocer los alineamientos y exigencias que tendrán para esta ruta tan importante para el transporte de carga.

¡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

Dirigentes nacionales junto al Gobierno analizan avances en el protocolo de acuerdo

El jueves 11 de febrero pasado, el Presidente de CNTC Chile, Sergio Pérez, acompañado de los Presidentes de las 4 Federaciones Nacionales analizaron, junto a las más altas autoridades del Ministerio del Interior, los avances del sector.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: CNTC

El pasado 2 de septiembre de 2020 salió humo blanco para el Gremio Camionero Chileno. Tras una semana de movilización estrictamente pacífica, se ponía término al Movimiento Camionero que tenía como objetivo llamar la atención del Gobierno y el Poder Legislativo, sobre los urgentes y alarmantes problemas que enfrentan -hasta el día de hoy- el sector del transporte de carga terrestre, una actividad estratégica, que se ve continuamente amenazada por el terrorismo, la delincuencia y el juego desigual planteado por algunos actores del mercado.

La Movillización Pacífica tuvo su punto final en la firma de un protocolo de acuerdo con el Gobierno del Presidente Sebastián Piñera, que tiene como finalidad establecer una agenda de trabajo consistente y práctica, respecto a las justas demandas de un gremio que solo aspira a desarrollar su actividad en un entorno de justicia, y equidad social, respetando el Estado de Derecho.

[REPORTAJE ESPECIAL]

El jueves 11 de febrero recién pasado, el Ministro del Interior, Rodrigo Delgado; junto al subsecretario de la misma cartera, Juan Francisco Galli; recibieron al Presidente de la CNTC, Sergio Pérez, junto a dirigentes de las 4 principales Federaciones del sector en Chile: Sylvia Salazar, de FedeNorte; Iván Mateluna, de FedeQuinta; Rodrigo Insulza, de FedeMaule y Carlos Bretti, de FedeSur.

La reunión fue convocada, para realizar un balance respecto a los avances de cada uno de los puntos consignados en el Protocolo de Acuerdo firmado entre la CNTC y el Gobierno en septiembre pasado.

En la instancia, los dirigentes recibieron un documento con la proyección de los compromisos, y se avanzó en la necesidad de establecer un nuevo trato con las concesionarias especialmente teniendo a la vista, los procesos de relicitaciones y privilegiar, por sobre cualquier otra consideración, la vida de los conductores.

El balance entregado por el Gobierno detalla:

1. Implementación de sistema de cobro electrónico de peaje en la Macrozona Sur

Se considera la implementación de sistemas de peaje con cobro electrónico en los contratos viales concesionados de la Macrozona Sur en el marco de las relicitaciones de los respectivos contratos. En el intertanto, se estudia la implementación del sistema “Stop & Go” en el tramo Collipulli - Temuco de la Ruta 5.

1.1 Concesión Ruta 5, Tramo Collipulli - Temuco (STOP & GO)

Durante el mes de octubre de 2020, se solicitó a la Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria S.A., generar un informe con el análisis y consideraciones necesarias para la implementación del sistema “Stop & Go”, así como su valorización y estimación de plazos, en las plazas de peajes del contrato de concesión.

Actualmente se encuentra en revisión la información remitida por dicha Sociedad Concesionaria, en particular en lo que respecta presupuesto y condiciones técnicas de la implementación requerida.

Durante el presente mes de febrero de 2021, se iniciará la elaboración del acto administrativo para contratar la modificación de contrato.

*** Condiciones:**

Tramitación de un Decreto Supremo que encargue el desarrollo del Proyecto de Ingeniería de Detalle y la implementación física y tecnológica del sistema de cobro, y apruebe Convenio Ad Referéndum que establece modalidad de compensación.

Asignación de presupuesto, adicional al marco DGC, para financiar estas nuevas inversiones (a la fecha, se maneja un presupuesto estimativo de UF 70.000).

1.2. Implementación de sistemas Free Flow Ruta 5

Se implementarán sistemas de pago “Free Flow” en los nuevos contratos de concesión en la medida que se concreten las relicitaciones e la Ruta 5. A la fecha está en proceso de adjudicación la relicitación del contrato Concesión Ruta 5, Tramo Talca – Chillán, el que considera la implementación de dicho sistema en todos los peajes de la concesión.

2. Inversión de 5.600 millones en la infraestructura policial

La División de Gestión y Modernización de las Policías, indica que para la zona de BioBío, entre ambas policías, existe una cartera de proyecto

priorizados por el Gobierno de M$ 31.499.235, de los cuales el monto efectivamente ejecutado en el año 2020, por ambas policías es de M$7.159.530 y lo solicitado para el año 2021 es de M$10.107.091.

3. Aumento en los medios aéreos en la zona.
Ya fueron comprados 8 drones (diurnos y nocturnos), el resto está en proceso de compra (6, de ellos 4 son térmicos).

4. Establecimiento de una ruta de coordinación especial de información de inteligencia.
Se nombra a un delegado especial para la zona, Cristián Barra Zambra, coordinador macrozona sur: Por medio de la coordinación entre las F.F.A.A. y las Policías para el intercambio de información. Asimismo, se fortaleció el equipo jurídico del Estado en la zona.

5. Establecimiento de la prefectura macrozonal sur de la PDI
Según la Información de la División de Seguridad Pública, en el marco del Plan Frontera Segura, se inyectaron $ 2.127.177.000 para la implementación de la zona sur.

6. Dos áreas de descanso en la ruta 5 sur.
Chillán-Collipulli (9.800 m2), ubicada 547,6 km de la ruta sur lado poniente hacia el sur. Pavimento asfáltico, pista de aceleración y deceleración pavimentada. Cerco perimetral, saneamiento e iluminación en la parte frontal. Ubicación 3km al norte de peaje Las Maicas. Se habilitarán con estacionamiento para 30 camiones, cámaras de vigilancia, baños, duchas, oficinas y comedor. La conservación y operación a cargo concesionaria. Provisoria entrega junio 2021.

Collipulli- Temuco (10.000 m2), ubicada 613 km de la ruta 5 sur, por lado oriente dirección al norte, a 4 km al sur de victoria y frente a la tenencia de carreteras de Malleco. cuenta con las mismas características. Provisoria fecha estimada operativa marzo de 2021.

7. Áreas de descanso definitivas.
Con respecto a la construcción de las áreas de descanso definitivas para los contratos "Concesión Ruta 5, tramo Chillan – Collipulli" y "Concesión Ruta 5, tramo Collipulli - Temuco", actualmente se encuentra en confección de los elementos técnicos que permitirán la elaboración del acto administrativo que contratará tanto el desarrollo del proyecto de ingeniería definitiva como la ejecución de las obras correspondientes.

8. Incorporación de más áreas de descanso.
En un plazo de 90 días se estudiará la habilitación de 6 zonas de descanso en la ruta 5 norte y 2 en la zona centro. Una de ellas en la ruta 78 y dos al ingreso de Santiago en la ruta 68. El compromiso es que todo eso se incluye en las relicitaciones, como ya se hizo en la 78.

[REPORTAJE ESPECIAL]

9. El grupo de trabajo podrá conocer las partes relevantes de los contratos a suscribir con las empresas concesionarias y observaciones.
9.1. Actividades: Realizar una reunión por proyecto, con el objetivo de presentar el estado actual de las rutas concesionadas en operación, Ruta 78, Ruta 68 y Ruta 5 Tramo Chillán – Collipulli y Temuco Río Bueno, con énfasis en la situación actual de áreas de descanso para camiones y exponer los proyectos de las relicitaciones y sus respectivas consideraciones para las áreas de servicio, descanso de camiones y aspectos de seguridad vial.

9.2 Participantes: Integrantes Mesa Infraestructura, FENASICOCH, CNTE, SITRACH, CNTC, FENABUS, CNTC, ABI. Se contará con la participación de los inspectores fiscales de operación y jefes de proyectos de relicitacion, acompañados por el equipo de la División de Participación, Medio Ambiente y Territorio de la DGC.

9.3 Se realizarán a través de videoconferencia en la plataforma meet.

10. Se solicita al gobierno apoyo a las familias de los conductores que fallezcan o resulten con invalidez total o parcial superior al 70% producto de atentados terroristas.
11. El gobierno fortalecerá los subsidios directores que entrega actualmente SERCOTEC, a través del programa de apoyo a las víctimas de la violencia rural. A través de un programa especial para aquellos dueños o conductores de vehículos motorizados, otorgándoles un subsidio no reembolsable que cubra todos los costos de los vehículos extruidos, no cubiertos por las pólizas de seguros.

Convenio enviado por parte de la subsecretaria del interior a SERCOTEC, a diferencia de años anteriores estará en funcionamiento desde febrero.
12. El gobierno presentará durante el 2020 un Proyecto de ley que permitirá establecer un fondo de reparación para las víctimas de la violencia en la macrozona sur. Comisión permanente que informe los hechos de violencia en la zona y la situación de las víctimas.

Se aprobó a través de la Ley de Presupuesto, fue un aumento de 14,8% respecto al año 2020 y considera $3.734.956.000 para ir en apoyo a víctimas de violencia rural. Su foco estará en reponer las actividades económicas de las personas afectadas y entregarles apoyo tanto sicológico, como social.

También es necesario hacer mención que la glosa presupuestaria está dirigida para beneficiar a las personas que se vean afectadas en las regiones del Biobío, La Araucanía y Los Ríos.

Adicionalmente, Gobierno presentó Proyecto de Ley que crea el Servicio Nacional de Acceso a la Justicia y la Defensoría de Víctimas de Delitos.

13. Evaluación de paso a tarifa plana en las Ruta 78 y 68.

En la preparación de las Bases de Licitación de la nueva concesión Autopista Santiago – San Antonio (Ruta 78) se descartó implementar tarifa plana, pero se redujo sustancialmente el cobro de tarifa punta de fines de semana para los vehículos pesados1.

En el caso de Ruta 68, se está desarrollando el Estudio Integral para definir las obras y condiciones para la relicitación de dicha ruta (en 2023), por lo que aún no se ha definido el modelo de tarificación de dicha ruta.

La tarifa actual de la ruta 78 para los vehículos pesados durante los fines de semana de verano (entre el 20 de diciembre y el 10 de marzo) y los fines de semana largo es de 3 veces la tarifa normal. En las bases de licitación para la relicitación del contrato dicha tarifa se redujo a 2 veces la tarifa normal. El horario específico en que actualmente se aplica la tarifa 3x es el siguiente:

Dirección Costa: Viernes (o víspera de fin de semana largo) desde las 18:00 a 22:00 hrs. - Sábado (o primer día del fin de semana largo) desde las 10:00 a las 13:00 hrs Dirección Santiago: - Domingo (o último día del fin de semana largo) desde las 18:00 a las 22:00 hrs.

14. Urgencias a 13 proyectos de ley que permiten fortalecer el orden público y la seguridad ciudadana.

Gustavo Parada
El Futuro del transporte según Oro Verde

Con base en Linares esta empresa de servicios, con una potente área en el mundo del transporte, tiene un poderoso foco tecnológico, que a juicio de Gustavo Parada, gerente de transporte es clave para enfrentar un mundo que cambió para siempre.

Texto: Rodrigo Castillo C/ Fotos: Oro Verde

Ha sido una vorágine. Desde octubre de 2019 los cambios no han parado. No solo en Chile, sino en todo el mundo. El descontento social -bien o mal justificado- se hizo sentir, mientras que sin dejar tiempo para pensar, en marzo comenzamos una nueva realidad: el mundo en pandemia COVID-19.

Este nuevo escenario sirvió como un sorprendente catalizador de múltiples tecnologías y tendencias que existían, pero que de ser una opción más se convirtieron en el foco dominante, como las tecnologías digitales, el e-commerce y el delivery o la última milla en el transporte.

Este escenario sorprendió a muchos. Pero no a las empresas que ya pensaban en estos escenarios como Empresas Oro Verde.

"La empresa existe desde 1990, con varias áreas de negocios. Yo llego a la empresa, en 2005, al área transporte y mi rol fue agregar tecnología con el fin de sacar máximo rendimiento a esta área", comenta Gustavo Parada, gerente de transporte de Oro Verde.

Foco en el servicio

A diferencia de muchas empresas de transporte que comenzaron como pequeños camioneros, Oro Verde comienza como empresa de servicios. Así, su área de transportes nace como un negocio de apoyo a sus áreas agrícolas y forestal, para llevar la maquinaria necesaria para esas labores. Pronto, desde la perspectiva de un camión, supieron ver el futuro del negocio del transporte.

La empresa se divide en 4 áreas: con un fuerte pilar en el sector forestal, un área agrícola, un área inmobiliaria, y un área transporte. Si bien la empresa comienza antes, en el año 1990 comienza a andar el sector de transporte, pensada para mover precisamente los insumos necesarios para los otros sectores de negocio de la empresa, principalmente para mover los insumos agrícolas y forestales. Hasta el año 2000 ese fue el rol del sector dedicado al transporte.

"Yo ingresé a la empresa en 2005, ya llevo más de 15 años, comenzando a abrir el abanico del área transporte terrestre. Hasta ese año, Oro Verde transportaba carga solamente desde Concepción hasta Santiago, esa era su ruta. Desde mi ingreso comenzamos a abrir las rutas hacia La Serena, Copiapó, Antofagasta, Calama; y hacia el sur, Temuco, Valdivia, Puerto Montt y Castro, proceso que duró hasta 2010. El primer gran cliente en ese momento fue Sodimac, llevando carga de ferretería y retail, momento en que también tomamos Easy, empresa con la que llevamos ya 12 años", recuerda Gustavo Parada.

En esos tiempos la empresa comienza a trabajar con Grupo Arauco, para mover la logística necesaria, y comienzan a movilizar cargas de celulosa, tableros, aserraderos y paneles, junto a madera de exportación. Paralelamente se le dio la oportunidad a esta empresa de Linares de entrar al negocio de la minería.

"Comenzamos a trabajar con el consorcio español Epsa, gigantes en el movimiento de tierra y construcción para grandes mineras en Chile. Tienen faenas con El teniente, con Anglo American, en Quebrada Blanca, Caserones, Collahuasi, etc. Partimos el 2012 con ellos, y en 2015 entramos con Construmart y también comenzamos en el negocio de la fruta con Hortifrut y con Agrovet", enumera el ejecutivo.

Tal cantidad de aplicaciones, generadores de carga, rutas y circuitos logísticos transversales, requiere de una gestión del primer nivel y de avanzada. Para ello requiere camiones y equipos de precisión para cada uno de sus numerosos clientes.

[EMPRESARIO]

Pero **¿Cómo se administra una empresa que debe velar por clientes tan diversos?**

"Nosotros tenemos en carretera casi 50 camiones, nuevos. La antigüedad máxima es de 7 años, pero la gran mayoría no supera los 4 años, solo trabajamos con 2 marcas, Mercedes-Benz y Freightliner, así tenemos solo un proveedor con alianza estratégica: Kaufmann, desde hace ya 15 años, mientras que en equipos nuestro proveedor es Epysa Randon, mientras que equipos especiales los importamos de Estados Unidos", comenta Parada, respecto a los bienes de capital claves para enfrentar tales desafíos.

En términos de administración, el enfoque Oro Verde es tener paciencia, muy claros los costos de operación y el orden de las operaciones. Esto es clave para una empresa cuyos equipos recorren 13.000 kilómetros al mes, para un impresionante total de flota de 650 mil kilómetros cada mes. El impresionante total anual es de 7.800.000 kilómetros por año.

"Estos camiones no paran -cumpliendo con la jornada laboral- y trabajan de lunes a sábado. Y para administrar estas cifras debimos, desde el año 2016 debimos automatizar todas nuestra operaciones, tanto trazabilidad, cartografía, GPS en los tractos y en los equipos de arrastre, sistemas de información que van inyectando dónde está cada camión, las mantenciones, la revisión técnica, tenemos estación propia de abastecimiento de combustible y de AdBlue, contamos con socios estratégicos. De hecho, con toda esta cantidad de equipos no tenemos talleres propios, no tenemos herramientas, todo lo externalizamos", comenta Parada.

El ejecutivo reconoce que fueron los modelos de empresas de transporte de los Estados Unidos lo que los llevó a invertir fuertemente en tecnología. *"Yo no sé manejar un camión, pero sí sé cómo hacerlo rentable y viable en el tiempo. Conocí por qué deben tener carenado, la aerodinámica, por qué deben tener suspensión de aire, por qué los reflectores, porque los frigoríficos deben dejar poco espacio entre tracto y equipo. Debemos ser la quinta empresa que se unió a Giro Limpio. Siempre miramos referentes, ideas para mejorar en ese sentido"*, agrega Parada.

Tal ha sido el énfasis de Oro Verde en la innovación del transporte que fueron la primera empresa de transporte que se unió al programa de eficiencia energética, con el Ministerio de Energía, que puso en marcha la instalación de faldones para mejorar el desempeño aerodinámico de los conjuntos, además de innovar en traer los camiones con deflectores, llantas de aluminio, suspensión neumática, además de ser una de las primeras empresas en utilizar equipos de arrastre de aluminio, de bajo peso.

Este futurista enfoque de Oro Verde ya tiene un nuevo paso hacia el mañana. La empresa ya se encuentra explorando el futuro del transporte con la movilidad basada en hidrógeno. *"No vamos a ocupar camiones a gas, pero sí de hidrógeno"*, añade Parada. Ahora Oro Verde cuenta con los nuevos camiones de Mercedes-Benz con la tecnología MirrorCam, que generan ahorro de combustible al prescindir de espejos retrovisores y reemplazarlos por cámaras y pantallas, que además proveen de mejor visibilidad.

Ser una empresa que enfoca el transporte de carga desde la tecnología, le permite a Oro Verde tener una particular perspectiva sobre las actuales falencias de la industria para seguir avanzando en la eficiencia. *"Los camiones y equipos son de alta tecnología, pero debemos tener conductores a la altura para aprovechar lo que estos bienes de capital nos permiten ahorrar. Hay conductores que no están listos para esta tecnología, hoy los camiones son similares a manejar un smartphone de última generación. Hoy estos cambios se suceden muy rápido, y los conductores no se adaptan a la misma velocidad"*, reflexiona Parada.

"Es preciso que las marcas que introducen estas tecnologías, tengan la capacidad de preparar a los operadores para sacar el máximo rendimiento de sus productos. Son camiones de sobre US$100.000 por eso es preciso pasarlo a una persona que sea digitalmente capacitada", finaliza.

2020 el año más difícil, en el mercado camionero

Es innegable que la pandemia mundial COVID-19 marcó todos los aspectos de nuestra sociedad, incluido claro el mundo camionero, en esta crónicas repasamos los hitos más importantes de un sector que mantuvo a la cadena de abastecimiento nacional en funcionamiento.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Marcas

Hace un año atrás, Chile ya estaba complicado por los movimientos sociales que paralizaban ciertos aspectos del país, luego, tras marzo, el asombro dominó nuestras vidas con una larga cuarentena que cerró la mayor parte de las actividades productivas del país, y puso a todos en aislamiento. La pandemia llegó y aún no se retira, pero el transporte camionero se mantiene en pie.

Así, el mercado de vehículos comerciales, tanto livianos como pesados, se vio menos afectado que el mercado de automóviles.

Según el informe liberado por ANAC A.G. en diciembre, la caída del mercado camionero fue -interanual- de 17,2%, con 10.646 unidades colocadas en el año del inicio de la pandemia global por COVID-19; mientras que el mercado de vehículos livianos se contrajo en un 30,6%.

Esta diferencia se agudizó en enero de 2021, ya que la baja en las ventas interanual de vehículos particulares,fuedel22,2%,mientras que las ventas de camiones registraron un crecimiento del 2%, según la gremial que agrupa a marca e importadores de camiones debido a la "la recuperación de las expectativas empresariales,especialmente en el rubro minero, que impulsó al Indicador Mensual de Confianza Empresarial (IMCE) a su mayor nivel en 28 meses", según reza el informe liberado en el primer mes del año en curso.

Pero no todo fueron movimientos gremiales. Las marcas lograron seguir su ritmo, incluso en tan difícil escenario y los estrenos no faltaron. Mercedes-Benz, por ejemplo estrenó para su sofisticada gama de tractos pesados, Actros, su sistema Active Brake Assist 5 (ABA 5) que pasó a formar parte del equipamiento de serie -para los modelos full seguridad- de todos los camiones Mercedes-Benz procedentes de Alemania, como lo es el modelo New Actros.

En materia de estrenos, la firma Global Webfleet Solutions, lanzó el primer servicio de seguimiento de activos o equipos como remolques y semiremolques. Desde una única interfaz, la posición tanto de los vehículos como de los activos se muestra en una vista sencilla del mapa. 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. Las notificaciones también se pueden 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."*

Un estreno destacado fue el nuevo Volkswagen New Delivery V-Tronic; que incluyó las versiones New Delivery 9.170 y New Delivery 11.180. Destacan por una alta capacidad de carga combinada con la conducción de una pick up premium; una construcción con materiales livianos, una motorización de cuatro cilindros Cummins ISF de 3,8 litros y tecnología SCR de alta eficiencia,

y una gran versatilidad en materia de carrocerías, permitiendo ajustarse a diversas necesidades del rubro del transporte urbano, por nombrar algunas.

El JAC N55 Electric Truck fue otra gran novedad sobre el final del año, al introducir el primer camión urbano eléctrico de la marca líder en su origen y que domina las ventas de camiones livianos. Gran autonomía y emisiones zero, son parte de sus atributos, hoy claves para empresas que buscan reducir las emisiones y su huella de carbono.

Para finalizar, uno de los grandes estrenos fue el Renault Trucks T High, un sofisticado camión francés, que llegó con las más avanzadas tecnologías enfocadas en la seguridad, confort y eficiencia. *"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 su lanzamiento Guillermo Donoso, gerente de la división Camiones de Salfa.

Marcas de camiones más vendidas en 2020 (fuente ANAC A.G)

LUGAR	MARCA	UNIDADES	MARKETSHARE
1	MERCEDES BENZ	1.604	15,2%
2	CHEVROLET	1.203	11,4%
3	VOLVO	1.070	10,1%
4	SCANIA	974	9,2%
5	VOLKSWAGEN	815	7,7%
6	HINO	672	6,4%
7	FREIGHTLINER	515	4,9%
8	HYUNDAI	461	4,4%
9	JAC	459	4,3%
10	FORD	412	3,9%

DF - 1216
DONGFENG
RENTABILIZA
TU NEGOCIO
Motor
CUMMINS 3.8 lts.
• Potencia 154 HP
• Cap. De carga 7.755 Kgs.
• Aire Acondicionado
• Camion de Reparto con carrocería plana con barandas
ENTREGA INMEDIATA
$21.199.000 + IVA
PRECIO LANZAMIENTO
maco
TATTERSALL
Santiago: Av. Pdte Eduardo Frei Montalva Nº 9829, Quilicura, Tel. (2)2350 2200
Antofagasta: Av. Pedro Aguirre Cerda Nº7414, Barrio Industrial, Tel. (55) 268 5528
Concepción: Av. Gran Bretaña Nº 4589
Talcahuano, Tel. (41) 266 7237
Puerto Montt: Panamericana Norte Nº 4200, Km 1019, Tel. (65) 249 4811
www.maco.cl
+56 9 94443228

International
RH 613 Low Roof
ESPECIALIZACIÓN EN LA RUTA

International pone en el mercado nacional esta interesante unidad tractora, con techo bajo, dormitorio, tracción 6x4 y alta visibilidad para servicios carreteros de media distancia, todo con el inconfundible estilo americano de la casa representada en Chile por Maco Tatterssall.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Sergio Salazar A.

Chile es uno de esos escasos mercados abiertos en el que conviven diferentes escuelas en la construcción de camiones, están los sofisticados europeos, los asiáticos, sudamericanos y, claro, los siempre respetados camiones norteamericanos. Entre estos últimos, una de las marcas más respetadas es International, hoy representada en Chile por Maco Tattersall.

Con un completo portafolio en Chile, que se enfoca en aplicaciones carreteras de larga y medias distancia además de servicios especiales, con interesantes soluciones que salen de los formatos convencionales como su Serie HV, que rediseña la cabina para ofrecer mayor visibilidad al remodelar las puertas, reposicionar los espejos de la cabina y utilizar un parabrisas de baja inclinación. Con ello, aseguran en la marca, mejora el campo de visión del conductor y reduce el ángulo de giro de la cabeza, para minimizar los riesgos de accidentes relacionados con la visión

La unidad de prueba corresponde a esta serie, se trata del International RH 613 Low Roof, un sorprendente tracto camión 6x4, con una gran cabina, de techo bajo, con gran espacio interior y una estética muy atractiva.

Este modelo es introducido en el mercado nacional para responder a las necesidades de transporte de larga y media distancia, con capacidad de variados tipos de camino, pero con énfasis en la carretera, en el confort del operador y en la seguridad, claro sin dejar de lado la eficiencia características de los camiones con "trompa", característicos del origen norteamericano.

Ideal para transportistas que necesitan versatilidad, para variados servicios, y que necesitan ampliar su rango operativo mediante su gran dormitorio en cabina, el RH 613 Low Roof ofrece varias soluciones destinadas a mejorar el rendimiento del operador. Así cuenta con ángulo de giro reducido, que le permite agilidad en zonas urbanas; nuevos diseños en espejos retrovisores y ventanas, que mejoran la visibilidad y reducen la tensión en el cuello del operador.

Otras innovaciones que introduce son un nuevo tablero de instrumentos con mando ordenados según la frecuencia de uso, sistema de mitigación de choques Bendix, aire acondicionado con función de descongelamiento y un diseño que facilita el uso del gran espacio interior que ofrece en su cabina de techo bajo.

El International RH 613 Low Roof obtiene su poder de un motor International A26, capaz de desarrollar 450 HP de potencia, disponibles a 1.700 rpm, con un torque de 1.700 lb/ft (2.304 Nm), disponibles desde los 1.000 giros de motor.
Estas magnitudes son administradas por una transmisión automatizada, Eaton Endurant de 12 relaciones, y cuyos mandos se encuentran en la columna de dirección, y que puede actuar como una caja totalmente automática.

El interior de este modelo sorprende de primero por su amplitud. Dueño de una cabina con techo baja, que también da la sensación de ser más larga; cuenta no con una litera, sino con un verdadero dormitorio en su interior, lo que se convierte en un diferenciador clave frente a su competencia, al ofrecer toda la versatilidad en operación que conjuga la agilidad urbana con la versatilidad de una habitáculo donde el operador puede pernoctar con total comodidad.

Su tablero de control es una suerte de evolución del tradicional estilo americano, muchas veces con aplicaciones tipo madera, a un formato algo más severo y limpio y bastante más ergonómico. Entre el tacómetro y velocímetro alberga una pantalla que proyecta los parámetros operativos de operación, mientras que en la consola central -inclinada hacia el operador- se encuentran los mandos del sistema de entretenimiento (que también se puede operar desde el volante, al igual que la velocidad crucero), los activadores de los bloqueos de diferencial, del tándem Meritor 6x4.

En la ruta

Desde la cabina del conductor, lo primero que llama la atención es que se trata de una cabina que evoluciona desde el tradicional estilo de International, a un formato más vanguardista y ergonómico, aun así, los característicos mandos de freno de estacionamiento y de remolque, que le dotan de tan singular identidad.

Su transmisión es muy avanzada y entrega un andar muy suave, de fácil operación y con una entrega de poder progresivo, que permitió que el operador no tuviese problemas en seguir al auto de la producción en carretera. Sorprende por su agilidad en giros reducidos, que es una característica clave para que este modelo sea uno de los más versátiles en tipo de aplicación, entre los tractores 6x4 de poder sobre los 400 caballos de fuerza. El RH613 se maneja bien en carretera, pero también sabe lidiar con la estrechez de las ciudades.

Un camión que hay que conocer, por la cantidad de innovaciones que cuenta, los sofisticado de sus soluciones y la inteligente integración de sus componentes que lo convierten un producto ideal para cuando el transporte es variado o con múltiples generadores de carga, con distintos tipos de servicios

- **Motor: International A26 de seis cilindros en línea de 12,4 litros**
- **Potencia: 450 HP a 1.200 rpm.**
- **Torque: 1.700 lb/ft (2.304 Nm) a 1.000 rpm.**
- **Transmisión: mecánica automatizada Eaton Endurant de 12 relaciones.**
- **Tanques de combustible: 756 lts en total.**
- **Potencia: 450 HP a 1.200 rpm.**

Con el apoyo de la CNTC y el Ministerio de la Mujer y Equidad de Género

Mujeres transportistas siguen avanzando en el sector: los proyectos que proponen

La Federación de Transportistas del Norte ha trabajado en una agenda con los temas de la mujer en el mundo del transporte de carga. En esa línea, la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile (CNTC) logró concretar una reunión con la ministra de la Mujer y Equidad de Género, Mónica Zalaquett.

Textos: Rodrigo Castillo C / Fotos: MInisterio

Hasta el momento, solo han tenido una reunión, por lo que aún están en proceso de conversaciones para concretar los proyectos presentados. Pero ¿qué proponen específicamente para beneficiar al gremio de mujeres transportistas?

En la reunión, participó la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas; con su presidenta, Marianela Cifuentes; FedeNorte, representada por Silvia Salazar y Soledad Carvajal, de Camiones Caliche de Iquique.

El primer paso que proponen es crear la Mesa de Mujer y Transporte. A partir de esa instancia, pretenden discutir el escenario actual del transporte de carga en Chile y el rol y la labor de la mujer en el mismo.

[NOTICIAS DEL SECTOR]

"Tenemos varias inquietudes que le hemos planteado (a la ministra), principalmente mayor notoriedad de la mujer en el rubro", señala Marianela.

En esa misma línea, también buscan *"conseguir que las mujeres lideren el transporte y que las autoridades se den cuenta que hay muchas mujeres trabajando en este rubro"*, agrega Soledad.

Si bien estos temas fueron planteados en la reunión con la ministra, son temas que las mismas dirigentas han estado impulsando hace bastante tiempo. Uno de los objetivos fundamentales es visibilizar la labor que realizan las mujeres en el transporte de carga, desconocido por muchos.

A partir de ahí, se busca incluir más asociadas al rubro y que tanto las federaciones como las asociaciones, lideradas por mujeres, crezcan aún más.

¿Cómo se lograría potenciar el rubro del transporte de carga y el aumento de mujeres en el rubro? Estos son algunos de los temas que proponen las dirigentas del norte:

Becas A5 para mujeres transportistas. Es un proyecto impulsado por Marianela Cifuentes, de la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas de Antofagasta (Asgremutrans A.G). Hace ya un tiempo se encuentra trabajando y gestionando la obtención de becas para licencias de tipo A5.

En el rubro del transporte de carga hacen falta conductores, especialmente mujeres. Por ese motivo, Marianela busca facilitar el acceso a estas licencias para aumentar la cantidad de trabajadores que puedan conducir vehículos de carga.

Este punto es importante ya que, de concretarse, reforzaría la carencia de conductores ya existente y, además, potenciaría la inclusión de más mujeres en el transporte de carga en Chile.

El trámite ya está avanzado, pero producto de la crisis sanitaria se estancó. "Estamos esperando que termine la pandemia para empezar los cursos", declara Marianela.

Mejorar condiciones laborales: Zonas de descanso y aparcadero de camiones

Con el fin de mejorar las condiciones laborales de los trabajadores, las dirigentas proponen mejorar las zonas de descanso que existen actualmente, reforzar la seguridad en las carreteras y construir un aparcadero de camiones para los conductores del transporte de carga.

Para ello, es necesario *"visibilizar nuestras necesidades como transportistas y buscar apoyo para mejorar la calidad de vida de los conductores en carretera"*, señala Soledad Carvajal.

En esa misma línea, aún falta mejorar *"la calidad de vida de las mujeres, que tengamos un baño digno para ellas, mejorar la infraestructura vial, capacitación y obtención de cargas para mejorar nuestras máquinas"*, agrega Soledad.

Ley Juan Barrios

Un tema que resulta relevante para mejorar el transporte de carga en Chile, según sus dirigentas, es la seguridad. Por este motivo,

la agenda también pretende reimpulsar el proyecto de ley Juan Barrios que aún está en la Comisión de Constitución.

En agosto de 2020, el presidente Sebastián Piñera presentó este proyecto a raíz del ataque incendiario que provocó la muerte del camionero, Juan Barrios. Ocurrió en febrero del mismo año, él estaba descansando en su camión cuando ocurrió en el acceso a Traiguén. Fue internado en la ex Posta Central, con el 25% de su cuerpo quemado y falleció un mes después.

"Es necesario distinguir ese anhelo, demanda y necesidades, que por supuesto son legítimas y están siendo escuchadas con atención y sensibilidad, de lo que es la violencia, la destrucción, la maldad, el daño, como el que le causaron a Juan Barrios y a toda su familia", señaló el presidente Piñera al presentar el proyecto.

La Ley Juan Barrios pretende modificar el Código Penal en materia de delitos de incendio, para incluir a los vehículos motorizados. Además, incluirá un agravante en caso de que al interior del vehículo haya una persona. Las penas por este delito irán desde 15 años y un día hasta presidio perpetuo.

"Hemos agregado a los camiones y buses a la lista de bienes que serán calificados como incendio agravado cuando se atente a través del fuego y del incendio contra ellos", declaró el presidente Piñera.

Cabe señalar que este proyecto de ley es parte de la Agenda de Seguridad que ha impulsado el Gobierno. La iniciativa está aún en el Congreso, pero desde la Segpres han insistido en avanzar en esta ley para que sea votada pronto en la Comisión de Constitución.

El tema fue planteado también en la audiencia con la ministra de la Mujer, Mónica Zalaquett, quien se comprometió a impulsar la Ley Juan Barrios.

SIGUENOS EN NUESTRAS REDES SOCIALES

@cntc_chile_
Camioneros CNTC CHILE
@CNTCCHILE
@cntc chile
https://www.cntcchile.cl

Soluciones que rentabilizan su operación y logística

Gallyas TELECOM

+ CONTROL
+ SEGURIDAD
+ COMUNICACIÓN
+ EFICIENCIA

"Llamada instantánea con solo presionar un botón"

Asegura las operaciones y evita distracciones y pérdida de tiempo para comunicarse

+ Información: contacto@gallyas.cl Tel.: +56 2 2336 8600
www.gallyas.cl

Chevrolet Colorado:
la amplitud del campo de trabajo

La casa americana del corbatín, Chevrolet, tiene en nuestro país uno de los line ups más potentes en cuanto a pick ups, con dos modelos ubicados en el competitivo segmento de las mid size. La Chevrolet Colorado se enfoca en el rango intermedio con una propuesta que sirve tanto para el trabajo como para la diversión.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Chevrolet

Se trata de una marca especialista. Desde su recordada y legendaria LUV, que dejó grabado a fuego su capacidad de trabajo y versatilidad en muchos usuarios chilenos, la casa norteamericana Chevrolet ha sido una de las marcas que ha establecido a las camionetas como uno de sus focos principales.

Así hoy, tras el primer año de pandemia, con un enrarecido mercado donde los vehículos comerciales han aumentado su participación de mercado (las camionetas superaron el 17% de las ventas de ligeros, según cifras ANAC), estos versátiles y robustos vehículos ofrecen una interesante experiencia para el usuario que les permite transitar desde el trabajo, hacia las actividades al aire libre con comodidad y sin perder capacidades.

Así Chevrolet, se atreve a ofrecer en el muy competitivo segmento de las mid size pick ups, dos productos, por un lado la más enfocada en el trabajo Chevrolet

D-Max, protagonista potente dentro del mercado de flotas con buenas participación en las grandes industrias consumidoras de este tipo de vehículos como la minería o el área forestal; y con un enfoque más recreativo, se encuentra la protagonista de este prueba: la nueva Colorado.

En 2020 la Chevrolet Colorado recibió para nuestro mercado una actualización que consistió en renovación de su diseño y un interesante upgrade de equipamiento, que gracias al innovador sistema OnStar de la marca norteamericana, se pone por sobre la competencia en materia de conectividad, seguridad y telemetría a bordo.

En diseño estrenó una nuevo frontal que la acerca a la parte alta de las camionetas, con una máscara en negro similar a las que porta la pick up grande de la marca Silverado. El resultado es un estilo más deportivo y severo, en su versión High Country, la que es totalmente oscura con acabado Black High Gloss. El nombre Chevrolet en relieve domina esta parrilla frontal mientras que el isotipo de la marca se ubica en un lateral de la misma parrilla. Llantas oscuras, pisaderas en metal y marcados pasos de rueda, aumentan su look deportivo.

En las versiones top de línea agrega llantas de 18” con nuevos diseños, la versión High Country que probamos, incluye además una barra deportiva trasera y lona marítima para aumentar el volumen de carga hasta los 1.329 litros.

La Nueva Colorado High Country AT 4WD, se mueve gracias a un motor turbodiésel de 2.8 Tlitros, Duramax que ofrece una potencia de 200CV a 3.400 giros de motor, con abundantes 500 nm en la variante automática

.

Este propulsor diésel es uno de los más vivaces de la categoría, un contexto de trabajo donde las aceleraciones no suelen ser el fuerte de los vehículos. Logra una aceleración de 0-100km en hasta 10,1 segundos, lo que en promedio es hasta un 20% más rápido que el segmento y un 7% más veloz que la generación anterior.

En su actualización de equipo, destaca el sistema de frenado automático de emergencia a baja velocidad, que responde de manera inmediata en situación de riesgo desde 8 km/h hasta 80 km/h, además de sistema de detección de peatón para mitigar o incluso evitar un accidente. Sumado a esto, ofrece control de descenso, control crucero, control de estabilidad y sensor de salida de carril, para mostrarse como una

pick up de vanguardia en cuanto a asistencias a la conducción.

La nueva Colorado llega equipada de serie con 6 airbags en todas sus versiones, frenos ABS con EBD, control electrónico estabilidad y Tracción (ESC), control de descenso, asistente de partida en pendiente, control crucero, neblineros.

Estrellas telemáticas

Uno de los puntos altos de Chevrolet en 2020 y clave para que la marca se llevará el galardón a la Mejor Marca en 2021, entregado por la prensa especializada es su sistema OnStar, que porta la nueva Colorado.

Se trata de un paquete de tecnologías de conectividad, seguimiento y telemática que se plantea como un diferenciador clave a futuro y un aliado indiscutible de la seguridad. Así, Colorado es nada menos que la primera pick up en incorporar Wifi nativo con red 4G LTE, que promete -según la marca- una señal hasta 12 veces más potente que la de un smartphone. Es fácil de utilizar y efectivamente provee de un competente hot spot de wifi para notebook y smartphones.

Pero el sistema *OnStar* es mucho más que eso, ya que también incorpora funcionalidades como verificación de parámetros operativos, como el estado de cambio de aceite. Onstar es capaz de enviar una alerta al WhatsApp del propietario, quien además -desde la app *My Chevrolet*, puede optar por encendido remoto del vehículo, regulación de la climatización del interior, entre otros usos. También agrega botón de emergencia y es capaz de ofrecer respuesta automática en caso de colisión, asistencia en ruta, contact center 24/7 y contacto con servicios de emergencia como Carabineros, Bomberos, entre otros.

Desde el volante

Una característica inherente de las camionetas es la robustez, que le permite tanto contar con buenas capacidades *off road,* como para el trabajo. Esto también se proyecta hacia la conducción, dejando la sensación de que son vehículos algo duros de andar, y con cierta tendencia a movimientos extras en algunas curvas, como la deriva de la zona trasera cuando no está cargada.

En ese sentido Chevrolet Colorado ofrece una bien calibrada suspensión, precisa, confortable y que resiste bien los malos caminos, sin llevar al límite la comodidad de los ocupantes. Así se trata de un modelo, que sobre todo en sus variantes automáticas se deja conducir suavemente en la ciudad, sin sentir que en primera o segunda marca, el abundante torque de su motor diésel parezca provenir de un tractor. Suave de marcha, es más ágil que su competidores directos.

El interior es confortable, y a pesar de la alta carga tecnológica que porta, no es intimidante ni difícil de entender. *OnStar* solo es visible en el retrovisor gracias a sus botones característicos que se ubican en la zona baja del espejo.

Los accesos principales a sus características se encuentran en la pantalla de la consola central, táctil que hace de interfaz también para el sistema de infoentretenimiento, es bastante intuitiva y eso sorprende al proponer tecnologías realmente nuevas. Activar el wifi y coordinar con el smartphone es veloz y se nota los años de experiencia de la marca con estos sistema en otros mercados.

La variante automática ofrece una entrega de poder progresivo sin que la primera marcha sea de tanta torsión que parezca lenta en la salida. En ese sentido, es una camioneta bastante más confortable que las llamadas heavy duty, enfocadas en el trabajo pesado. Confortable y razonablemente ágil, es una camioneta que puede acompañar el día a día y ofrecer su musculatura diésel en aventuras y viajes out door. Mención aparte merece probar y funcionar en el sistema OnStar, conocerlo es un plus considerando que se tratan de tecnologías que sin dudas se masificarán en distintos tipos de vehículos.

- **Motor: turbodiésel de 2,8 litros en 4 cilindros en línea**
- **Potencia: 200 CV**
- **Torque: 500 Nm**
- **Transmisión: automática de 6 velocidades**
- **Capacidad de carga: 974 kg.**

HINO

Actualiza su Serie 300

La gama de camiones medios del fabricante japonés recibe un upgrade en seguridad y confort para el mercado nacional.

Texto: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Marcas

"Hino cambia la forma de conducir" es el lema con que la casa japonesa lanzó en nuestro país, la actualización de su Serie 300 que ahora incorporan mejoras destinadas a potenciar la seguridad del conductor, junto con añadir a su gama, dos variantes con transmisión automática:
El CITY 515 AT y el XZU 616 AT.

La serie 300, agrega también un nuevo nivel de equipamiento, posicionando a Hino como la única marca en el segmento livianos y medianos del mercado de camiones que cuenta con este nivel de tecnología y equipamiento.

El gerente comercial de Hino Chile, Mauricio Herrera, explicó que -en términos de tecnología y seguridad- *"la serie 300 incluye Easy Start, o Sistema de Asistencia en Subida lo que permite al conductor mantener el camión detenido unos segundos, antes de avanzar en una subida. Esto no sólo es beneficioso para el confort de nuestros conductores en ruta, sino también proporciona seguridad a los demás vehículos, ya que disminuye la probabilidad de colisión"*.

Junto a ello, la renovación de la serie 300 posee sistema de frenos ABS+EBD, el cual ayuda a que conductor logre mantener el control del camión, en caso de un frenado repentino, ajustando la distribución de la fuerza del sistema de frenos.

Asimismo, y en su objetivo por otorgar mayores estándares de seguridad, Hino incorpora a la nueva serie 300 sistema Airbag, aire acondicionado, alzavidrios eléctricos, cierre centralizado, radio AUX-BT-AM/FM, luces halógenas, neblineros LED, control crucero, computador a bordo, asiento de conductor con suspensión, y mucho más.

Finalmente, Mauricio Herrera concluyó que los modelos XZU 717, XZU 817 y XZU 917 *"incluyen el sistema Hino Connect, un innovador y único programa de telemetría que monitorea el camión Hino en todo Chile, obteniendo -en tiempo real- todo tipo de alertas e informes de datos sobre el rendimiento del vehículo y el comportamiento del conductor. Esto permite tener el control total de la información, lo que se traduce en la optimización en el rendimiento del camión Hino, aumentando así la rentabilidad de sus procesos"*.

Gallyas TeamVOX:

el futuro de la comunicación para equipos de trabajo ahora

Fusionar las cualidades de las radios para equipos de trabajo, con lo más avanzado en comunicación con redes celulares y smartphones es la propuesta de TeamVOX, lo último en comunicación logística de Gallyas.

Textos: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Sergio Salazar

En las duras condiciones de una faena logística, o en los exigentes escenarios de industrias pesadas; la clave de la coordinación y eficiencia es la comunicación. Hasta hace poco prácticamente la única alternativa para intercambiar información entre los equipos de trabajo eran los radiotransmisores, que proveen comunicación veloz, precisa y directa a grupos, pero sus limitaciones se hacen cada vez más patentes, sobre todo en un mundo dominado por los smartphones, whatsapp e internet.

Con TeamVOX, exclusiva tecnología de punta representada en Chile por Gallyas, es posible contar con lo mejor de ambos mundos: la inmediatez, precisión y comunidad de las comunicaciones radiales, con el alcance nacional, la capacidad de almacenamiento, transmisión de datos y seguridad de las tecnologías 3G, 4G y 5G de la red celular y la capacidad de procesamiento de los más avanzados smartphones.

Se trata de una tecnología única, que hoy ofrecemos a las empresas en Chile. Es muy similar al formato de radio mediante red celular, conocida como PTT (puch to talk), hoy conocida en algunos mercados como smart radio. *"Básicamente es un sistema que permite utilizar los smartphones, de la red GPRS, para hablar mediante un solo click con un equipo completo de trabajo, sin tener que buscar el grupo o los destinatarios"*, explica Franklin Sánchez, Business and Services Development Manager de Gallyas Telecom.

El poder de las comunicaciones

Gallyas es una empresa nacional, con más de 50 años de experiencia en el mercado de las telecomunicaciones y que entra de lleno en las comunicación PTT de última generación con TeamVOX.

En la práctica, su uso es muy sencillo. Un administrador de consola o grupo, establece grupos de comunicación, por ejemplo en un team de coordinación logística. Cada vez que un miembro de este grupo precise enviar un mensaje sobre el estado de una carga, solo necesita presionar un botón y hablar para que toda su equipo esté al tanto de la acción y tome las medidas de coordinación.

El sistema utiliza la red de antenas 4G instaladas a nivel nacional, lo que deja en el olvido uno de los principales problemas del trabajo con radiotransmisores que es su limitado alcance. *"Con TeamVOX podemos conectar de manera eficiente e instantánea a equipos en todo Chile que cuenten con señal de celular, de esta manera facilita enormemente las coordinaciones entre equipos, el intercambio de información entre oficinas o cuadrillas que operan a nivel nacional o regional"*, agrega Sánches, de Gallyas.

Al utilizar tecnología de avanzada basada en comunicación digital y smartphones, TeamVOX cuenta con varios diferenciadores que son imposibles de lograr con una comunicación convencional basada en radiotransmisores.

"Para comenzar, no se utiliza ni banda civil, ni tampoco es preciso contar con una banda licitada, con los costos que ello implica. Además se pueden integrar funciones digitales, como el envío de archivos masivos, llenado y almacenamiento de formularios de trabajo, seguimiento de órdenes de entrega, firma de documentos, reportes de incidencias, resumen de las labores del día, km recorridos y una larga lista de utilidades", añade Franklin Sánchez.

La versatilidad de TeamVOX es muy alta y permite adaptarse a equipos de trabajo en numerosas empresas y necesidades. Los equipos pueden estar integrados con bienes de capital como camionetas, camiones o maquinaria, para permitir que el operador se pueda comunicar apretando solo un botón; o bien con equipos personales que son smartphones con todas sus características y funcionalidades.

Para ello, existen dispositivos adicionales como micrófonos integrados en la columna de direc-

ción de un vehículo, por ejemplo, parlantes integrados y otros accesorios que mejoran la experiencia de usuario y la hacen más precisa para cada operación.

El sistema no tiene límites en cuanto a la capacidad de equipos conectados, la capacidad es ilimitada. Un administrador de grupo puede controlar los parámetros de servicios como las descargas y almacenamiento de los audios, los servicios en la nube o el acceso a internet de los usuarios. Además puede configurar botones de emergencia, y alarmas para que quien controla la consola pueda darle prioridad a las alarmas. Cuenta con llamadas grupales, todo mediante equipos muy robustos, desarrollados para enfrentar el trabajo duro en cualquier condición.

"TeamVOX es en realidad mucho más que un sistema, sino que se trata de una completa suite de soluciones que se integra con diferentes apps, para ampliar sus capacidades y ofrecer útiles servicios para empresas de logística, transporte, producción y commodities", afirma Sánchez, de Gallyas.

"A la app madre, que está orientada a la comunicación grupal la acompañan las aplicaciones complementarias como Evidence, que cuenta con un gps profesional, muy preciso, además integra formularios que pueden ser ocupados por los usuarios para mantener la infor de la operación, fiscalizar la misma, realizar o sugerir innovaciones o mejoras, etc", añade el ejecutivo.

Otra app complementaria, de gran utilidad es SOTI Mobicontrol, una solución para negocios. Parte de una empresa canadiense de alta tecnología de desarrollo de software, permite administrar de manera remota un terminal conectado, lo que facilita mucho la operación en terreno. Esta app cuenta con un alto nivel de seguridad, así si un equipo se encuentra con su seguridad vulnerada, el sistema es capaz de inhabilitarlo a nivel operativo para siempre, para resguardar la seguridad de la empresa.

Otra poderosa app que se integra a la suite de TeamVOX es Gateway, que funciona como un portal de comunicación entre sistemas de radio y PTT, con completa seguridad a nivel digital. De esta manera en la misma red de trabajo se pueden integrar equipos que utilizan radios convencionales con personas que aprovechan las utilidades de TeamVOX en zonas más lejanas.

Por último otra app que resulta crítica, es Zaypher, que establece comunicaciones completamente encriptadas, de equipo a equipo, lo que hace imposible que pueda ser vulnerada. Es clave para operaciones que requieren de alta seguridad, como transporte de valores, intercambio de información estratégica o privilegiada y toda información de alto valor para una empresa.

"Se trata de una tecnología de bajo costo, pero que agrega alto valor para las empresas al hacer muy eficiente la comunicación entre sus equipos de manera segura, tecnológica y dejando un registro claro de las operaciones y lo que se necesite registrar. Útil para todas las empresas que requieran de una respuesta rápida a una situación particular, que necesitan una comunicación instantánea, para equipos de trabajo desplegados por el país TeamVOX será clave para su crecimiento y eficiencia", finaliza Sánchez de Gallyas.

FAW TRUCKS
maco TATTERSALL

NUEVOS CAMIONES ALJIBES

F-1722
Cap. 10.000 Lts.

F-4042
Cap.30.000 Lts.

Motor DIESEL 6 cilindros

- Potencia 220, 370 y 420 HP
- Frenos de Aire
- Aire Acondicionado
- Aljibes con dos rompecolas

Incluye Aljibe

ENTREGA INMEDIATA

F-3237
Cap.20.000 Lts.

Precio venta Desde | $40.990.000 + IVA

www.maco.cl

DAKAR

La leyenda de Ignacio Casale en el Dakar sigue arriba de un camión

El piloto nacional tuvo su duodécima presencia volviendo al vehículo que lo vio debutar en estas competencias, en 2010. La experiencia terminó con un espectacular noveno lugar y mucho aprendizaje manejando este tipo de vehículos.

Textos: José Contreras/Fotos: Red Bull

Cuando se escriba el libro que detalle las historias de los chilenos en el Dakar, sin dudas que Ignacio Casale tendrá no solo un rol preponderante, sino que será uno de los protagonistas de ese repaso. Motivos tiene y de sobra.

No solo es el primer campeón de un Dakar, cuando en 2014 se puso en lo más alto de la serie de cuadriciclos cortando con una hegemonía de los hermanos argentinos Patronelli, que se habían turnado en ganar la categoría desde 2009. Volvió a ser el monarca en 2018 y 2020 y es uno de los dos pilotos nacionales en celebrar más de una vez en esta exigente prueba, junto a Francisco "Chaleco" López.

También es el segundo chileno con más presencias después del mítico Carlo de Gavardo, con doce carreras en el cuerpo, el que tiene más podios (cinco, con López), más top 10 (siete), más etapas ganadas (23) y así… los récords del "Perro" son amplios.

Pero hay más. Su audacia, su talento y su capacidad para ponerse en cualquier vehículo para dar pelea en los Dakares, ya sea en Sudamérica o, como ahora, en Arabia Saudita, han sido cartas de presentación de un Casale siempre inquieto, con ganas de más.

Esa inquietud lo llevó a emprender, para la edición 2021, un nuevo cambio de vehículo. Se podría decir casi una vuelta a las raíces, porque Casale, después de once años, volvió a un camión para competir en el Dakar.

Ese 2010 estuvo en un camión Atakama 2038, conducido por su padre Francisco Casale y donde, junto a Francisco Vial, terminaron 26° a unas lejanas 163 horas del campeón de esa edición, el ruso Vladimir Chagin. De ahí, pasó a las motos en 2011, encontró su lugar en el mundo del Dakar en las quads donde coqueteó con el triunfo en 2013, disfrutó de la victoria en 2014, sufrió con los abandonos consecutivos de 2015 y 2016 y volvió a celebrar en 2018. Un breve paso en UTV en 2019 y la vuelta a los quads, con otro título, es el derrotero del chileno.

La diferencia con el 2010 es que ahora él estaría en control de todo. Y mal no le fue. Se unió con Álvaro León, otro experimentado en estas lides con siete Dakares en el cuerpo y un título como navegante en UTV el 2019 junto a "Chaleco", y con el mecánico checo David Hoffmann y, juntos, tomaron el camión 517, un poderoso Tatra Phoenix, preparado por el equipo Tatra Buggyra Racing y equipado con un motor Gyrtech Rally Power MK 19-3EC de 1.100 hp y 4.500 Nm de torque con caja mecánica asistida de 16 velocidades, que pesa 8,5 toneladas y una velocidad máxima controlada de 140 km/h.

Hablamos de su audacia y su inquietud. Pero en el volante del Tatra Phoenix quedó demostrado también su talento. De inmediato, Casale se mostró en control, aplicando esa máxima dakariana que dice que lo importante es cuidar al máximo para llegar al final. Así, sin prisa, pero sin pausa, fue logrando resultados positivos que fueron aumentando su valía en cada una de las doce etapas que tuvo la competencia.

Nunca se bajó de los quince primeros en cada etapa y mantuvo a raya la distancia con los favoritos, los temibles rusos que dominan año a año la categoría. Incluso, en la octava etapa de la prueba quedó entre los cinco mejores del día. Nada mal para un "novato" en los vehículos más grandes del Dakar.

De todas formas, hubo elementos que complicaron la

estadía en la península arábiga, partiendo por el viaje, de más de 35 horas de traslado. A eso, debieron afrontar cuarentenas preventivas y exámenes PCR que, afortunadamente, arrojaron negativo por covid-19, lo que le permitió a Casale, León y Hoffmann correr.

La sexta etapa, en tanto, fue la más compleja de todas para el equipo. Su camión sufrió problemas mecánicos y, además, debió prestar asistencia a su compañero de estructura, el checo Martin Soltys, entregándole soporte con repuestos. Casale, confesaría después que "en un momento pensamos que no lograríamos terminar de día". Lo bueno es que al día siguiente había descanso, así que les permitió entrar a la segunda parte del Dakar con energías renovadas.

Al final, tras trece días de travesía, 4.778 kilómetros de recorrido, diez ciudades saudíes visitadas y varios turbos, amortiguadores y otras piezas con fallos en el Tatra, Casale, León y Hoffmann culminaron novenos, a cinco horas, 27 minutos y 50 segundos del campeón, el ruso Dmitry Sotnikov. Para mayor goce, el chileno desplazó en la última etapa a su coequipo Soltys y terminó como el mejor de la estructura.

"Pudimos competir muy fuerte, al ritmo de los punteros muchas veces, logramos un quinto lugar en una etapa y también pudimos liderar en otra, por ende, el saldo es más que positivo, considerando que es mi primer año en la categoría y que además había manejado el camión sólo dos veces antes de iniciar el Dakar", decía un exultante Casale, que había cumplido así la meta original: ser top 10.

"Veníamos a aprender y sumar kilómetros de experiencia, y nos vamos con mucho más que eso, porque nos dimos cuenta que somos muy competitivos y que el día de mañana podemos seguir mejorando y mucho", añadía.

Casale lo hizo: se subió a un camión después de más de una década y mostró que el talento está vigente siempre, da lo mismo qué tipo de vehículo.

[NOTICIAS]

El Mercedes-Benz Actros: primero sin espejos retrovisores

La nave insignia de la casa alemana en larga distancia y cargas pesadas, se renueva con una innovadora tecnología que reemplaza los espejos retrovisores laterales por cámaras y pantallas, aportando mejor visibilidad y ganancia aerodinámica.

Textos: Rodrigo Castillo C / Fotos: Mercedes- Benz

Lo conocimos como una de las grandes novedades en la Feria del Transporte de Brasil, Fenatran 2019, donde la casa alemana mostró por primera vez en Sudamérica, la innovadora tecnología que ahora llega a nuestro país: un camión sin espejos retrovisores laterales.

Lo que parece una locura en primera instancia, no lo es: se trata de una aplicación altamente tecnológica y clave para la eficiencia en el transporte, más en larga distancia carretera, que es a lo que se enfoca el primer modelo en contar con este sistema: el sofisticado tracto camión carretero Mercedes-Benz Actros.

¿Porqué? Fácil, la resistencia aerodinámica es clave en la eficiencia de un vehículo y si este es un tracto camión, que arrastra un conjunto de hasta 18 metros, rozando las 45 toneladas por más de 1.000 kilómetros, se convierte en un margen más que importante en ahorro de combustible, y otros insumos como sistemas de fricción o neumáticos. Sin los aparatosos y muy necesarios espejos convencionales, así los nuevos Actros "sin retrovisores" ganan en eficiencia, gracias a su mejor penetración aerodinámica.

Esta tecnología es denominada por Mercedes-Benz como MirrorCam. Se vale de todo un sistema de cámaras y pantallas, de 38 centímetros cada una, que reemplazan los espejos retrovisores convencionales.

"Estamos muy orgullosos de ser pioneros en la industria trayendo este modelo único en Latinoamérica. En lugar de los espejos convencionales, el New Actros viene equipado con esta innovadora y aerodinámica cámara sustitutiva del retrovisor exterior, logrando de este modo ahorrar combustible y mejorar la seguridad del conductor y el entorno de la ruta a través del incremento en la visibilidad", destacó el gerente comercial de la División de Camiones de Kaufmann, Andrés Mann.

¿Cómo funciona? Es mucho más que una simple cámara y su proyección en una pantalla: se compone por varias cámaras exteriores y pantallas que entregan gran visibilidad. Pero lo más importante es la eficiencia que agregan, gracias a su aporte aerodinámico. Con esta tecnología, este modelo contribuye a una reducción del consumo de combustible de alrededor de un 5%, lo que se traduce en un margen clave en una actividad como el transporte de carga de largas distancias.

Otras ventajas inherentes del sistema MirrorCam son el confort, la ergonomía y la seguridad que ofrece, hasta ahora nunca vistas, y que podrían significar en el mediano plazo, el fin de los retrovisores convencionales.

"Esta tecnología cuenta con dos cámaras exteriores laterales situadas en el marco del techo de la cabina que trasladan las imágenes captadas a dos pantallas con una resolución de 720×1920 pixeles y de 38 centímetros cada una. Dichas pantallas están estratégicamente situadas en el interior de los pilares derecho e izquierdo de la cabina" agrega el ejecutivo de Kaufmann.

MirrorCam ofrece mayor visibilidad en la parte trasera, así ofrece mayor seguridad al conductor en maniobras para marcha atrás, gracias a que las pantallas inferiores ofrecen dos tipos de visibilidad: una superior con imágenes más cercanas al vehículo y otra inferior que permite tener el control sobre el entorno de la unidad.

El sistema comienza a funcionar con el arranque del motor y se encuentran protegidas de la suciedad del entorno. Incluye calefacción y la visibilidad se mantiene de noche, gracias al modo nocturno ofrecen que además evita encandilamientos. Cuenta además con modo de descanso nocturno que permite conectar el sistema durante un par de minutos y tener una visión del entorno, incluso con las cortinillas cerradas, sin necesidad de abandonar la cabina, en modo de descanso del operador.

El Mercedes-Benz New Actros fue galardonado con el premio *"International Truck of the Year 2020"*, gracias a sus múltiples innovaciones y herramientas que lo hacen sobresalir dentro del mercado de vehículos de transporte de carga. Una de las principales características es que esta nueva generación está preparada para optimizar el consumo de combustible, gracias a su motor de 6 cilindros en línea que reduce en hasta 10% dicho consumo en comparación con otros modelos con normas de emisión inferiores, además de tener intervalos de mantenimiento más largos.

Otra herramienta que ayuda a esta reducción en el consumo de combustible es el sistema *"Predictive Powertrain Control"*, el cual mejora las propiedades aerodinámicas del Actros y permite ahorrar combustible de forma sencilla en todas sus rutas. Este sistema, ahora incorporado de serie en estos modelos, agrega un modo de conducción adaptado a la topografía de la ruta prevista y de este modo, logra ahorrar hasta un 5% más de combustible con una estrategia precisa de selección de las marchas.

Además del incremento en seguridad que significa la nueva tecnología MirrorCam, existen múltiples desarrollos e innovaciones que convierten al Actros en todo un referente si hablamos de seguridad activa. La quinta generación del sistema de frenado Active Brake Assist 5 permite realizar una detención a fondo si es que esta tecnología detecta objetos en movimiento en determinadas situaciones, lo que contribuye significativamente a evitar la ocurrencia de accidentes, incluso este modelo de la marca alemana es capaz de frenar de manera parcial o completa si es que detecta peatones en movimiento, siendo el único modelo con frenado total en caso de detección de peatones.

De esta forma Kaufmann, distribuidor oficial de Mercedes-Benz en Chile, se posiciona como pionero en la industria y marca la ruta hacia la definición de nuevos estándares de calidad e innovación de la mano del New Actros, poniendo a disposición de sus clientes este vehículo revolucionario en seguridad, comodidad y eficiencia.

Volvo FH:

un icono de largo recorrido.

Por la vida vivida en el camino, el Volvo FH es un camión que brilla en seguridad y comodidad durante los tramos más largos.

Texto: Volvo Trucks

Soluciones innovadoras como el ahorro de combustible I-Save y el Volvo FH LNG impulsado por gas reduce la huella ambiental incluso en el transporte de largo recorrido.

Volvo Trucks demostró que I-Save podía reducir el coste del combustible (diésel y AdBlue) hasta en un 7% en comparación con un camión sin I-Save equipado con un motor convencional de 13 litros de Volvo. Esta cifra ha sido confirmada por pruebas independientes, así como por la experiencia de los clientes.

La interfaz del conductor ofrece una pantalla de instrumento digital completamente adaptable diseñada para ayudar a los conductores a mantener las manos en el volante y la atención completa hacia adelante. El nuevo Volvo FH es, simplemente puesto, mejor en todos los sentidos.

Más ahorro

A través de actualizaciones de software basadas en el análisis de datos de los usuarios, se ha ajustado y optimizado el equilibrio entre el consumo de combustible y la facilidad de conducción, lo que permite una mayor reducción del consumo de combustible si se conduce en el modo Eco.

Para ahorrar aún más combustible, I-See ahora tiene una nueva función que permite al camión detectar cuándo resulta eficaz que el motor acelere un poco y a continuación vaya en punto muerto, incluso en carreteras que parecen llanas para el ojo humano.

El nuevo Volvo FH con I-Save no solo representa un gran avance en cuanto a ahorro de combustible. además permite una conducción suave y ofrece la potencia necesaria para mantener una velocidad media alta y constante, incluso con una topografía complicada.

BOLOGNESI

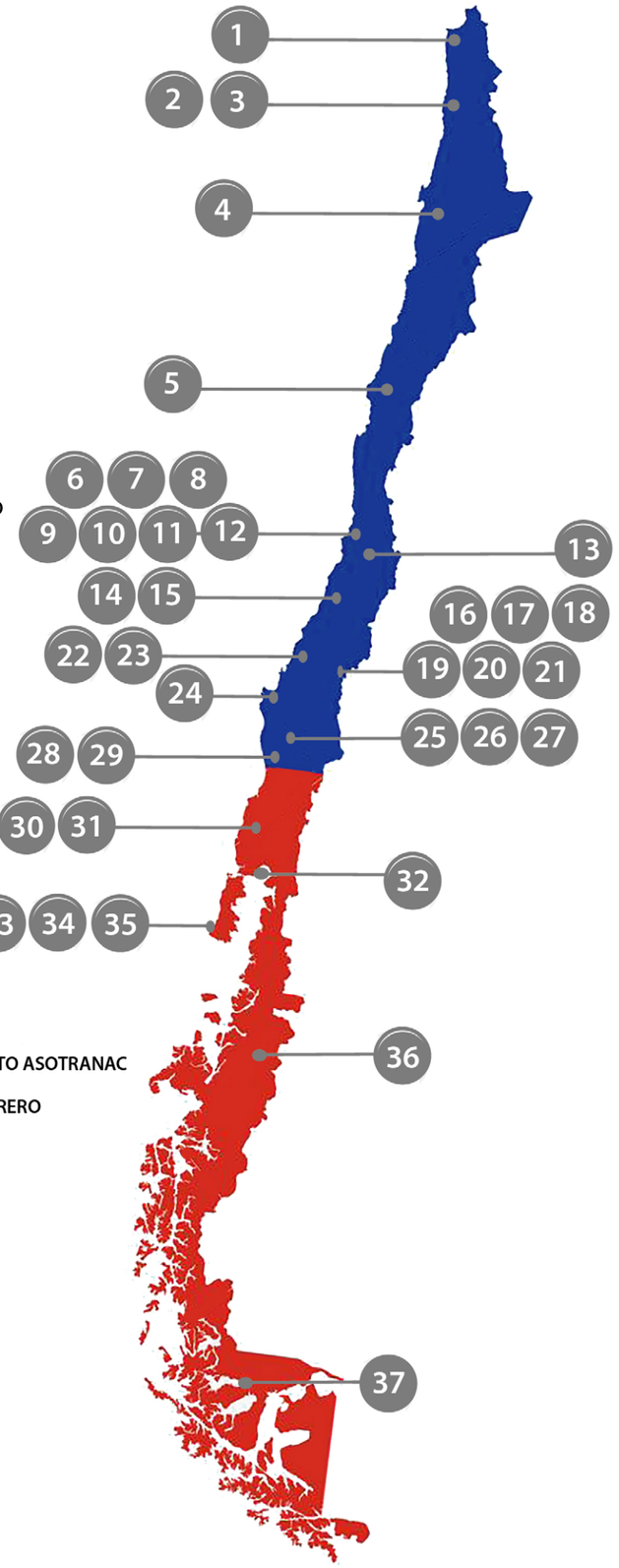
BOLOGNESI SpA

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

ASOCIACIONES REGIONALES

CNTC
CONFEDERACIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE DE CARGA DE CHILE

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 Osores
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



EPYSA EQUIPOS

CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS

SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

EPYSA EQUIPOS
DIVISIÓN
USADOS

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

COMPRAMOS TU
RANDON
USADO

SEGURO ✓
RÁPIDO ✓
FÁCIL ✓

EPYSAEQUIPOS.CL/USADOS
CHILEAUTOS.CL/EPYSA2

+56 9 9260 9365
VENTAEQUIPOS@EPYSA.CL