



SOBRRUEDAS

REVISTA DE CNTC

Nº28 | JUNIO - JULIO 2021 |

PRUEBAS:

- * VOLVO FH 500
- * INTERNATIONAL
RH HIGH RISE

MERCADO CAMIONERO:

CÓMO RENOVAR
FLOTA CON
POCO STOCK

DÍA DEL CAMIONERO 2021

La historia de la CNTC a través
de los ojos de su Presidente



www.cntcchile.cl

#ORGULLO CAMIONERO

ES SABER QUE TU TRABAJO ES EL QUE
MUEVE A TODO UN PAÍS



FELIZ DÍA A TODOS LOS CAMIONEROS

LUBRAX[®]
EL LUBRICANTE DE PETROBRAS



EN MARCHA
SIEMPRE

TE DESEAMOS UN MUY FELIZ
DÍA DEL CAMIONERO

International



INTERNATIONAL

CONSULTAR POR FINANCIAMIENTO

- Bajo costo de mantención
- Bajo consumo de combustible
- Alta disponibilidad
- Seguridad activa
- Entrega inmediata

maco
TATTERSALL

WWW.MACOTATTERSALL.CL

EDITORIAL	
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico	05
José Egido / Vicepresidente CNTC	
COLUMNA	08
Sergio Pérez / Presidente CNTC	
COLUMNA	10
Juan Monasterio / Presidente Agetich	
COLUMNA	12
José Sandoval / Presidente Sitrach	
NOTICIAS	14
ENTREVISTA	18
Sergio Pérez repasa la historia de CNTC Chile.	
REPORTAJE CENTRAL	24
Los puertos y el Transporte Terrestre	
GREMIAL	30
La violencia aumenta en la Macro Zonasur	
SUSTENTABILIDAD	34
Los planes de Volvo Chile.	
MUJERES	38
Más seguridad en las zonas de descanso	
PRUEBA	48
International RH High Rise	
MERCADO	54
Cómo comprar camiones en tiempos de bajo stock	
PRUEBA	56
Volvo FH 500	



POR **Rodrigo Castillo**
Editor Periodístico



Preparando la reactivación

Cuándo en marzo de 2020 se realizó en Santiago, el último pleno de CNTC Chile, pocos esperaban que apenas unas semanas después la pandemia de COVID-19 llegase a nuestro país junto con la instalación de difíciles medidas sanitarias, que complicó al transporte, como a miles de actividades en el país y el mundo.

Hoy, tras más de 16 meses desde el inicio de este difícil período, al fin se ven luces al final del túnel. La vacunación ha avanzado a paso veloz en nuestro país, y ya se ven avances en términos de disminución de contagios, enfermos y decesos. Algunas industrias, -como las ventas de camiones- se activan de manera importante, y algunas condiciones económicas macro, como el precio del cobre muestra buenos índices.

En este escenario, Revista SobreRuedas se prepara con varias novedades desarrolladas para poner a este medio de comunicación, a la par del rol estratégico que realiza CNTC en el transporte del país.

Así, esta es la primera revista de una nueva era; con nuevo diseño, más moderno y atractivo, pero respetando la tradición. También inauguraremos un sitio web actualizado, más ordenado, donde los contenidos sean más fáciles para acceder; junto con la gran novedad: un micro noticiero que llegará a los asociados por correo electrónico, que se podrá compartir por whatsapp, y que cada 14 días, llevará a los smartphones de los asociados las últimas noticias de la Confederación y el sector.

Estar listos para la reactivación que viene es parte de este proceso, por ello, hemos trabajado fuerte para llevar las comunicaciones de CNTC a un nuevo nivel, justo para la fecha más especial para las mujeres y hombres del sector: el Día del Camionero: ¡Feliz día a todos!

Bienvenidos a esta nueva era de la plataforma digital SOBRRUEDAS de CNTC Chile. 📧



· 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
Edición Limitada

· CASA MATRIZ
Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile.
Alarife Gamboa N° 075,
Providencia, Santiago, Chile.

+569 5533 2330
contacto@cntcchile.cl

POR José
Egido
Arriola
Vicepresidente
CNTC Chile



Futuro y Unidad

Estamos conmemorando un nuevo aniversario del llamado mes y día del camionero, tradición que camina hacia sus cincuenta años y nos obliga a acercarnos a nuestras raíces: recordar a esos viejos y queridos colegas que trazaron las primeras huellas, en camiones que había que carrozarlos acá en Chile. Todo un ejemplo de vida, sacrificio y entrega. No cualquiera era camionero en esos años.

Hoy la tecnología ha avanzado rápido y ya estamos probando los camiones eléctricos, impensado hace años atrás. La imaginación nos puede llevar a un futuro donde cambien las máquinas, los sistemas, los equipos, etc. Lo que no va a cambiar es la mística de este gremio, de esta industria y sobre todo de las personas.

Pero hay cosas y casos que siguen igual o peor: la constante mediocridad de las autoridades -de todos los gobiernos- con nuestra actividad. Falta crear una Ley de Transportes en Chile, marco regulatorio con derechos y deberes. Pensar en una actividad que sea sostenible y sustentable en el tiempo, que sea respetada por todos, que cuente con recursos para conseguir personal humano calificado como es el caso de los conductores, con asistencia y capacitaciones. Una verdadera profesionalización del transporte.

Otro problema es la fractura de nuestro sector. Es importante pensar que al final grandes, chicos o medianos sufrimos lo mismo: que nadie nos pregunta de qué confederación somos cuando nos roban, asaltan o queman un

camión. Pero seguimos trabajando de espaldas tratando de llevar agua a un solo molino, y quien gana es el que nos vende el agua. Esto nos ha llevado a crear una mesa de trabajo en conjunto a la CNDC, Chiletransportes y nuestra CNTC para trabajar sin mezquindades temas trascendentes que la autoridad no ha querido regularizar, como normas que impidan que las compañías navieras tengan una posición dominante, que arrastra a nuestra actividad y la condiciona a trabajar con valores bajo los costos, siendo ellos los únicos ganadores, minimizando nuestras legítimas aspiraciones de crecimiento y desarrollo.

Esta es la buena noticia en este día, pues las autoridades aparte de un saludo grabado y lleno de buenas intenciones no van más allá. Debemos trabajar unidos por nuestro destino, no hay camioneros de primera ni de segunda clase. Separados es seguir en la ruta del fracaso y es por eso entrego este mensaje a los tres presidentes de los gremios más representativos, Sergio Perez, Mauricio Perrot y Juan Araya.

Vuestra responsabilidad, trabajo y actos afectan o favorecen a todos los camioneros en el país. Es tiempo de unificar criterios y unir esfuerzos por un solo objetivo: los camioneros chilenos y salvar a un país que se cae a pedazos. Esa es nuestra meta y misión a corto plazo: cada dirigente y cada socio debe esmerarse, crear condiciones dignas de trabajo, asegurar un país libre para emprender, para poder seguir existiendo, ya que sin emprendimiento no hay país ni trabajo. 🇨🇱



Hoy, queremos destacar a quienes continúan **moviendo Chile**. Aquellos que transforman la noche en su día y nos enseñan que todo camino tiene sus virtudes.

A todos ustedes que, con coraje y convicción, mueven a todo un país.

Kaufmann, les desea un feliz día del camionero.

KAUFMANN

www.kaufmann.cl



FREIGHTLINER

FUSO



POR **Sergio Pérez**
Presidente
CNTC Chile



Las dificultades de lo inexplicable

Como pocos, el Día del Camionero de este año 2021, llega lleno de desafíos para los Camioneros de Chile, para CNTC y para todos quienes aportan a mantener viva la economía del país mediante su esfuerzo en la mantención de la cadena logística, hoy tan necesaria en los tiempos difíciles que vive todo el mundo. Porque a las complicadas condiciones de operación que enfrentamos los camioneros en todo Chile, desde el norte minero, pasando por la problemática realidad de los puertos en toda nuestra costa, los desafíos del transporte internacional que atraviesa distintas zonas con diversos protocolos sanitarios, y el problem creciente de la inseguridad en el sur se suma otro peso para esta actividad: las inexplicables alzas en los combustibles, acaso el insumo más importante de esta actividad que une a los chilenos.

En el último tiempo vivimos con una alza consistente del precio de los combustibles. Según el último Índice de los Costos del Transporte del INE, de mayo de 2021, el alza en el ítem combustible en el acumulado llega a un 22,9%, sumando hasta el momento de escribir esta columna 32 semanas de alzas consecutivas.

Acostumbrado a conocer la evolución de los precios del petróleo, nos parece al menos sorprendente estas ya consistentes alzas, que ENAP, la única distribuidora nacional impone al mercado, en un escenario con un dólar estable, y con precios del petróleo a ni-

vel internacional, mucho más bajos que los valores transados en 2018, o 2012 a 2014, por ejemplo.

En este escenario, y contando el país con sistemas de estabilización de los precios de estos estratégicos insumos, como Mepco; ¿No es acaso clave para la economía del país facilitar la mantención de la cadena logística, ayudando a alivianar la carga financiera de las empresas del transporte? ¿Es acaso necesario recordar nuevamente que son los Camioneros de Chile los que -a riesgo de su salud personal- han surtido de mercancías y medicamentos a todo el país? Hoy más que nunca necesitamos unirnos en pos de salir adelante con una poderosa reactivación que mejore las perspectivas económicas, fortalezca nuestra sociedad y podamos entre todos surgir como un nuevo Chile más justo y seguro. Es tiempos de cambios y por ello apoyamos la voluntad de legislar sobre el Impuesto específico a los combustibles, acaso una esperanza en un horizonte aún oscuro.

Aun así, la fuerza de los Camioneros de Chile, de los asociados a CNTC y de todos quienes contribuyen en esta estratégica actividad sabemos, supera cualquier desafío. Es por eso que como presidente de CNTC Chile, les deseo a todos un Feliz Día del Camionero, que sea una jornada que se recuerda como de reconocimiento para los héroes en todas las rutas de Chile. 🇨🇱

MES DEL CAMIONERO EN CAREN



ACCEDE A UN DESCUENTO DE \$15.000* INGRESANDO EL CÓDIGO CAMIONEROSCAREN EN CAREN.CL

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 válida desde el 1 de Julio al 31 de Agosto del 2021 a los primeros 200 códigos ingresados en nuestro e-commerce. Válido solo 1 cupón por rut.

REPUESTOS - FLOTACENTRO
CAREN

POR **Juan Monasterio**
Presidente
Agetich



Horizonte de incertidumbre

Si un concepto puede resumir los tiempos que hoy vivimos como transportistas es Incertidumbre. A los ya conocidos problemas de violencia social; al temible COVID-19 y las complicadas medidas sanitarias destinadas a combatir la pandemia se suman ahora, las incertidumbres propias de un sistema político en cambio, con actores nuevos que buscan dar una nueva expresión al sentir de las chilenas y chilenos.

Pero no es todo. Quienes estamos en el mundo del transporte de carga por carretera internacional, experimentamos además otros tipos de incertidumbre que pasan por las distintas realidades de los países de Mercosur, que, restando y sumando, nos hace perder -a los transportistas chilenos- competitividad frente a nuestros colegas de Argentina y Brasil.

Los altos precios de los insumos de nuestra actividad suben sin parar. Además, complicadas estructuras normativas y monetarias, definen que los transportistas chilenos seguiremos perdiendo mercado en el transporte del Cono Sur.

Esta situación se da de manera dramática con Argentina. En el vecino país se manejan dos tipos de dólar; el oficial y el blue, un cambio más informal. Así, un transportista trasandino puede ofrecer mejor precio a un generador de carga internacional, si es que le pagan en dó-

lares en Chile, por ejemplo. Así, él puede bajar el precio, incluso ganar al cambiar los dólares con el precio blue, en Argentina obteniendo un margen mayor que el precio oficial para tal tipo de transporte, dejando fuera de mercado a los camioneros chilenos.

En Brasil por la fuerte devaluación de su moneda, los chilenos hemos perdido competitividad con nuestros pares brasileños, ya que les favorece el tipo de cambio, cuando el flete es pagado en Brasil, por suerte no tienen dos tipos de cambio al dólar de manera paralela.

¿Qué hacer? Una posible solución es recurrir a la Corte Internacional de Arbitraje, que es parte de la Cámara de Comercio Internacional (CCI); ya que esto es un atentado a la libre competencia con condiciones ventajosas para los transportistas de Argentina y Brasil, frente a los chilenos que cuentan con un dólar estable, pagan sus impuestos y cumplen con todas las normativas.

Las nuevas incertidumbres, traen nuevos problemas, por ello es importante estar atentos, como país, a no perder la competitividad en un período incipiente de reactivación económica, momento para aprovechar nuestras ventajas comparativas: profesionalismo, eficiencia, seguridad y transparencia. Son los valores de los transportistas chilenos, por lo que no puedo dejar pasar la oportunidad de desearles un ¡Feliz Día del Camionero! 🇨🇧



Pensado en tu comodidad y eficiencia.
MACK TU MEJOR NEGOCIO



🌐 salfacamiones.cl

☎ 600 360 6200

📷 @salfamacktrucks

📘 Salfa Mack Trucks

Respaldo y cobertura Salfa a lo largo de todo Chile.

POR **José Sandoval**
Presidente
Sitrach



Día del Camionero que abre la esperanza

Como conductores de camiones, hemos sido testigos de primera línea en el constante y valiente esfuerzo de los choferes en mantener la actividad del transporte del pie, de no dejar que la actividad económica caiga aún más, en la suma, ser la primera línea para que esta terrible pandemia por COVID-19 no siga haciendo estragos en la economía del país.

Es por eso que este Día del Camionero es muy especial. Porque simboliza la valentía y sacrificio de miles de camioneros profesionales que, silenciosa y anónimamente, han llevado las mercancías que han permitido mantener algo de normalidad en la vida de millones de chilenos. Es por eso que hoy se debe reconocer a estos profesionales de la carreteras, por ello, desde el Sindicato Interempresa de Choferes de Camiones de Chile les queremos desear un muy Feliz Día del Camionero a todas las mujeres y hombres que dejan su vida por los caminos del país para mantener en movimiento la economía del país; a la vez que recordamos que el Día del Conductor se celebra el próximo 31 de octubre.

Pero además este Día del Camionero, es también importante porque marca el principio de

la esperanza. El proceso de vacunación y las medidas sanitarias al fin parecen dar resultados, y vemos números positivos en términos de disminuir los contagios, enfermos y decesos por COVID-19; lo que abre un horizonte de esperanza, de volver a una actividad más ágil, normalizada, donde los transportistas y conductores puedan seguir desarrollándose y aportando al país.

Esto no significa bajar la guardia. Las medidas sanitarias deben mantenerse para ojalá, en un futuro próximo, lograr erradicar esta terrible enfermedad. También queremos, en este Día del Camionero reconocer la valentía y el esfuerzo de quienes trabajan en la Zona de la Araucanía, cuya violencia no solo ha causado millones de pérdidas de equipos, sino que ha tomado vidas de mártires de nuestra actividad, que hoy es preciso recordar y homenajear. Un gran abrazo fraterno para todos los colegas que arriesgan su vida y su inversión en esa zona afectada por la violencia.

Por eso hoy es un Día del Camionero especial, así que les dejamos nuestros afectuosos saludos y un fuerte abrazo de parte de SITRACH. 🤝

EPYSA
EQUIPOS

CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



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



COMPRAMOS TU
RANDON
USADO



SEGURO ✓
RÁPIDO ✓
FÁCIL ✓

EPYSAEQUIPOS.CL/USADOS

CHILEAUTOS.CL/EPYSA2

WhatsApp +56 9 9260 9365

✉ VENTAEQUIPOS@EPYSA.CL

El camión eléctrico Volkswagen e-Delivery entra al mercado

El VW e-Delivery de Volkswagen Camiones y Buses es un camión urbano de cero emisiones que ofrece un ecosistema de movilidad eléctrica y amigable con el medio ambiente. Estos modelos fueron desarrollados, probados y fabricados en Brasil.



El VW e-Delivery tiene 100 sensores aproximadamente y cuenta con un sistema de inteligencia como la regeneración de la energía de frenado. Este modelo puede recuperar más del 40% de la energía durante la frenada, misma que será utilizada para recargar las baterías.

Volkswagen lanzó dos modelos: el VW e-Delivery 11 y el VW e-Delivery 14 toneladas, ambos con tecnología inteligente de primera categoría. El primer modelo es más

liviano con un peso bruto de 10.700 kg y carga máxima de 6.320 kg. En cambio, el segundo pesa 14.300 kg y su capacidad máxima de carga es de 9.055 kg.

Línea MaxSeries de Goodyear es reconocida por sus neumáticos



Las flotas de transporte urbano y de larga distancia del país catalogan la línea MaxSeries de Goodyear como una de las mejores del mercado. Una de las características más valoradas es que los neumáticos ofrecen mayor productividad y bajo costo por km.

La línea de neumáticos MaxSeries incluye los KMAX, KMAX XTREME y los ARMOR MAX. Los primeros se destacan porque permiten realizar más viajes y transportar más carga. Los segundos, por su tecnología Intellimax Xtreme, son la alternativa perfecta para las condiciones más severas, porque ofrecen un alto kilometraje. Y, por último, los ARMOR MAX se diferencian por la resistencia de los neumáticos, lo que les da más resistencia y elasticidad en la ruta.



Avanza el proyecto de Línea 7 del Metro de Santiago

La Comisión de Evaluación ambiental aprobó el impacto medio ambiental de la futura Línea 7 del Metro de Santiago. De esta manera, se espera que la etapa de excavación comience a fines de 2021. Este proyecto beneficiará a más de 1 millón de personas, ya que la línea pasará por siete comunas.

La Línea 7 tendrá 19 estaciones de metro que comprende 26 kilómetros entre Renca y Vitacura. Por primera vez, Renca, Cerro Navia y Vitacura tendrán disponible la línea de metro en sus respectivas comunas.

Se prevé que la línea 7 será inaugurada a fines del 2027 y promete una reducción del 54% del tiempo entre Renca y Vitacura.

Expertos enseñan eficiencia de combustible en camiones

Expertos de Salfa, representante de marcas como Mack y Renault Trucks, se encuentran potenciando a los transportistas, mediante el uso de su sistema Optifuel para obtener máxima eficiencia en el transporte de carga. "El conductor debe enfrentar el desafío más importante que es conocer su camión completo, conocer sus rangos de operación (rango de torque y rango de potencia), conocer cómo funciona cada sistema y determinar una estrategia de conducción, determinando qué sistema usar en cada condición o combinaciones de estas condiciones, como por ejemplo: geográficas, climáticas, tipo/peso de carga, horarios de carga/descarga, horarios de alto tráfico, etc.",

comenta Johnny Gutiérrez, instructor Operación y Mantenimiento de Camiones Salfa.

Precisamente, las multiplicidades de factores a tener en consideración llaman a un manejo experto de las variables, y para ello la herramienta de conducción racional Optifuel, un entrenamiento en donde se dan a conocer las bondades de los camiones Renault Trucks, las técnicas de conducción y la condición racional que debe aplicar cada conductor para lograr una alta eficiencia operacional. "Optifuel nos ha llevado a tener el reconocimiento de parte de los clientes de tener el mejor desempeño y economía de combustible dentro del mercado", agrega Gutiérrez.



Buses ecológicos conectarán el aeropuerto Arturo Merino Benítez y Santiago



El ministerio de Transporte y Telecomunicaciones presentó el nuevo servicio de buses sustentables que operará en el aeropuerto Merino Benítez. De esta manera, Centropuerto y Turbus tendrán 6 buses eléctricos y 60 con tecnología EURO V, dentro de sus servicios.

La iniciativa busca promover la electromovilidad del transporte público en el país y además acercará a los pasajes que lleguen del aeropuerto al resto de Santiago. Además, este sistema tendrá tarifas rebajadas para pasajeros y trabajadores del terminal aéreo. 🌱

Primer buque portacontenedores a metanol

Maersk y Hyundai Mipo Dockyards acordaron un contrato para que Hyundai Mipo construya un buque alimentado con una tecnología de doble motor que le permita navegar con metanol o con combustible tradicional. Maersk anunció la intención de ordenar el buque- una primicia en la industria, el 17 de febrero de 2021.

“Este innovador buque portacontenedores demuestra que las soluciones escalables para resolver adecuadamente el desafío de las emisiones del transporte marítimo ya están disponibles hoy en día. A partir de 2023 nos dará una valiosa experiencia en la operación de los buques portacon-

tenedores del futuro, al tiempo que ofrece un producto verdaderamente neutro en carbono para nuestros muchos clientes que buscan ayuda para descarbonizar sus cadenas de suministro”, dice Henriette Hallberg Thygesen, CEO

de Fleet & Strategic Brands, A.P. Moller – Maersk. El barco tendrá una longitud de 172 metros y navegará en la red de Sealand Europe, una filial de Maersk, en la ruta marítima báltica entre el norte de Europa y la bahía de Botnia. 🌱



LES DESEAMOS A LOS MEJORES
UN FELIZ DÍA DEL CAMIONERO

UN ABRAZO GRANDE
A LOS QUE HACEN LA
DIFERENCIA POR SU
TRABAJO DURO Y
APASIONADO



TU SOLUCIÓN
DE TRANSPORTE
EN LARGA DISTANCIA

F-2650 6X4 AUTOMATIZADO

- GRAN CAPACIDAD DE ARRASTRE
- POTENCIA DE MOTOR DE 500 HP
- PARA TODO TIPO DE CARGA
- RETARDADOR
- OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
- RESPALDO Y GARANTIA
- ENTREGA INMEDIATA



WWW.MACOTATTERSALL.CL

HISTORIAS DE UNA CONFEDERACIÓN: entrevista a Sergio Pérez

En un Día del Camionero fuera de lo habitual, cuando el esfuerzo lo ponen los Camioneros de Chile para mantener el abastecimiento del país, conversamos con el Presidente de CNTC, Sergio Pérez sobre la historia de la Confederación y sus vivencias como dirigente del gremio que mueve al país.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: CNTC.

Camiones Pegaso. La recordada marca española, que luego fue absorbida por Iveco, fue uno de los primeros nexos con el mundo del transporte de carga por carretera de Sergio Pérez, actual presidente de CNTC, la principal confederación en Chile que agrupa a transportistas y camioneros de norte a sur. ¿Cómo llega, a partir de una visita a España, a convertirse en el principal dirigente del sector en nuestro país?

“Se trataba de un acuerdo entre el General Franco, el año 1971, con el de Salvador Allende. Consistía en una importación de 5.000 camiones Pegaso a Chile. Terminaron siendo como 13.000 equipos, pero en ese tiempo, cuándo me desempeñaba en Curifor como gerente de servicios de esta distribuidora de camiones, nos tocó entregar y enseñar la parte de

operación y mecánica. Así, mi relación con los camiones ha sido desde siempre”. Cuenta el conocido dirigente.

Pero la primera aproximación, técnica y mediante camiones, pronto evolucionó a una experiencia más cercana con su actual rol de dirigente. Don Sergio Pérez vivió en persona la convulsionada época de nuestro país de la Unidad Popular, el ambiente de aquellos años y sus posteriores efectos.

“Me tocó vivir la gran situación de desencuentro que sucedió en Chile y que desembocó en el año 1973, en el Golpe de Estado. Se realizó primero el paro en 1972, que fue en septiembre y le pusieron “El Paro de los Ricos”. Los dirigentes más emblemáticos de esa época León Vilarín, estaba también como dirigente del co-

mercio detallista Rafael Cumsille, un dirigente de la parte minera de apellido Medina (Guillermo Medina; presidente de la Zonal de El Teniente de la Confederación de Trabajadores del Cobre, CTC), y ese paro se suspende en octubre del 72, y se reinicia el Paro de los Camioneros el 26 de julio de 1973, porque la verdad es que había una situación grave de desabastecimiento, no habían repuestos, insumos... por eso es que se celebra este Día del Camionero, cuando se retoma esta movilización”, cuenta Pérez.

La historia tejió sus redes, y a don Sergio Pérez, desde su rol en la industria de los vehículos, le tocó entregar unos buses a la empresa LIT, donde uno de sus dueños -de apellido Insulza- era el padre del actual senador José Miguel Insulza.

La historia transcurrió con el nuevo Gobierno Militar y la trayectoria de don Sergio siguió desarrollándose en el mundo de los camiones. “Para comienzos de los años 80, los talleres de la empresa Curifor comenzaron a arrendarse y yo arrendé el taller de la ciudad de Cu-

“Equivocadamente la gente piensa que somos un gremio rupturista, que somos los matones del barrio, que somos todos pinochetistas, de extrema derecha y eso no es verdad. En nuestro gremio conviven todas las posiciones filosóficas y políticas, y como gremio tenemos una visión absolutamente apolítica”, Sergio Pérez, Presidente CNTC.

ricó para establecer mi emprendimiento personal. dejé mi gerencia de servicios, los mismos mecánicos fueron contratados por estos nuevos emprendedores, y para el Primero de mayo de 1981, comencé lo que fue mi emprendimiento personal. En 1990 compré el primer camión, que comenzamos a trabajar en el traslado de combustibles.”, cuenta don Sergio Pérez. (9 min).

Como un símil de su vida de servicio al gremio, don Sergio co-

menzó su emprendimiento en el área de servicios a los camioneros. “Había cientos de pequeñas empresas del transporte. En ese tiempo prácticamente no existían empresas grandes de transporte, salvo Transportes Concepción, pero por lo general eran pequeños o medianos emprendedores, no como hoy que hay muchas empresas grandes”, relata.

“A partir del año 1981, comenzamos a prestar servicios en mecánica de camiones, autos y tractores, maquinaria agrícola. Fuimos creciendo como empre-

dedor en el área automotriz, hasta que llegué a tener varias áreas actividades relacionadas con la mecanización agrícola, representando algunas marcas de autos y también a tener más camiones, siempre en el rubro del traslado de combustible, con Shell Chile, hoy Enex”, recuerda Pérez.

ACTIVIDAD GREMIAL

Ya para el año 1990 ingresa a su primera asociación de camioneros, en Curicó, con Transtecar A.G. “Conocía a muchos trans-



HITOS

1981

Sergio Pérez se independiza como empresario

1990

compra su primer camión y se dedica al transporte de combustible.

2008

comienzan las conversaciones para crear la CNTC

2012

nace formalmente CNTC

portistas, dirigentes. Recuerdo a Gerardo Ibarra, Gustavo Romero, de Manuel Mora y muchos otros y me integré a la vida gremial a partir de ese año, Llegué rápidamente a ser vicepresidente de esta asociación y luego a presidente una vez que Gustavo Romero dejó ese cargo”, rememora.

En esos años el joven dirigente Sergio Pérez, viendo cómo los empresarios del transporte, que comenzaban en esos años crecían en base a su esfuerzo y disciplina se motivó con el mundo gremial de este apasionante sector. “Admiraba mucho, como gente que tenían muy pocos bienes materiales, compraban un camión comenzaban a transportar fruta, llevando carga a Valparaíso, a Concepción y ví cómo crecían con mucho sacrificio y austeridad. Eso también lo comencé a

hacer, eso fue lo que me motivó para unirme a la vida gremial, junto con lo que había visto realizado por los gremios en la década de los setentas”, cuenta.

“El 5 de enero del año 2008 me quemaron el primer camión en la macro zona sur, un camión Mercedes-Benz nuevo, que llevaba 38 mil litros de combustible. Estaba con mi nieto mayor en Puyuhuaipi, y me avisaron que me habían quedado un camión. Felizmente el estanque no explotó, que no tenía más de 10 mil kilómetros, quedó completamente quemado, en el camino a Ercilla”, recuerda su primera aproximación a la violencia en la zona sur.

El año 1997, -recuerda el dirigente- se quemaron los primeros camiones, en Lumaco. Comenzaron a quemar camiones, por el tema de la reivindicación del Pueblo Mapuche, que no es tal, porque

los que agreden y queman, no son ellos, que son gente muy seria y de trabajo. Esto se trata de una falla del Estado de Chile al no integrar a la distintas etnias al Estado con su cultura su cosmovisión, De ser así no tendríamos el grave problema que hoy vivimos en la zona sur”, opina desde su experiencia, Sergio Pérez.

“En ese tiempo todo éramos adherentes de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile, CNDC que preside Juan Araya, desde 2007. En 2008, fue el ministro del Interior de ese tiempo, Pérez Yoma a ver el tema de estos ataques y la solución que dió fue de no transitar de noche por esas rutas, a lo que le respondí que había que pagar los leasing, y que eso implicaba no trabajar un tercio de la jornada, y por eso es que tomé la decisión de empezar a trabajar más fuerte en la actividad gremial”.



Desde el año 2008, junto con un grupo de transportistas como José Egido, José Villagrán, Fernando Binder y otros colegas del norte, como Lincoyán Bautista, Sergio Pérez comienza a crear su nuevo paso gremial. “Empezamos a conversar que no estamos bien representados en CNDC, nosotros luchábamos por un gremio sin tintes políticos ni ideológicos, porque la función nuestra es defender la actividad del transporte de carga por carretera en Chile, que los colegas tuvieran una visión de innovación permanente empresarización, respetar la huella de carbono, profesionalizar la actividad. Tuvimos muchas reuniones, en mi quincho en las instalaciones del Curicó -que se llama el Rima Rima- , ahí hacíamos un asado y concretamos lo que sería CNTC. En el año 2012, en la localidad de Quinamávida, formamos la Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile, de manera formal. Pronto vamos a cumplir los primeros 10 años”, agrega.

“Admiraba mucho, como gente que tenían muy pocos bienes materiales, compraban un camión comenzaban a transportar fruta, llevando carga a Valparaíso, a Concepción y ví cómo crecían con mucho sacrificio y austeridad. Eso también lo comencé a hacer, eso fue lo que me motivó para unirme a la vida gremial, junto con lo que había visto realizado por los gremios en la década de los setentas”, Sergio Pérez, Presidente CNTC.

“Años antes se había formado Chiletransporte, que es de los empresarios más grandes, no tenía mucha visión gremial, sino un enfoque más bien económico. Por eso creamos CNTC, que podría integrar empresarios del transporte no solo grandes, sino también pequeños y medianos”, precisa.

LOS HITOS DE UNA DÉCADA.

Una de las primeras acciones gremiales de CNTC -recuerda el dirigente- fue reclamar por la pérdida de horas de trabajo de nuestros

conductores en el sistema portuario. “Instalamos el concepto de carga limpia, con lo que logramos que las autoridades portuarias vieran que nuestros camiones no tenían porqué estar perdiendo uno o dos días en los puertos, sin servicios higiénicos, sin comida, etc. Fue una de nuestras primeras luchas gremiales”.

Otro hito que recuerda Sergio Pérez, fue durante el gobierno de Michelle Bachellet. “Ella decía que no había terrorismo en la zona de la Araucanía, y se lo hicimos sa-

ber. Esa fue la vez que trajimos un camión a La Moneda, desde la plaza de Temuco camiones quemados: nos tiraron bombas Molotov, fierros, piedras. Era ministro del Interior don Jorge Burgos, y con él y otras personas, incluimos en el parlamento para sacar la ley Agenda Corta contra la delincuencia, con una herramienta valiosa como el control preventivo de la identidad".



"El año pasado nos movilizamos por detener la violencia y delincuencia desatada, con una movilización totalmente pacífica. Hoy tenemos más de 40 asociaciones gremiales, muchos empresarios independientes que adhieren a nuestros lineamientos", añade el presidente de CNTC.

"Equivocadamente la gente piensa que somos un gremio rupturista, que somos los matones del barrio, que somos todos pinochetistas, de extrema derecha y eso no es verdad. En nuestro gremio conviven todas las posiciones filosóficas y políticas, y como gremio tenemos una visión absolutamente apolítica. A nosotros nos interesa defender el trabajo de transportar lo que Chile necesita y consume, nos interesa defender a nuestros conductores. Hay muchos ejemplos, Licoyán Bautista, que comenzó como ayudante de chofer hoy es un próspero empresario que hoy son grandes", afirmó.

"Luego, en el Hotel Neruda, junto a Juan Pablo Swett, cuando nos oponíamos a la reforma tributaria, creamos la multigremial de emprendedores, con una canti-

dad enorme de gremios de todo Chile, dónde soy vicepresidente y José Egido es el secretario general, nació en el seno de la CNTC, entonces la vida gremial la hemos ido diversificando, hoy tenemos mucho que decir, también al formar el Consejo Nacional del Transporte, junto con Agetich, Chiletransporte, Sitrach, ABI de buses. La idea nuestra es unir a los gremios para hacer presente a las autoridades que nuestro sector, es fundamental para el desarrollo del país. En eso hemos trabajado y seguiremos hasta que Dios lo permita", agrega don Sergio Pérez.

Entre las alegrías de la Confederación, Sergio Pérez recuerda con alegría la cena de gala que se realizó en Viña del Mar, en el Casino, con la asistencia de los colegas con sus compañeras, invitamos a las autoridades y se ha repetido por varios años, antes de la pandemia. Siempre asistían ministros de estado.

Lamentablemente a partir del estallido social, luego la pandemia complicó todo. Este año no tenemos mucho que celebrar, por eso este año será un homenaje a Wilson Santelices, fallecido en la movilización del año pasado. Será una instancia de reconocimiento, de reflexión y camaradería", finaliza don Sergio Pérez.

"No quiero dejar pasar en este Día del Camionero que los transportistas y conductores deben sentirse orgullosos de la labor de abastecer Chile, que hemos seguido operando a pesar de todas las dificultades y recordar a todos los que han ayudado a formar esta Confederación que vela por la paz y el progreso de la patria, en donde creemos que los verdaderos cambios a futuro deben hacerse mediante la educación, que nos da las herramientas para desarrollarnos como personas y así, ayudar al desarrollo de nuestro país", finalizó Sergio Pérez, presidente de CNTC. 🇨🇱

Gama T, es eficiencia para avanzar.

Soluciona la gestión de flotas y consumo de combustibles con Renault Trucks.

Seguro - Moderno - Conveniente



salfacamiones.cl

600 360 6200

@salfa_renaulttrucks

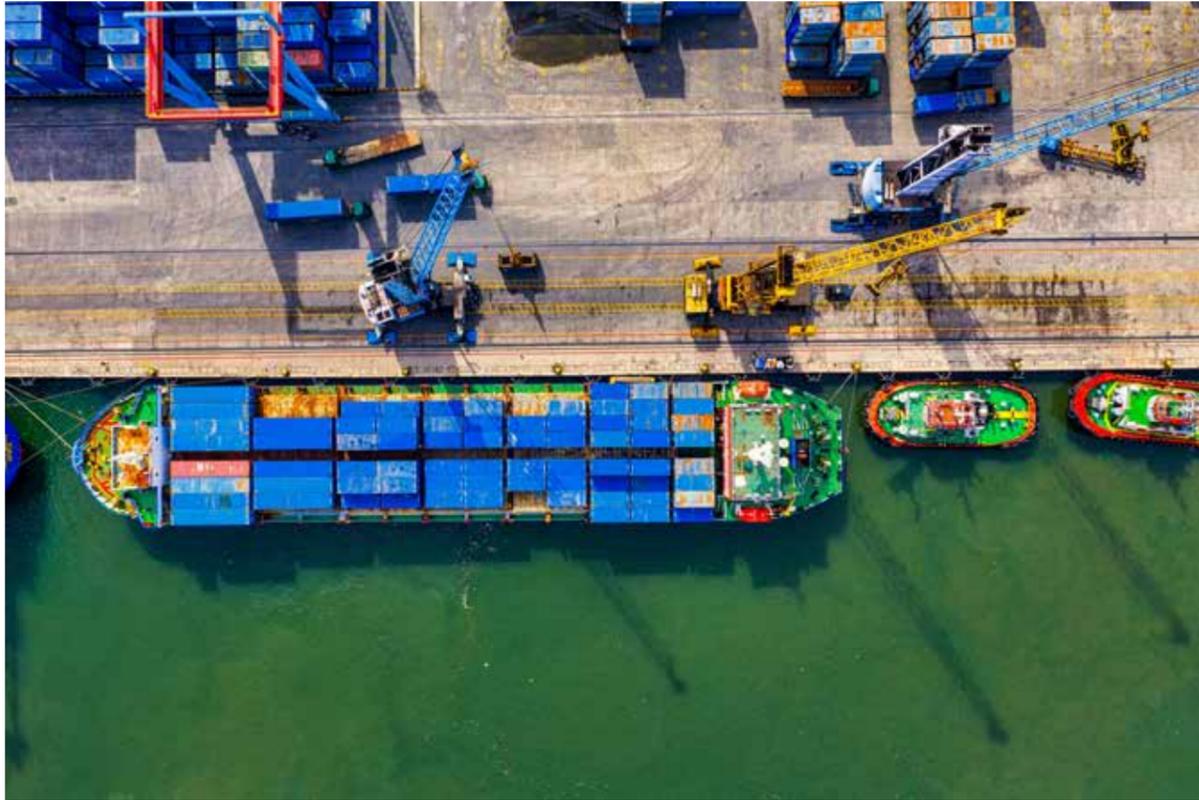
Salfa Renault Trucks



PUERTOS Y TRANSPORTE TERRESTRE: LA ECUACIÓN DEL PELIGRO

El explosivo aumento de la capacidad de los barcos, los efectos de la pandemia y la ausencia de un ente regulador portuario frente al comercio internacional, configuran una posible “tormenta perfecta” para los transportistas de Chile, que pone en riesgo el sistema logístico nacional.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Unsplash.



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 sumar los efectos de la pandemia, la demanda al alza, ni que la infraestructura instalada haya sido adecuada a esta nueva realidad.

Esto genera escenarios de conflicto: el 8 de junio pasado, los gremios del transporte terrestre denunciaron -mediante un comunicado público- la esquilación de que son objeto los transportistas en general, por la acción de grandes empresas navieras que ejercen prácticas monopólicas y

“Debería un controlador naviero que administre las recaladas de manera de no colapsar ningún puerto, lo que al final es lo que daña la cadena logística y genera la molestia de nuestros colegas en largas esperas”, Gerardo Álvarez, vicepresidente de FedeQuinta.

predatorias, mediante uso de posición dominante”. Los gremios firmantes son la Confederación Nacional del Transporte de Carga, la Confederación Nacional de Dueños de Camiones y ChileTransporte AG, que representan a la totalidad de los camioneros del país.

Esta realidad no solo se configura con las medidas sanitarias producto de la pandemia global, sino que cuenta con varias aristas que hoy tienen presionada a la cadena logística nacional e internacional.

José Ignacio Palma, Director Nacional de Aduanas reconoce la difícil situación: “Ha sido un periodo complejo, porque todos los actores de la cadena logística han debido adecuar sus procesos operativos atendiendo medidas de tipo sanitarias. Tanto los terminales portuarios y almacenes extra portuarios, estibadores, movilizados, agencias de aduana y servicios fiscalizadores, han visto reducidos sus recursos humanos presenciales (dotación), debiendo redoblar esfuerzos para lograr

eficiencia y reducción de tiempos muertos”, responden a las preguntas de SobreRuedas de CNTC.

PROBLEMAS GLOBALES, SOLUCIONES LOCALES

Por su parte la industria naviera, agrupadas en Camport (Cámara Marítima y Portuaria de Chile), mediante Daniel Fernández, presidente de esta gremial comentó: “a nuestro parecer, se tratan de críticas que carecen de sustento. Durante el año 2020 se movilizaron, a través de los puertos chilenos, alrededor de 30 millones de toneladas de carga general de comercio exterior. Algunas empresas navieras ofrecen y coordinan el servicio de transporte terrestre, pero este corresponde a un porcentaje muy bajo del total de la carga movilizada por los gremios del transporte”, comentan, y agregan, “De acuerdo con nuestras estimaciones, la carga que algunas navieras integran a la cadena logística equivale a un 2% - 5% del tonelaje del transporte terrestre”.

Por otro lado, una alta ejecutiva naviera, consultada al respecto y que pidió confidencialidad para dar su declaración, aclaró que, “con las cuarentenas producto de la pandemia global experimentamos una alza en la demanda de productos de última milla, es decir gente que compró productos en el extranjero que utilizan containers para llegar a destino final. Lamentablemente esto hace que se generen molestias externalizadas como el aumento de la cantidad de contenedores que sacar

de los puertos”, reconoció.

Desde Campport concuerdan: “la caída en la demanda mundial de fletes marítimos -cercana al 20%- que se dio entre abril y junio del año pasado, a raíz del inicio de la pandemia, hizo que los actores de la cadena logística tomaran medidas de ajuste en la oferta para adecuarse a esta situación. A partir de agosto, la demanda comenzó a recuperarse a tasas inusitadas, debido a que buena parte de

“Tanto los terminales portuarios y almacenes... han visto reducidos sus recursos humanos presenciales (dotación), debiendo redoblar esfuerzos para lograr eficiencia y reducción de tiempos muertos”, José Ignacio Palma, Director Nacional de Aduanas.

las fábricas en China reiniciaron su actividad productiva, se inició la reposición de inventarios en los países importadores, creció la demanda en diversos bienes de la mano de las políticas fiscales de estímulo y se registró un explosivo aumento del ecommerce; comenta el presidente de Campport.

Esta alta demanda, ha sido controlada por los servicios del Estado. Palma, de Aduanas, lo analiza: “Los funcionarios de las Aduanas han sido clave, porque si bien una parte debió acogerse al teletrabajo, quienes han seguido con los turnos presenciales han desarrollado un trabajo muy sacrificado para poder realizar las fiscalizaciones, controles y facilitación que el comercio exterior chileno requiere. Esto está claramente reflejado en las positivas

cifras del comercio exterior del primer semestre, con un aumento del 23,9% en las exportaciones y del 44,8% en las importaciones”.

La situación hoy, en resumen, parece favorecer a las navieras, que traen mayor cantidad de carga, en menos tiempo provocando atocha-



mientos en toda la cadena logística. La solución para muchos, y como en múltiples actividades, es que la autoridad ponga límites. "En este caso a la carga por recalada de cada nave, por ejemplo, de manera de poder distribuir y lidiar con la carga", propone Gerardo Álvarez, vicepresidente de FedeQuinta.

ESTRUCTURA Y CONTINGENCIA

Lo cierto es que el crecimiento de la capacidad de los buques de carga, no es el único factor a considerar. "La situación sigue igual que en pandemia, con los mismos tiempos de espera, pero ahora vemos que las cargas se van a otro terminal. Por ejemplo, la movilización del puerto de San Antonio, nos cambió las condiciones, ya que la logística nos cambió al puerto de San Vicente, pero no está adaptado para los volúmenes actuales de carga", explica el dirigente de FedeQuinta.

"Lo que necesitamos es que algún organismo estatal regule la recalada de los buques y la llegada de los containers a los puertos del país, de manera centralizada. Con los puertos que tenemos, estimamos que puede funcionar bien el comercio exterior. Pero hoy todo se concentra en San Antonio, antes en Valparaíso y después va a cambiar de nuevo. Necesitamos un controlador naviero, que administre esta situación para ser más eficientes y proteger nuestra cadena logística", añade Álvarez.

Desde Campport, Fernández llama a un futuro algo más calmo: "nuestras proyecciones apuntan a que



"La demanda comenzó a recuperarse a tasas inusitadas, debido a que buena parte de las fábricas en China reiniciaron su actividad productiva, creció la demanda en diversos bienes y se registró un explosivo aumento del e-commerce", Daniel Fernández, Presidente Campport.

en los próximos meses la situación debiera normalizarse. Es decir, debiéramos ver una paulatina recuperación de la actividad hasta llegar a niveles pre-pandemia, una mayor disponibilidad de contenedores y menores demoras en los envíos".

Los actores están conscientes de que enfrentan condiciones poco comunes, lo que presenta la oportunidad de robustecer la normativa, en un momento ideal para ello, desde la contingencia política nacional. "Hoy San Antonio está a punto de superar su capacidad de almacenamiento de contenedores, lo ideal es que si sabemos dónde llegan los barcos, debería un controlador naviero que administre las recaladas de manera de no colapsar ningún puerto, lo que al final es

lo que daña la cadena logística y genera la molestia de nuestros colegas en largas esperas", reflexiona el dirigente Gerardo Álvarez.

Su reflexión encuentra eco en Javier León, vicepresidente de la Cámara Aduanera de Chile, que en una columna del sitio especializado Portalportuario.cl, comenta: "Un Ministerio del Comercio Exterior se hace necesario, porque se necesita una institución de nivel nacional que tenga las funciones y atribuciones para planificar, diseñar y ejecutar políticas públicas, coordinar a organismos públicos y agentes privados y resolver problemas y conflictos con el objetivo central de desarrollar un sistema logístico de clase mundial".



Camiones y Buses

Feliz día del camionero

Gracias por seguir moviendo Chile



RED DE SERVICIO EN TODO EL PAÍS

- WINTATA Iquique
- AUTOSUMMIT Calama
- AUTOSUMMIT Antofagasta
- CARMONA Y CIA. LTDA. Copiapó
- CARMONA Y CIA. LTDA. La Serena
- ZENTRUM CAMIONES Valparaíso
- ZENTRUM CAMIONES Santiago Norte
- SALAZAR ISRAEL Santiago Sur
- AUTOMOTORA ALAMEDA Rancagua
- ZENTRUM CAMIONES Talca
- DIFOR Concepción
- SALAZAR ISRAEL Temuco
- DIFOR Puerto Montt

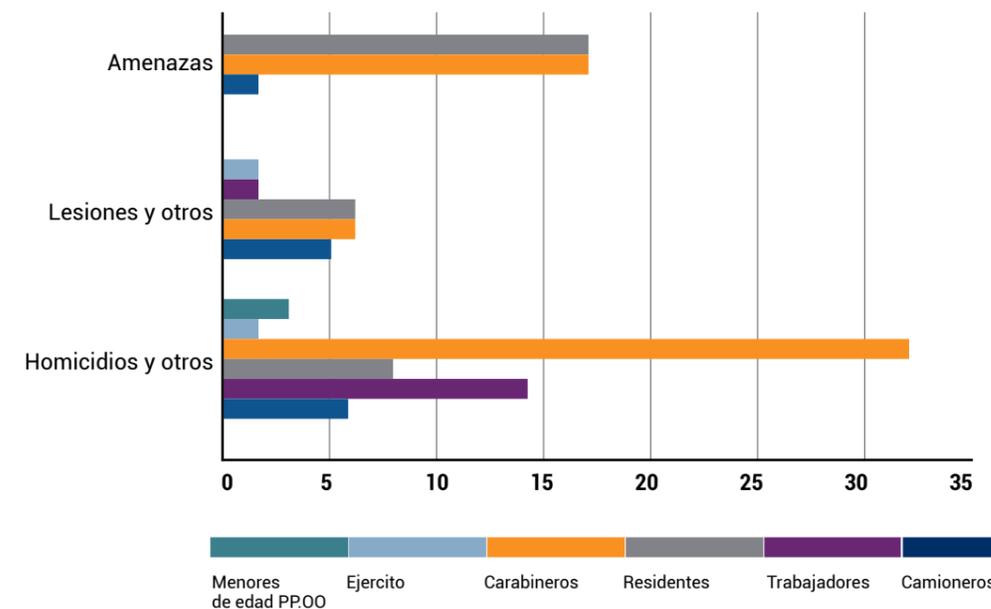
Violencia en la Araucanía: AUMENTA EL TERRORISMO

Lejos de encontrar solución, la violencia en la Macrozona Sur se ha intensificado en el último tiempo, en un escenario político en cambio que solo marca las diferencias entre las partes involucradas, dejando a los camioneros de la zona en total indefensión.

Textos: Rodrigo Castillo



Caracterización de las víctimas



El 10 de julio de este año, varios gremios que tiene sus actividades en la Macrozona Sur, entre ellos CORMA liberaron una declaración, tras la acción de Carabineros al repeler un ataque a instalaciones productivas, producida el día antes: el 9 de julio.

“Los gremios firmantes de esta declaración, damos un total respaldo a Carabineros de Chile y a las autoridades de Gobierno de las cuales depende el accionar de esta institución policial, por cumplir con su responsabilidad de imponer el Estado de Derecho y salvaguardar el orden público”, reza el comunicado, lanzado tras la muerte de un miembro de la Coordinadora Arauco-Malleco, CAM, en un confuso enfrentamiento con fuerzas de la ley.

El mismo día, según consigna

el Diario La Tercera, se registró la quema de cinco camiones en la Ruta 5 Sur, en Ercilla. “Pablo Marchant, en tu memoria vengaremos tu caída”, decía la pancarta que dejaron los encapuchados en el lugar.

El 12 del mismo mes, el Presidente de CNTC, mediante un video difundido por redes sociales, llamando a los candidatos que se perfilan a la elección presidencial, a terminar con “las explicaciones burdas, cuando se está poniendo en grave riesgo el abastecimiento de la nación, porque lo que quieren los terroristas es que nosotros detengamos las actividades para producir un caos total en Chile”, afirmó el dirigente.

De hecho, al 15 de abril de 2021 los atentados incendiarios aumentaron en un 137% en relación

al 2020, y en los primeros 105 días del año se registran 105 casos de violencia rural en la Macrozona Sur.

ESCALADA SIN FIN

El conteo es nefasto. Según Bio-bío, “casi 90 hechos violentos contabilizó Carabineros entre el viernes 09 de julio y la mañana de este miércoles en la Macrozona Sur. El informe de la institución constata 44 cortes de ruta, 22 ataques con armas de fuego y 11 incendiarios, 5 robos y 3 amenazas. Aparte de estos 85 eventos violentos, ocurrieron 5 calificados como “otros”; dos manifestaciones y tres reuniones. De los 90 hechos, 24 ocurrieron en la región del Bío Bío, 56 en La Araucanía, 6 en Los Ríos y 4 en la región de Los Lagos”, consignó el sitio web del medio de comunicación.

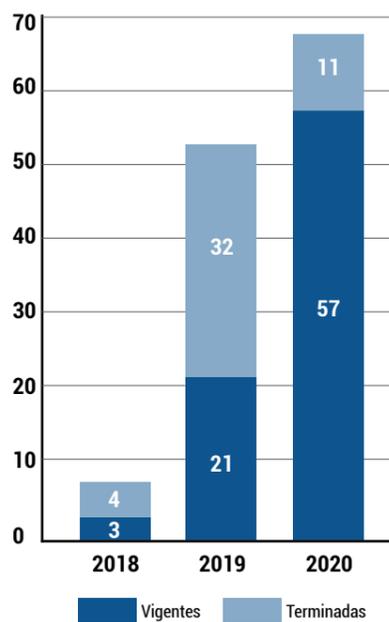
En este violento escenario, el Presidente de la República, Sebastián Piñera, comentó sobre estos hechos, producidos durante los últimos días en La Araucanía. El Mandatario manifestó su "solidaridad, apoyo y cariño" a la familia del hombre lesionado a bala "en un acto terrorista" (Ceferino González) y expresó, además, sus condolencias a los cercanos al comunero "quien, de acuerdo a versiones, habría participado de ese atentado o en ese sabotaje".

VIOLENCIA EN ALZA

Lamentablemente, y pese a los llamados de gremios y la autoridad el nivel de violencia terrorista sigue creciendo. Nuevos ataques incendiarios, tomas de terreno y



Causas vigentes y terminadas



que, al final son tantos que cuesta seguir todos los casos.

Lamentablemente una arista de este problema se ha situado en el centro del quehacer político: la Convención Constituyente, que se expresa en la discusiones que se han dado en este contexto, por ejemplo entre la machi Francisca Linconao que aseguró que "no existen terroristas mapuche, sólo hemos luchado por la defensa de

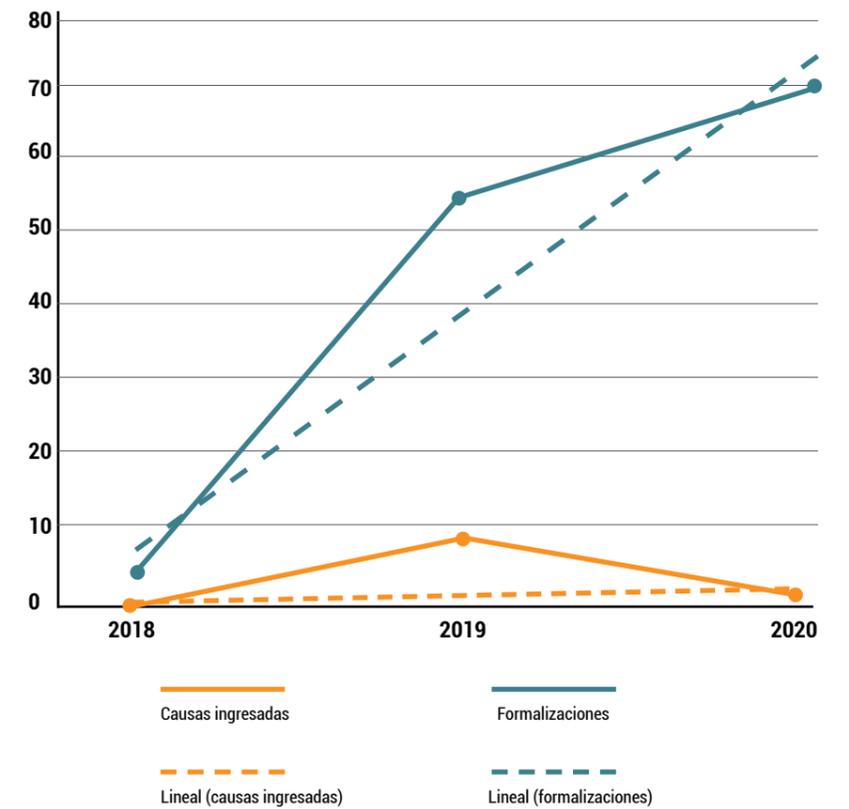
las tierras", mientras que el convencional Eduardo Cretton aseguró que "los mismos que negaban el negacionismo, hoy caen en él". Lo curioso de esto es que la escalada de violencia no tiene un reflejo en el rol coaccionador del Estado, así, un informe del Observatorio Judicial, fechado el 15 de julio consigna: "en todas las causas de violencia rural en materia de homicidios, lesiones y amenazas, de los últimos tres años, solo hay

"Buena parte de los homicidios se producen contra el personal de Carabineros, que acude a las zonas de conflicto", informe Observatorio Judicial.

dos condenas", y agrega en su inicio "encontramos un importante aumento en el número de causas entre 2018 - 2020 (particularmente en materia de homicidios); además el 77% de las causas en materia de homicidios, lesiones y amenazas, no tiene imputado conocido ya que la acción se dirige contra quien resulte responsable, lo cual ha repercutido en bajos índices de formalización".

La realidad es que -según un informe elaborado por el diario La Tercera- "entre 2015 y 2020 se han registrado al menos 772 atentados". Lo más llamativo del Informe, elaborado tomando como muestras las causas ingresada al Poder Judicial entre 2018 y 2020, es que los asesinatos aumentan, y la mayoría de las víctimas corresponden a personal de Carabineros: "buena parte de los homicidios se produzcan contra el personal de Carabineros, que acude a las zonas de conflicto a reestablecer el orden público", informa el Observatorio Judicial en dicho documento.

Comparación entre ingresos y formalizaciones



Volvo Chile sigue su avance hacia el TRANSPORTE LIMPIO

La casa sueca desarrolló el seminario “La electromovilidad en el transporte de carga y de personas: desarrollo y experiencia del Grupo Volvo” para compartir experiencia en torno al futuro del transporte cero emisiones.

Texto: Rodrigo Castillo C/ Fotos: Volvo



Volvo Chile Camiones y Buses, un encuentro virtual, con la participación de ejecutivos de la casa matriz y locales de Volvo Group, que compartieron la amplia experiencia internacional del grupo en electromovilidad, mostrando un fuerte compromiso con la transición hacia un transporte más sostenible y amigable con el medio ambiente.

El foco de Volvo Group es la electromovilidad en el transporte de carga y de personas que llevan desarrollando, en la última década. Para la marca sueca la clave para una transición hacia un transporte más sostenible reside en que el cambio sea lo más gradual posible para las empresas de transporte, de manera que puedan adaptarse. Así es clave que las soluciones propuestas no cuenten en absoluto con combustibles fósiles, a la vez que permitan a los transportistas llegar a niveles adecuados de rentabilidad y productividad. Así, en el encuentro online desarrollado por Volvo Chile, “La electromovilidad en el transporte de



carga y personas: desarrollo y experiencia del Grupo Volvo”, contó con la presencia de Jonas Odermalm, Vice President Electromobility Product Manager Volvo Trucks; y de Marie Carlsson, Director City Mobility Business Solutions Volvo Buses y de Gabriel Prudencio, Jefe División de Energías Sostenibles del Ministerio de Energía.

Esto como parte del Acuerdo Público-Privado por la Electromovilidad 2021, donde Volvo Chile Camiones y Buses se comprometió a poner a disposición del Estado de Chile toda su experiencia y conocimiento en operaciones de camiones pesados y buses eléctricos en Europa, y las últimas innovaciones e impactos relativos a la electromovilidad, para avanzar en la adopción de nuevas tecnologías y aportar en el cuidado de una sociedad sostenible.

La electrificación de los vehículos comerciales será de gran importancia en el camino hacia una sociedad neutra en carbono. El uso de celdas de combustible de hidró-

geno para alimentar la línea matriz eléctrica parece una alternativa prometedora para el transporte pesado y para las aplicaciones más exigentes de larga distancia. Los vehículos eléctricos con batería son fáciles de aplicar en regímenes de trabajo urbano, con distancias precisas, algo más contenidas, lo mismo que en el caso de los buses urbanos, el transporte regional y aplicaciones similares. Las mayores dificultades

“Chile está dentro de las primeras prioridades del Grupo Volvo para la introducción de camiones y buses eléctricos en Latinoamérica”, Jorge Macías, Director General de Volvo Chile.

des se adelantan en el transporte de carga pesada de larga distancia, donde el peso de las baterías y la necesidad de recargarlas pueden ser factores limitantes.

En esa área la solución más cercana parecen ser las celdas de combustible de hidrógeno. Las dos tecnologías se complementan

y ambas serán necesarias para construir un sistema de transporte con emisiones cero en el futuro.

De esta manera Volvo Trucks adelantó que en la segunda mitad de esta década comenzará a vender camiones eléctricos impulsados por celdas de combustible de hidrógeno. El objetivo de largo plazo de la compañía es que toda su gama de productos esté libre de combustibles fósiles para 2040.

Jonas Odermalm ofreció su visión: “el cambio climático es uno de los grandes desafíos de nuestra época. En Volvo Trucks estamos determinados en cumplir nuestro compromiso con los objetivos del Acuerdo de París. Esto es un desafío enorme para nosotros, estamos dedicados en nuestro trabajo, y es por eso que

nos hemos impuesto una ambiciosa, pero realista meta, esta es que para el 2030 reduciremos las emisiones de CO2 de nuestros camiones en un 50%".

En el área del transporte de pasajeros, en 2020 se probó el autobús eléctrico Volvo 7900 totalmente eléctrico en ciudades españolas, donde la temperatura ambiente durante el período de prueba en ocasiones superó los 40°C. Esto permitió investigar cómo afecta el uso del aire acondicionado a toda capacidad, respecto al uso de la energía en estos buses.

El modelo Volvo 7900 Electric también se está probando actualmente en el sistema Metrobus en la Ciudad de México, por un período de pruebas de unos seis meses. Chile también está contemplado en estas pruebas mundiales y se espera que un bus demo eléctrico comience una demostración en el último trimestre de este año.

Volvo Buses ya ha suministrado más de 6500 autobuses eléctricos a ciudades de todo el mundo. Su gama de productos incluye híbridos autocargables y autobuses totalmente eléctricos. Además de los propios autobuses,

“Esto es un desafío enorme para nosotros, estamos dedicados en nuestro trabajo, y es por eso que nos hemos impuesto una ambiciosa, pero realista meta, esta es que para el 2030 reduciremos las emisiones de CO2 de nuestros camiones en un 50%”, Jonas Odermalm, Vice President Electromobility Product Manager Volvo Trucks.

la oferta de movilidad eléctrica de Volvo incluye optimización de la batería, infraestructura de carga, servicio y mantenimiento.

“Nuestra misión es permitir un transporte con cero emisiones, con cero ruidos y cero accidentes. La seguridad y la protección son claves en la sostenibilidad, y esto lo tenemos enraizado en el Grupo Volvo desde hace muchos años, es por eso que nos hemos enfocado también en cero ruidos, ya que el ruido producido por los camiones y buses generan un gran impacto que incluso las Naciones Unidas lo ha clasificado como un verdadero problema para las ciudades”, afirmó Marie Carlsson.

Gabriel Prudencio, Jefe División de Energías Sostenibles del Ministerio de Energía, señaló que

“la electromovilidad tiene un rol importante en nuestra agenda, es parte de los factores fundamentales que nos harán alcanzar la carbono neutralidad. Tenemos metas de largo plazo, tales como que al 2040 todo el transporte público sea cero emisiones y al 2050 un 40% del transporte privado sea cero emisiones también”.

Jorge Masías, director general de Volvo Chile, mencionó que “Chile está dentro de las primeras prioridades del Grupo Volvo para la introducción de camiones y buses eléctricos en Latinoamérica. Lo anterior, porque como país tenemos un gran potencial para esta tecnología. Esto queda resumido en los planes de gobierno al 2021, como la Ruta Energética; la Estrategia Nacional de Electromovilidad y la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde. De hecho, Volvo Camiones y Buses Chile ha reafirmado su compromiso con el medio ambiente firmando el Acuerdo Público-Privado por la Electromovilidad 2021, en el cual nos comprometemos a compartir la experiencia internacional adquirida por Volvo Trucks & Buses en el diseño, producción e implementación de soluciones de transporte eléctrico para Chile”. 



NUEVOS VOLVO FM, FH Y FMX

Evolucionamos por ti



Te presentamos la nueva línea F, la evolución de los camiones diseñados para proporcionar aún más seguridad, tecnología y un mejor entorno laboral para los conductores.

Todo para que superes tus retos con mayor productividad y rentabilidad.

Para aquellos que quieran seguir evolucionando, pueden contar con el mejor camión y también con el mejor socio comercial.

www.volvochile.cl



Gremios exigen zonas de descanso en la zona

Transportistas del norte PIDEN MÁS SEGURIDAD para sus conductores

“No tenemos dónde descansar en las carreteras, hay zonas muy peligrosas”, señala la presidenta de Fede Norte, Silvia Salazar.

Paulina Canelo/ Fotos: Asgremutan.



PROPUESTA DEL GREMIO

Esta demanda nace principalmente por las largas distancias que tienen que recorrer los camio-

LA REALIDAD DE LAS ZONAS DE DESCANSO

Según la lista de zonas de descanso publicada por el Ministerio de Transportes en el link <http://www.planificatus-descansos.gob.cl/>, a lo largo y ancho del país existen 637 zonas de descanso, con distintos tipos de servicio que van desde el simple espacio de estacionamiento, hasta cabinas, alimentación, duchas o incluso vulcanización.

Así, según esta lista, los servicios más disponibles en estas zonas de descanso son alimentación, estacionamientos, duchas y baños, con 206 zonas de descanso habilitadas para ello. Lo siguen sólo estacionamientos con 182 áreas. Por el contrario, apenas 21 zonas de descanso declaran contar con cierre, que aumenta en mucho la seguridad, ya que también ofrece vigilancia o guardias. Apenas el 3,21% del total de las zonas de descanso consignadas por el Ministerio de Transportes.

Pese a que este punto fue parte del petitorio que presentó el gremio de camioneros en las movilizaciones del año pasado. El acuerdo inicial señalaba la implementación de 6 lugares de descanso. Sin embargo, aún no existen zonas de descanso para los conductores de transporte de carga por carretera en el norte de Chile.

La principal demanda del gremio es la necesidad de más seguridad para sus conductores. Así lo afirma Silvia Salazar de Fede Norte, “las cosas cada día se van empeorando más, los problemas que

hay en nuestro país y se va empeorando la situación y nosotros seguimos con lo mismo”.

Por esta razón, los gremios de transporte de carga por carretera del norte y sus respectivos dirigentes están coordinando reuniones para revisar el tema en la zona y ojalá reanudar las conversaciones para conseguir esas zonas de descanso, “para nosotros son primordiales, uno de los puntos más importantes en el que tenemos que trabajar ahora”, señala la presidenta de Fede Norte.

“LAS COSAS CADA DÍA SE VAN EMPEORANDO MÁS, LOS PROBLEMAS QUE HAY EN NUESTRO PAÍS Y SE VA EMPEORANDO LA SITUACIÓN Y NOSOTROS SEGUIMOS CON LO MISMO”, SILVIA SALAZAR, PRESIDENTA DE FEDENORTE.

neros. “Ha habido muchos accidentes porque los conductores no pueden parar en cualquier lado a descansar”, indica Silvia Salazar. La presidenta de Fede Norte señala que los conductores ya tienen identificadas ciertas “zonas peligrosas” en las que no pueden parar, por lo que deben practicar hasta 14 horas seguidas.

Las zonas de descanso tienen que ser lugares cerrados donde puedan estacionarse entre 50 y 70 camiones. “Debe ser un lugar seguro, eso es lo que nosotros pedimos”, afirma Silvia Salazar. La idea de tener estas áreas es que los conductores puedan parar en estos puntos para despejarse y seguir su ruta al punto de destino. La presidenta de FedeNorte señala que estos espacios deben tener baños y un casino para que los choferes puedan despejarse y evitar accidentes en las carreteras.

“Eso es lo que deben tener las zonas de descanso, un lugar donde los choferes puedan llegar, puedan ducharse, comer, descansar y seguir su camino”, recalca la presidenta de Fede Norte.

SEGURIDAD EN LA CARRETERA: UNIÓN DE CAMIONEROS DEL NORTE

Fede Norte, liderada por Silvia Salazar, está coordinando una

reunión con las tres confederaciones de camioneros en Antofagasta. El objetivo es conocer las necesidades de los conductores y asociados del gremio y que los dirigentes de las asociaciones conozcan de primera fuente lo que ellos necesitan.

“Tenemos que tratar de darles seguridad para que ellos confíen en nosotros y sepan que nosotros somos sus representantes, los que estamos luchando por todos sus derechos y los nuestros, porque nosotros también somos transportistas”, señala Salazar.

Esta reunión pretende recabar todas las demandas que piden los transportistas del norte, para desde ahí crear una agenda con las principales necesidades para mejorar el transporte de carga por carretera. “Estamos más unidos que nunca, yo creo que ahora estamos viendo otras expectativas de vida para el transporte en el norte”, señala Silvia Salazar.

Hasta el momento, la primera demanda del gremio es la implementación de zonas de descanso en el norte, tema que se discutirá en la reunión que se llevará a cabo a fines de este mes. Asimismo, la presidenta de la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas, Marianela Cifuentes agrega que “es una necesidad enorme acá en el norte,

ASOCIACIÓN GREMIAL DE MUJERES TRANSPORTISTAS DONA ÚTILES DE ASEO A MUJERES CON COVID-19

“La iniciativa nació por querer aportar en esta pandemia que nos azotó con fuerza hace un año”, declaró Marianela Cifuentes, presidenta de Asgremutrans A.G.

Las dirigentes y asociadas de la asociación (Asgremutrans A.G) se reunieron para ayudar con útiles de aseo a las mujeres que están luchando contra el coronavirus en el hospital de Antofagasta. La idea surgió de la ex Seremi de la Mujer, Katherine Veas que junto a la asociación coordinaron y recolectaron productos de aseo personal para ir en ayuda de quienes están enfrentando esta enfermedad.

Con el afán de aportar en esta crisis, las mujeres transportistas del norte iniciaron esta colecta de útiles como jabones, cremas, toallas y pañales para adultos para donar a las mujeres que están hospitalizadas por COVID-19 en el hospital de Antofagasta.

puesto que, nuestros colegas se estacionan en cualquier lugar para proteger sus camiones que son sus activos de trabajo”.



Multigremial Nacional SALUDA A CNTC EN EL DÍA DEL CAMIONERO

En el día del camionero, saludamos afectuosamente a los miles de conductores que incansablemente recorren a diario las carreteras de norte a sur. Los gremios de transporte son trascendentales para el funcionamiento de la Multigremial Nacional, representándonos de Arica a Magallanes.

Nuestra relación con la CNTC se remonta a los orígenes de la Multigremial Nacional, en el año 2014, cuando hicimos gira por Chile y don Sergio Pérez Jara se acercó a nosotros, generando un fiato inmediato con nuestro actual vicepresidente. Tenemos valores y una visión de país en común, situación que hizo que nos alineamos para seguir trabajando en conjunto.

Durante toda la pandemia los camioneros han asumido un rol fundamental, ya que gracias a su valioso aporte permiten que la cadena de abastecimiento se mantenga inalterable y los alimentos lleguen a los hogares de todos los chilenos.

En materia de seguridad creemos que es clave que se pueda avanzar en la promulgación de la Ley Juan Barrios, endureciendo las



"Durante toda la pandemia los camioneros han asumido un rol fundamental, ya que gracias a su valioso aporte permiten que la cadena de abastecimiento se mantenga inalterable y los alimentos lleguen a los hogares de todos los chilenos", Juan Pablo Swett, Presidente Multigremial Nacional.

penas para que ningún otro camionero se vea expuesto a ataques terroristas como los que sufrió este conductor en la macrozona sur.

Finalmente, creemos que los gremios del transporte son un actor

muy relevante y son un activo que tenemos que cuidar, ya que siempre han estado en la historia de nuestro país y sabemos que lo seguirán siendo a futuro. 🌐

*Juan Pablo Swett,
Presidente Multigremial Nacional*

Mercedes-Benz lanza a nivel global su eActros

400 kilómetros de autonomía, batería de hasta 420 kWh para alimentar dos potentes motores eléctricos son parte de las características del nuevo camión eléctrico de Mercedes-Benz: el "eActros".

Mercedes-Benz Trucks acaba de lanzar a nivel mundial su avanzada solución de transporte de carga pesado, 100% eléctrico, el eActros, enfocado en la distribución. "Tenemos que reconocer que el transporte es parte del problema cuando se trata del cambio climático. Al mismo tiempo, podemos y seremos parte de la solución. Comenzamos con nuestros eActros que han cubierto más de medio millón de kilómetros en la vía pública", señala Karin Rådström, miembro del Consejo de Administración de Daimler Truck AG y responsable de Mercedes-Benz Trucks.

El nuevo modelo se vale de dos motores eléctricos integrados junto con una transmisión de dos velocidades. La marca promete que ambos motores proporcionan un gran confort de marcha con una conducción eléctrica silenciosa y libre de emisiones, lo que implica que eActros puede realizar entregas nocturnas y en zonas urbanas de bajo nivel de ruido, o dónde se encuentran prohibidos los motores tradicionales de combustión interna.

El nuevo eActros tiene distintas



versiones, con tres o cuatro paquetes de baterías, cada uno con una capacidad de alrededor de 105 kWh. Gracias a una capacidad máxima de 420 kWh llega a una autonomía de hasta 400 kilómetros. Con una capacidad de carga de 160 kW, los paquetes de baterías requieren poco más de una hora para cargarse de 20 a 80% cuando está conectado a una estación de carga regular.

Para introducir a sus usuarios en el mundo de la electromovilidad, Mercedes-Benz creó un sistema integral que incluye consultoría y servicios para los clientes de manera de obtener la máxima eficiencia posible, mantener bajos los costos totales y lograr una correcta implementación de una infraestructura de carga.

Los nuevos eActros de Mercedes-Benz Trucks cuentan con avanzada tecnología en seguridad, de serie como MirrorCam (cámaras de alta resolución que reemplazan los espejos retrovisores), Sideguard Assist S1R o la quinta generación del Active Brake Assist (ABA) con detección de peatones, sino también sobre los retos asociados a los vehículos eléctricos y sus sistemas de alta tensión.

A partir de 2021, el modelo de producción en serie se desarrollará en la planta de ensamblaje de camiones más grande de Mercedes-Benz Trucks en Wörth. En los últimos meses se han realizado intensos preparativos para los nuevos procesos de producción, incluyendo la construcción de una nueva línea de montaje. 🌐



MAXUS T60: AL TRABAJO CON ALTA TECNOLOGÍA

Probamos una versión minera de una de las camionetas que ha sorprendido al mercado nacional, la Maxus T60, que conjuga un alto nivel de equipamiento en seguridad, un solvente motor diésel y un andar bastante confortable para un vehículo de trabajo.

Rodrigo Castillo. / Fotos: MAXUS

En marzo pasado, una camioneta de una marca emergente de China, Maxus, sorprendió a la industria automotriz nacional al posicionarse como número uno en ventas, superando a marcas tradicionales, que por décadas han disputado los primeros lugares como Mitsubishi, Nissan o Chevrolet.

Se trata de un logro no menor, sobre todo considerando que actualmente, las camionetas superan su tradicional market share en ventas de vehículos livianos, con crecimientos que -según la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC)-, registra este año un crecimiento de un 65,4%. Claro comparado con un muy bajo 2020, producto de las medidas sanitarias por COVID-19.

Pero más allá de un mercado enrarecido, la Maxus T60 cuenta con una importante batería de argumentos técnicos y comerciales que la han hecho escalar en el ranking de las pick ups más vendidas, que con un 16,8% de la torta de vehículos livianos, sigue siendo un muy atractivo nicho, donde compiten nada menos que 23 marcas.

SUAVIDAD Y CONTROL

Estéticamente, la última evolución de la Maxus T60 logra diferenciarse con su gran parrilla frontal dominada por el logo de la marca. Esta grilla está enmarcada por luces compuestas de buenas dimensiones, que combinadas con la parte baja en resina, le dota de un look más deportivo y robus-

to, que se complementa con notorios pasos de rueda, además de nervaduras laterales que estilizan el conjunto.

En su interior prima lo práctico, si bien puede considerarse convencional para una camioneta, es en el apartado tecnológico donde sabe hacerse diferenciar. Bien armada, con buenos materiales que hacen pensar en alta resistencia frente al trabajo duro, además de una ubicación de mandos tradicional, pero por eso mismo también muy intuitiva.

Una pantalla táctil de buenas proporciones (10 pulgadas) ofrece la interfaz necesaria para poder operar los sistemas de la Maxus T60, que incluye el sistema de infoen-

tretenimiento, que contempla radio MP5 con bluetooth, USB y AUX, conexión Apple Car Play, salida 12v delantera y trasera, 4 parlantes y 2 tweeter y velocidad crucero.

Al volante, la primera sorpresa es el trabajo en la suspensión que permite que la Maxus T60 no solo sea comfortable, sino muy controlable. Sabido es que en las pick ups muchas veces hay movimiento de la caja de carga, producto de su robusta suspensión, sobre todo sin carga. En este modelo, no registramos estos movimientos, entregando un andar con mucho aplomo, suavidad y confort.

Su motor es un bloque de ciclo diésel, Euro 5 SAIC VGT, de 2 litros que aumentó en potencia y torque

hasta llegar a 163 hp, con 375 Nm de torque. En la variante de la prueba pudimos controlar esta fuerza mediante una transmisión mecánica de 6 velocidades, de fácil y suave operación. Al activar la reversa, se activan las cámaras de retroceso con guía virtual, que

siempre en una camioneta es útil para evitar accidentes en estacionamientos de escaso espacio.

Con buena sensación de potencia, mérito del torque que es capaz de generar su motor; se siente ágil y dinámica, aceleración buena y

LA MAXUS T60 ES PARTE DE UNA NUEVA GENERACIÓN DE CAMIONETAS CHINAS, BIEN EQUIPADAS Y CON EXCELENTE ANDAR.



ALTO NIVEL DE EQUIPAMIENTO EN SEGURIDAD ACTIVA.



TABLEROS DIGITALES Y BUENOS MATERIALES.

abundante poder, quizá podría tener un reglaje de frenos más intenso, para obtener mayor control. No obstante su buen nivel de equipamiento en las asistencias al conducir, mejora el control de esta pick up.

Porque donde realmente destaca la Maxus T60 es en su equipo de seguridad. Acostumbrado muchas veces a vehículos comerciales, algo espartanos en este aspecto; la casa china representada por Andes Motor, ofrece una larga lista de asistencias, que incluye frenos de disco en las cuatro ruedas, frenos ABS-EBD-EBS, control de estabilidad (versión tope de línea), doble airbag frontal (aumenta a 6 en GLX), sensor y cámara de retroceso, inmovilizador

y monitor de presión neumáticos (ANCAP).

Cuenta con sistema de asistencia de carril, que define bastante su conducción, ya que es preciso habituarse a esta nueva forma de conducir, donde el auto interactúa con el conductor para protegerlo, lo que requiere cierta costumbre.

En la suma, una camioneta sorprendente, que compite como un igual con productos y marcas, que en el papel, tiene más tradición en el exigente mundo de los vehículos comerciales, una camionera que se debe probar para tener una buena idea de lo que pueden aportar los constructores emergentes como Maxus, con su T60 como ejemplo. 🚗

MAXUS T60

MOTOR: SAIC D20 de VGT, turbodiesel de 2,0 litros
POTENCIA: 163 HP a 3.500 r.p.m.
TORQUE: 375 Nm
TRANSMISIÓN: Mecánica de 6 velocidades
CAPACIDAD DE CARGA: 800 kg.



UNA CAMIONETA SORPRENDENTE, QUE COMPITE COMO UN IGUAL CON PRODUCTOS Y MARCAS, QUE EN EL PAPEL, TIENEN MÁS TRADICIÓN.



Porque haces tu trabajo con mucha **motivación** y entrega.



JAC
MOTORS

Feliz día te desea Camiones JAC
26 de julio, día de los camioneros y camioneras.



[PRUEBA]

Tecnología americana:
**INTERNATIONAL
RH HIGH RISE,
DOMINADOR DE
LARGA DISTANCIA**

Los nuevos RH de International son un resumen de las últimas tendencias: caja automatizada, sistemas de frenado automático y asistencias a la conducción y potente seguridad, todo sin perder su look y espíritu americano, marcado a fuego en el ADN de la marca.

Rodrigo Castillo C. / Fotos: Sergio Salazar.





**EXCELENTE AERODINÁMICA
Y GRAN ESPACIO INTERIOR.**

Para quienes hemos vivido el mundo del transporte por al menos un par de décadas, hemos visto una continua evolución en los camiones, más marcada en los modelos dirigidos al segmento pesado. A comienzos de siglo fue la introducción de los motores electrónicos, luego los sistemas de mitigación de emisiones, para pasar de Euro 4 a Euro 5. Nuevos sistemas, más sofisticación, más tecnología, más eficiencia.

Para muchos nuevas ventajas, pero para otros queda una sensación de nostalgia de algunos modelos de antaño: la tecnología a veces cambia cosas añorables, pero por suerte marcas como International compatibilizan a la

perfección la tradición camionera que en los Estados Unidos se remonta nada menos que hace 109 años (fundada en 1902).

Excelente ejemplo de ello, es la nueva Serie RH de International, marca representada en nuestro mercado por Maco Tattersall, un actor que se potencia este año, activando su portafolio y equipo para ayudar con la reactivación de los transportistas nacionales, con nuevos productos y soluciones.

VERSATILIDAD CARRETERA

Exteriormente el International RH High Rise luce una silueta de camión americano, pero el ojo experto podrá detectar detalles de

gran atractivo y que en definitiva responden al desarrollo del producto, principalmente de uno de sus grandes valores: la eficiencia en función de la aerodinámica.

Poniendo atención, destaca por su gran parrilla frontal, en el tradicional acabado cromado, sus imponentes pasos de rueda delanteros que alojan los grupos ópticos, cuatro retrovisores para máxima visibilidad, y un parabrisas curvo que antecede a su deflector superior, que aloja el gran espacio interior que ofrece, pero que cuenta con unas trabajadas formas en su deflector superior, que permite al mismo tiempo más espacio en cabina, pero también una inteligente distribución de los flujos de

aire para maximizar la eficiencia, sobre todo en largas distancias.

Pero no es todo porque el diseño del International RH High Rise también permite una gran visibilidad, y un reducido radio de giro que permite que este tracto camión sea ágil en espacios escasos, un valor que no solo permite aumentar su rango de operaciones posibles, sino que lo convierte en una solución tractora de alta versatilidad, ideal para flotas con múltiples requerimientos o transportistas independientes, que muchas veces deben enfrentar

algo de tránsito urbano o caminos de distinta calidad.

La versión de esta prueba es una unidad International RH High Rise con motor International A26, de seis cilindros en línea que puede desarrollar 450 HP de potencia, disponibles a 1.700 rpm, con un torque de 1.700 lb/ft (2.304 Nm), desde los 1.000 giros de motor. Su transmisión es automatizada de la marca especializada Eaton. Un modelo Endurant de 12 velocidades, desarrollada especialmente para esta solución, con el objetivo de brindar un bajo consumo

de combustible, con bajo costo de mantenimiento producto de que sus intervalos para cambio de aceite son cada 56.00 km.

DENTRO DEL GIGANTE

Fiel a su estilo, International con el nuevo RH no transa en el espacio interior para el conductor. Se trata, al mismo tiempo, de una herramienta y el espacio de vida de los transportistas, por ello, su genética americana saca el máximo partido al espacio disponible, utilizando toda la amplitud que le permite su difusor de aire, por ejemplo.

Cuenta con una amplia litera doble, piso bajo, y butacas envolventes. A pesar de tener un diseño más ergonómico y pensado para poner en el centro de la operación al conductor. Así, encontramos entre el tacómetro y el velocímetro una pantalla que proyecta los pa-

El International RH cuenta con la sofisticada transmisión automatizada Eaton Endurant de 12 velocidades.



rámetros operativos de operación.

En la consola central, diseñada para estar inclinada hacia el operador, podemos encontrar los mandos del sistema de entretenimiento (que también se puede operar desde el volante, al igual que la velocidad cruce), los activadores de los bloqueos de diferencial, del tándem Meritor 6x4 y las palancas de operación como el famoso "bigote" o freno de remolque, junto con los bloqueos de diferencial que aumentan su capacidad de tracción en terrenos algo complicados.

EN LA RUTA

Desde el puesto de conductor destaca la gran visibilidad que el modelo entrega, ya sea tanto por sus grandes ventanas y parabrisas como por los bien diseñados espejos retrovisores. Controles intuitivos y facilidad de operación, para cualquier persona habituada al uso de un smartphone, por ejemplo, ya puede controlar la pantalla central y sus funcionalidades.

Tanto la dirección, como la transmisión automatizada son de muy suave operación, para entregar 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 450 caballos de fuerza.

El nuevo International RH en su variante High Rise es un camión que se luce como un tracto carretero por esencia, pero sus inteligentes soluciones integradas a su diseño, y su alta tecnología suman en versatilidad y eficiencia. Esta variante, configurada para larga distancia, puede enfrentar operaciones tanto para el norte como el sur del país, con buena eficiencia y capacidad de no solo ser capaz en largas distancias, sino también en medias, con la posibilidad de enfrentar caminos algo más desafiantes, y por cierto, el entorno urbano, tan complicado para muchos tracto camiones presentes hoy en la oferta chilena. 🚛

FICHA:

Modelo: International RH High Rise

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.



V. ORLANDI
TOWING SYSTEMS
made in Italy since 1859



BOLOGNESI SpA

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



Renovar flota: NUEVO DESAFÍO EN PANDEMIA

Con una corrección al alza, en las ventas de camiones nuevos la ANAC (Asociación Nacional Automotriz de Chile), confirma las buenas colocaciones que se registran, pero en un escenario con escaso stock y alta demanda. ¿Cómo renovar flota en este escenario?, responden las marcas.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: marcas



Al menos en el mercado de camiones nuevos, al parecer lo peor ha pasado. Tras un 2020 marcado por la crisis sanitaria global por COVID-19 y dónde las ventas de camiones nuevos cayeron a mínimos históricos (abril de 2020 registró ventas por apenas 604 unidades), las cosas parecen mejorar.

En junio pasado se llegaron a colocar 1352 camiones nuevos, lo que se traduce un crecimiento del 112,2% interanual. En el acumulado en 2021 las ventas ya llegan a 7.389 colocaciones, para un crecimiento del 69,3% comparado con 2020. Con ello, la gremial de las marcas y representantes de los fabricantes, ANAC (Asociación Nacional Auto-

motriz de Chile), corrigió al alza su proyección. Ahora esperan vender unas 15.400 unidades este año. Un año mejor que 2018.

“Este sector se prepara para lograr el mayor volumen comercializado en los últimos nueve años, basado en una mayor renovación de flotas y la demanda de los sec-



tores como el minero y forestal, nos hacen prever que durante los próximos meses seguirá elevando la demanda por camiones”, adelanta Cristian Alonso, gerente de Foton camiones.

Buen precio del cobre, reactivación económica y buenas perspectivas son las bases de esta nueva proyección, pero el mercado, con algo de demanda en espera y con ciertos problemas logísticos, parece no dar abasto con su oferta al momento. Lo que se traduce en ciertos problemas para renovar flotas de camiones.

“Creemos que el incremento responde a renovaciones de flotas en los sectores minero y forestal, donde hay una reactivación importante, sobre todo en la minería por el valor del cobre, el hierro y otros minerales. En general, las estimaciones del rubro sitúan a este mercado en 15.500 unidades para el 2021, sin embargo, hay factores que podrían afectar ese vaticinio, como es la pandemia y los inventarios. Como compañía ya tomamos cartas en el asunto, rea-

lizando una importación relevante para este año, para así cumplir y satisfacer los requerimientos de nuestros clientes”, analizó Andrés Mann, gerente comercial de camiones de Kaufmann.

Similar análisis tiene René Calderón, gerente de desarrollo de negocios de Volvo Chile. “Las proyecciones de ANAC son optimistas y deberían comercializarse más de 8.000 mil camiones pesados nuevos este año. Ahora bien, en términos generales, la situación actual no permite una estimación precisa para 2021. Todos los días nos enfrentamos a cambios y hasta ahora, ha sido imposible predecir la evolución de esta pandemia. Además, existe un importante problema de abastecimiento en todas las fábricas de vehículos en el mundo, por lo que hay muchas variables que incidirán en el resultado de este año”, coincide el ejecutivo.

La incertidumbre que provocan las medidas sanitarias contra el COVID-19 ya han sido marcada por ANAC, el mes pasado, cuan-

do reconoció problemas logísticos en la industria “Producto del entorpecimiento al retorno de los conductores a su país de origen, el 50% de los camiones pesados nuevos y el 80% de los buses nuevos que ingresan a Chile por vía terrestre están siendo afectados”, comunicó en su momento.

PREVISIONES PARA EL FUTURO

En este escenario, las marcas se esfuerzan por poder cumplir con la demanda existente. Tomar precauciones y obtener buenas negociaciones con la fábrica resultan hoy clave para seguir siendo competitivos en lo que queda de 2021. “Evidentemente, dada la activación del mercado será un año récord para todos y será recorda-

“Evidentemente, dada la activación del mercado será un año récord para todos y será recordado como el año de la demanda No hay Camiones como dicen nuestros clientes”, Ben Díaz, gerente de MAN Chile.

do como el año de la demanda No hay Camiones como dicen nuestros clientes. Man es una marca con productos 100% fabricados en Europa, nuestro plan de reposición de stock es bastante lenta, por lo que nuestro volumen estará en torno a lo planificado a principios de año, lo que nos deja fuera

de lo grandes crecimientos, pero con una satisfactoria cifra levemente superior a las 300 unidades", comentó Ben Díaz, gerente de MAN Chile.

Sin duda, este escenario sumado a la recuperación cada vez más sostenida que ha manifestado el mercado de camiones que se reflejan en las cifras entregadas por ANAC, donde el este sector se prepara para lograr el mayor volumen comercializado en los últimos nueve años, basado en una mayor renovación de flotas y la demanda de los sectores como el minero y forestal, nos hacen prever que durante los próximos meses seguirá elevando la demanda por camiones.

Cristian Alonso, de Foton camiones, comenta medidas similares de su marca. "Las proyecciones a nivel nacional indican que si no existen eventos que perturben la distribución total de la cadena logística, se podría superar las 14.500 unidades de camiones nuevos a nivel nacional. En este escenario, tenemos confianza en tener la capacidad de aumentar las ventas en un 70% y mantener un stock capaz de satisfacer la necesidad del cliente", analizó.

Uno de los líderes en medianos y livianos, Chevrolet también tiene su análisis, en la voz de Francisco Labbé, gerente comercial de Camiones Chevrolet, "nuestras proyecciones son que se superarán las 14.500 unidades de camiones como industria. Estos números se deben principalmente a una demanda muy importante del co-

mercio y el delivery, el cual creemos que seguirá impulsando al sector y que ha sido muy importante para paliar los índices del 2020. Con eso en mente, preparamos nuestro stock 2021 con especial énfasis en aquellos modelos que son los más demandados, como el caso del NPR 816 que es muy buscado por sus capacidades y versatilidad de uso, convirtiéndolo en el camión líder de su segmento o la Serie F que agrupa a nuestros camiones medianos, capaces de adaptarse a diversos usos e industrias", afirmó.

En la marca sueca Scania, en tanto, aseguran que su stock es a pedido, lo que les permitiría salvar este periodo con buenos resguardos frente a la demanda de sus clientes. Daniel Martínez, gerente comercial de Scania Chile aporta, "Scania

"Existe un importante problema de abastecimiento en todas las fábricas de vehículos en el mundo, por lo que hay muchas variables que incidirán en el resultado de este año". René Calderón, Gerente de Desarrollo de Negocios de Volvo Chile.



trabaja ya hace muchos años con pedidos definidos de clientes más que con inventarios, este año dada la creciente demanda nos sitúa con la disponibilidad de alojar productos aun en Q1 2022".

¡QUIERO MI CAMIÓN NUEVO!

Cuando la industria en general asume en consenso las dificultades de abastecimiento de este pujante mercado, es importante tomar precauciones si es preciso renovar la flota, o bien está en sus deseos comprar más camiones, ya sea para ampliar las capacidades operativas o bien, a otra área del transporte de carga.

"Nos encontramos en un momento en que la industria del transporte está presentando señales de reactivación, que permiten a

muchos empresarios proyectarse positivamente en sus negocios. Creemos que se están dando las condiciones para que algunos de ellos realicen renovaciones de flota o, tal vez, ampliación de su flota actual para responder con efectividad a sus mandantes", comenta a propósito Manuel de Pablos, gerente general de VFS Chile.



Aunque para algunos la situación se ha vuelto algo estresante, el mercado sigue en activo por lo que aún se pueden comprar camiones. Lo importante, según los ejecutivos de las marcas es tomar las precauciones para asegurar el stock deseado.

Ben Díaz, de MAN es claro: "hay mucha incertidumbre en el general de las marcas respecto de las llegadas, problemas de componentes y de espacio o fronteras para los embarques, a esto se suma una inevitable alza de precios por el fuerte incremento en los metales. La recomendación es sencilla, planificación, hoy ya las entregas inmediatas son inexistentes y hay que saber que la agenda de entrega son a 4 o 5 meses".

Desde Kaufmann, representante en Chile de Mercedes-Benz y Freightliner, solo por nombrar dos de sus marcas en Chile, comenta que, "se debe meter a la balanza la escasez de camiones en Chile, asegurar la compra de unidades en estos meses, versus esperar a septiembre para ganar un año de antigüedad. De todas maneras, la invitación es a proyectar bien las necesidades ya que el tema stock a nivel mundial no se normalizará hasta al menos inicios del 2022", adelanta.

"En Chevrolet recomendamos a los transportistas que coticen de forma anticipada para así poder reservar sus unidades para cuando las necesiten y así el concesionario puede organizar de mejor forma su inventario e, incluso en

algunos casos, poder reaccionar con nuestra fábrica en Japón si el volumen a adquirir así lo exige", comparte Francisco Labbé de Chevrolet.

Por su parte, Daniel Martínez, gerente comercial de Scania Chile, da claros consejos para los que necesiten renovar flota y no quedarse sin unidades. "La recomendación es coordinar bien las expectativas de inicio de operaciones para la nueva flota con el cliente/mandante. Nuestro producto año tras año va sumando nuevas cualidades que pueden ser capitalizadas durante todo el ciclo operativo de la flota generando ventajas competitivas que se traducen en mejores ingresos", asegura.



[PRUEBA]

VOLVO FH 500, NUEVA SERIE F:

TECNOLOGÍA DE EFICIENCIA Y SEGURIDAD

Con su nueva Serie F, Volvo llega a nuestro país con el nuevo Volvo FH 500, la nave insignia de su gama en el sector de transporte de larga distancia, con una potente carga tecnológica que suma en seguridad y eficiencia.

Texto: Rodrigo Castillo C. / Fotos: Volvo Chile.



La renovación de productos en el mercado camionero es algo más importante que en otras industrias como los autos, por ello cada vez que se presenta una nueva generación de gama, de fabricantes como Volvo es de esperar que las novedades sean varias e interesantes.

En ese sentido, la casa sueca no deja espacio a dudas con la nueva generación de su Serie F, que se implica parte importante de sus soluciones pesadas. En esta generación 2022, no solo renueva su tope de gama, el siempre eficiente y seguro FH, para largas distancias; sino que también añadió a su

lanzamiento, el versátil FM; además del severo FMX y el estreno del "super severo" FMX MAX. Todo una gama nueva que está pronta a sumar eficiencia y seguridad en nuestra carreteras.

En particular, conocimos el nuevo Volvo FH 500 Globetrotter, un



CUENTA CON NUEVO SISTEMA I-SEE.

tracto camión con configuración 4x2, eminentemente carretera, que ofrece lo mejor de la tecnología Volvo volcada a obtener máxima seguridad y eficiencia, los dos pilares para que el transporte mantenga sus costos bajos y aumenten los márgenes de los camioneros y empresarios del sector.

Jorge Masías, director general de Volvo Chile, comentó: "el lanzamiento de esta nueva línea de camiones marca un punto de inflexión en la historia de Volvo. Estamos dando un paso hacia el futuro, con tecnologías de punta que nos permiten garantizar productividad y rentabilidad para los transportistas. Estos nuevos camiones y servicios asociados han sido concebidos a partir de las ne-

cesidades de los transportistas de carga del mundo, escuchando lo que ellos necesitan para tener éxito en sus negocios".

NUEVAS EXPERIENCIAS

Para quienes ya conozcan las confortables cabinas del fabricante sueco, se encontrarán con un ambiente similar: buenas terminaciones y materiales, abundante espacio gracias a su cabina Globetrotter, además de múltiples y prácticas ubicaciones para guardar cosas, algo que parece menor en la ficha técnica, pero en que en ruta marca la diferencia entre un buen viaje y uno más arduo de lo habitual.

Las sorpresas llegan en el tablero de instrumentos, que deja en cla-

ro que la digitalización llegó para quedarse y esto se hace patente en el nuevo Volvo FH. Lo primero es su nuevo tablero de instrumentos, completamente digital, cuyo display es dinámico y permite seleccionar la información desplegada, pasando mediante un mando en el volante de el mapa de navegación, a la situación de operación del camión, el sistema de seguimiento de carril, o bien los datos de conducción y parámetros operativos, como consumo del momento, consejos cómo ralentí muy prolongado y un largo etcétera, sobre información útil en el transporte de carga de larga distancia.

Cuenta además con una nueva pantalla central, sobre la consola al medio del tablero, que ofrece la

posibilidad de cambiar una importante cantidad de datos de operación, como la calibración de su sofisticado sistema de dirección Volvo Dynamic Steering; las cámaras de seguridad para maniobras en espacio reducido; además de los tradicionales sistemas de infotretenimiento que van mucho más allá de escuchar radio, sino que integran sistemas de navegación, conexión con smartphones y más. El Volvo FH es un camión que hay que conocer con detenimiento para que se convierta en la herramienta de alta eficiencia como fue desarrollado.

Internamente cuenta con literas mejoradas, nuevos puertos USB, una limpieza más fácil de la cabina y telas nuevas de los asientos, que se unen a sus ya tradicionales cinturones de seguridad en rojo, para mayor visibilidad desde afuera.

"Inspirados en la nueva generación del FH, las cabinas serán más grandes, con mucho más espacio y comodidad para el conductor. Además, la cabina ganó un 10% más de campo visual gracias a una línea inferior de las ventanas laterales, que amplía la vista alrededor del camión y asegura la mayor visibilidad", comenta Rodrigo Azócar, director comercial de Volvo Camiones.

INTEGRACIÓN TECNOLÓGICA

En esta generación de la Serie F, como en este FH 500, varias tecnologías que Volvo ha integrado en su evolución hoy evolucionan y convergen para proponer a este modelo como uno de los más sofisticados hoy en el mercado nacional.



VOLVO DYNAMIS STEERING

Volvo actualiza toda su Serie F agregando más tecnología en eficiencia y seguridad, que incluye a los modelos FH, FM y los camiones de faena FMX y FMX Max, este último un nuevo estreno de la marca sueca.

Buen ejemplo de ello es su sistema I-See, que ahora llega mejorado. Se trata de un dispositivo que era capaz de "aprender" la topografía de la carretera para hacer una conducción de máxima eficiencia, pasando las velocidades adecuadas, justo a tiempo para máximo ahorro de combustible. Hoy llega con los mapas carreteros precargados, así cada ruta puede ser enfrentada de la mejor y más económica manera en términos de consumo de combustible, sin necesidad de haber hecho la ruta antes, ni por el conductor ni

por la unidad tractora.

Otro elemento que llega con evolución es su ya conocida transmisión automatizada I-Shift, según Volvo ahora es más inteligente, con hasta cinco modos de conducción, según el modelo y que ahora se ubica más cerca de la mano del conductor, integrada al asiento, al costado derecho. Cuenta con varios modos de conducción y es de operación muy intuitiva. El piloto automático Descent es otra de las innovaciones. Permite mantener la velocidad programada en pendientes de montaña



FICHA:

Modelo: Volvo FH 500

Globetrotter

Motor: turbodiésel de 6 cilindros en línea de 12,8 litros

Potencia: 500 CV desde 1450 RPM

Torque: 2500 Nm desde 1050 RPM

Transmisión: automatizada I-Shift de 12 relaciones

Cuenta con la nueva generación de la caja automatizada I-Shift, una de las primeras soluciones del mercado que controla de manera eficiente el paso de marchas y alarga la vida útil de los componentes.

o pendientes largas, combinando el uso del freno motor Volvo; la transmisión I-Shift; los frenos de servicio del camión que funcionan de manera inteligente para buscar la máxima eficiencia, con total seguridad.

Sus frenos ahora son EBS Electronic Brake Safety que prometen una reacción más rápida de los frenos y mejor distribución de esta la fuerza entre los ejes de todo el conjunto tracto camión más equipo. El control que provee se potencia con Control de tracción; Frenos ABS; Asistencia de salida de rampa; Luz de freno de emergencia y freno de mano con activación / desactivación

automática.

La nueva línea cuenta con hasta ocho cámaras auxiliares para mejorar la visibilidad, incluida la cámara de ángulo ciego. Todas las cámaras pueden proyectar su imagen en la pantalla del centro de medios.

DEL DISEÑO A LA EFICIENCIA TELEMÁTICA

Las mejoras aerodinámicas también están presentes en las cabinas de esta generación del FH 500. Cuenta además con nuevos ópticos para el modelo FH, que cuentan con esquinas más redondeadas, espacios más pequeños entre

los componentes y el intermitente desplazado hacia la puerta.

También integran capacidades telemáticas con Volvo Connect, desarrollado para sacar partido de la conectividad posible hoy. La marca lo define como un ecosistema digital completo que brinda un acceso amigable a una gran cantidad de data que permite tomar mejores decisiones, tanto a nivel de conductor como de gestor de flota.

“Una de las grandes novedades que trae esta nueva línea, es el Volvo Connect, nuestra plataforma digital para una operación más rentable. Con este producto queremos llevar a nuestros clientes a la vanguardia digital, ofreciendo una solución a largo plazo que les permita controlar todos los aspectos de sus operaciones, desde la gestión del transporte y la planificación del mantenimiento, hasta la administración de la flota y el cumplimiento de la legislación vigente”, comenta Ignacio Vidal, director de posventa y sucursales de Volvo Chile.

EPYSA
EQUIPOS



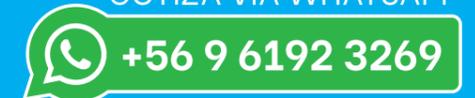
SEMIRREMOLQUE
BATEA 40 m³



COMPRA TU EQUIPO



COTIZA VÍA WHATSAPP



SEMIRREMOLQUE
PLATAFORMA 3 EJES



SEMIRREMOLQUE
SIDER



SEMIRREMOLQUE
CARGA TODO PALOTE



RANDON

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

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

Av. La Montaña 820 | Valle Grande | Lampa

Tel.: (56 2) 2579 7900

f /epsachile

www.epysaequipos.cl

PROBLEMAS LOGÍSTICOS en la llegada de camiones nuevos

Factor a considerar ante la falta de stock para renovar flotas, ANAC acusó problemas en la importación de vehículos nuevos.

Texto: CNTC



La Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), denunció el mes pasado problemas en la logística para la importación de camiones nuevos debido a "certain trabas en el abastecimiento o internación de unidades, al entorpecer el tránsito de sus tripulantes desde y hacia la frontera con Argentina y Brasil, lo que

pudiera impactar al mercado de renovación de flotas tanto de camiones pesados, como de buses nuevos en Chile", reza el comunicado de la gremial de importadores y marcas.

Esta crisis sucede en un escenario de recuperación, con repuntes de la actividad en la minería, de la

construcción y los sectores forestal y agrícola, por lo que se prevé que se comercialicen 14.500 unidades nuevas de camiones durante todo 2021.

La situación que hace público este gremio se origina cuando al ingresar a Chile los camiones pesados o buses nuevos por sus

propios medios, su tripulante (o conductor) pierde la calidad de tal y pasa a ser considerado como "turista", perdiendo, en consecuencia, la autorización para regresar a su país de origen (Argentina o Brasil). Con ello, se afecta la posibilidad de retornar por vía terrestre en buses especialmente contratados para esto, tal y como ocurría durante los meses críticos de pandemia del año 2020.

Esto pasa, incluso considerando que estos conductores tienen calidad de tripulantes, por lo cual están facultados para poder retornar, pero el cambio a calidad de turistas les afecta negativamente para cruzar la frontera. La escasez de vuelos de regreso a Brasil también supone un inconveniente

grave para agilizar esta importante cadena logística.

En oposición, el ingreso de camiones con carga a Chile se mantiene inalterado, pudiendo su tripulante o chofer respectivo devolverse a su país de origen libremente en el mismo camión, con o sin carga.

Como dato ilustrativo, considérese que a mayo de este año el 46% de las ventas corresponde a camiones pesados de origen

brasileño, el que sería el principal afectado por esta situación.

Por su lado, los buses de origen brasileño internados a Chile entre enero y abril del presente, representaron el 77,4% de las ventas, viéndose negativamente impactados por la misma situación. Lo anterior, supone que las dificultades detectadas pudieran afectar el abastecimiento de unidades nuevas en segmentos de suma relevancia para la economía nacional. 🇵🇷

"TRABAS EN EL ABASTECIMIENTO O INTERNACIÓN DE UNIDADES, AL ENTORPECER EL TRÁNSITO DE SUS TRIPULANTES DESDE Y HACIA LA FRONTERA CON ARGENTINA Y BRASIL, LO QUE PUDIERA IMPACTAR AL MERCADO DE RENOVACIÓN DE FLOTAS TANTO DE CAMIONES PESADOS, COMO DE BUSES NUEVOS EN CHILE", COMUNICADO ANAC, JUNIO 2021.



CAREN:

Las claves para ser líder en soluciones para el transporte

- **Plan de negocios contempla la apertura de nuevos locales y la remodelación de sus 22 sucursales para brindar una mejor experiencia de compra a sus clientes.**
- **Con la implementación de SAP buscan digitalizar sus procesos y potenciar su e-commerce.**



“La pandemia y el crecimiento de las ventas on line, adelantaron nuestros planes de desarrollo de un plazo de cinco años para hacerlos en solo dos”, comenta el gerente general de Caren, Rodrigo Pérez. “El crecimiento ha sido vertiginoso y trabajamos en paralelo tanto en la apertura de locales, remodelación de los 22 existentes, incorporación de nuevos productos y marcas, digitalización de procesos e información técnica, para nuestros clientes y para el personal del área comercial”, agrega el ejecutivo. “El año pasado comenzamos a implementar los nuevos formatos en las tiendas con miras a mejorar la

experiencia de los consumidores. Esto mediante mayor disponibilidad de productos complementarios, nuevas líneas de accesorios y de repuestos. Incorporamos una línea completa de limpieza, viaje y cuidado para el vehículo, productos para el Covid-19, aditivos para vehículos livianos y pesados marca Liqui Moly, y una línea de ampolletas e iluminación como distribuidor oficial de Osram. El objetivo es sumar una mayor variedad de productos junto a nuestras líneas de baterías, lubricantes y neumáticos. Incorporamos un Tótem interactivo en todas nuestras remodelaciones, donde los clientes pueden ver la

gama de productos disponibles”, comenta Patricio Gómez, gerente comercial de Caren.

NUEVOS PUNTOS DE VENTA

Actualmente Caren cuenta con 22 locales, 10 de ellos con Flotacentros, desde Antofagasta próximamente, hasta Puerto Montt y los planes de expansión no se detienen.

“Nuestro plan estratégico es abrir nuevos formatos y ubicaciones. Este año inauguramos nuevas ubicaciones en Copiapó y Coquimbo, y próximamente lo haremos en Antofagasta, Valparaíso, Talcahuano y Puerto Montt. Tenemos presupuestado remodelar todas nuestras sucursales de aquí al 2023. Comenzamos con los locales de Santiago (San Bernardo, Estación Central y Renca), porque concentran la mayor afluencia de público. Esto nos permite contar con diseños y ‘moldes’ para las implementaciones a lo largo del país”, puntualiza Gómez. Caren, además, quiere aumentar los canales no presenciales (digitales) aumentando las líneas de negocios y la participación de mercado. Esto implica impor-

tantes inversiones tecnológicas como el software SAP S4 HANA y un crecimiento importante en aspectos logísticos, incluyendo la construcción futura de un nuevo Centro de Distribución. “Hemos identificado buena respuesta desde la experiencia del cliente, lo que impacta en las ventas. Hemos invertido para ofrecer mayor variedad de productos, nuevas líneas de accesorios y repuestos, aumentar nuestro stock disponible y contar con salas de venta más confortables”, destaca el gerente general de Caren.

Respecto a SAP, agrega Gómez, se implementará en junio, para que esté disponible a mediados del 2022. “Esto potenciará la venta por canales remotos, ya que se ha visto un crecimiento de un 350% en el año 2020, respecto al 2019, y proyectamos un 30-40% adicional para el 2021. En este sentido, la incorporación del sistema SAP S4-HANA será un paso en el crecimiento futuro”. Caren enfrenta el siglo XXI con un “sólido plan de crecimiento, aprovechando las circunstancias a su favor. “Decidimos activar todos nuestros planes de desarrollo antes de lo planificado y darle mayor celeridad para concretarlos lo más rápido posible. La idea es trabajar y prepararnos para abordar los desafíos de los próximos 10 años”, dice Pérez.

SERVICIOS DE MECÁNICA

“Los servicios más demandados son el montaje, alineación y balanceo de neumáticos de vehículos pesados y livianos. Estamos trabajando próximamente en ofrecer trabajos de mantención preventiva



para vehículos pesados y vehículos de flotas de reparto, a través de una plataforma de agendamiento web, para mejorar la experiencia de nuestros clientes, aprovechando nuestra red de Flotacentros”, destaca el gerente comercial Patricio Gómez. Caren cuenta con 10 flotacentros a lo largo del país, y una capacidad instalada para atender a más de 40 mil vehículos al año. Al respecto el ejecutivo señala; “ofrecemos una combinación de factores como una amplia trayectoria, un sólido conocimiento del mercado y una sensibilidad para comprender las necesidades de la industria del transporte terrestre”, puntualiza el ejecutivo.

LA HISTORIA DE CAREN

Todo se remonta a 1978, cuando se crea la importadora Caren como una empresa de venta de repuestos de una agrupación de empresarios de locomoción colectiva en Santiago. Con el tiempo empieza a diversificar su oferta de productos incorporando neumáticos, baterías y lubricantes. El 2001 es adquirida por la familia Diez –del Holding Jedimar lin-

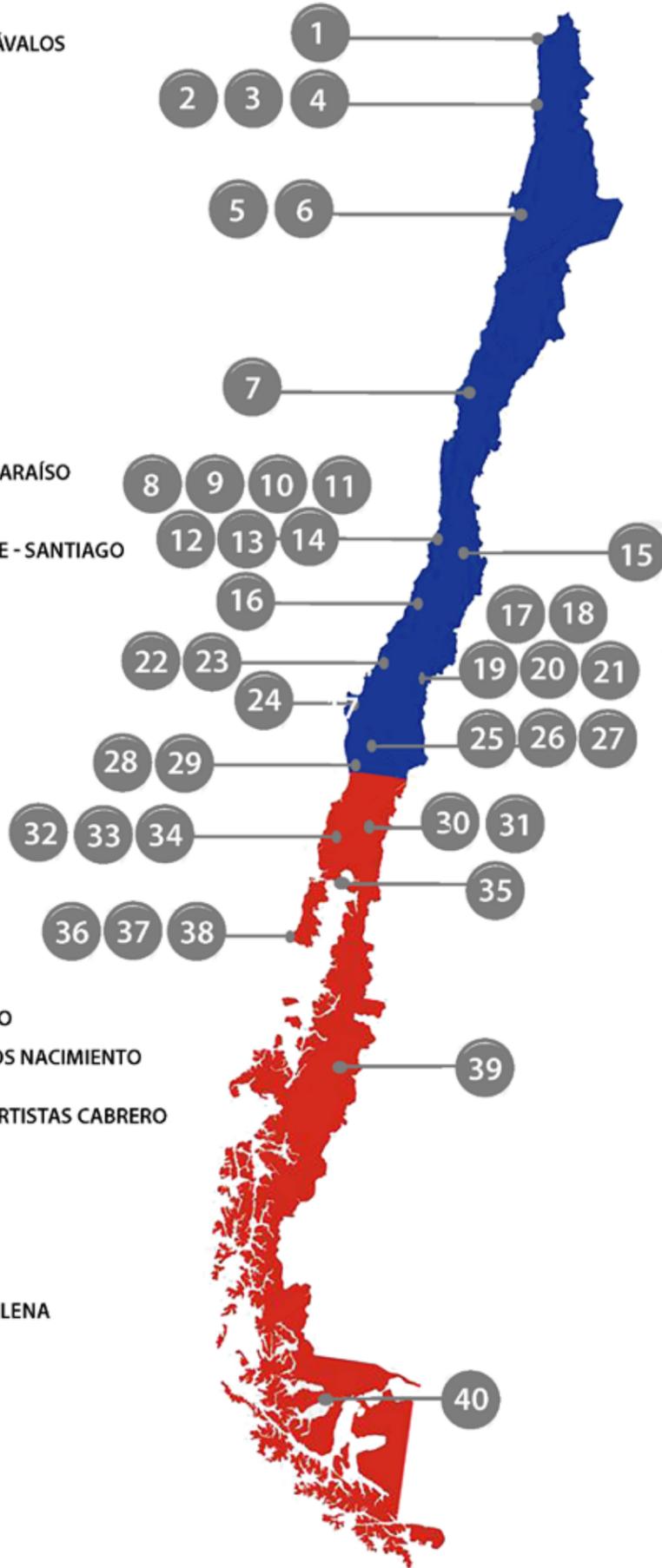
versiones- dueño de las empresas Turbus, Buses Jac, Bio-Bio, Condor, VIGGO, Starken, SAMEX, Coppelia y Contemporaria Servicios Financieros, entre otras.

El 2003 abre su primer local en provincia y en 2006 empieza a ofrecer el servicio de mecánica rápida en los Flotacentros, que incluye la instalación, balanceo y alineación de neumáticos en vehículos pesados y livianos. El 2015 comienza a profesionalizar su estructura, modernizar la gestión y sentar las bases del crecimiento futuro, creando una nueva imagen corporativa. En 2019 inicia el proyecto de venta a través de canales digitales con un catálogo electrónico de productos; la remodelación y reubicación de sus locales, para mejorar la experiencia de sus clientes tanto en sus tiendas físicas, como en sus canales remotos. Hoy con una trayectoria de 43 años, Caren es líder en el mercado de repuestos, neumáticos, baterías, accesorios y lubricantes para la industria del transporte de camiones, buses, vehículos pesados, remolques y servicios asociados. 📞

ASOCIACIONES REGIONALES



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



NO IMPORTA LA RUTA, ESTAMOS AQUÍ PARA TI.



40% DCTO.
En oferta de comida y café

20% DCTO.
En productos listos para llevar



DUCHAS GRATIS



SALAS DE DESCANSO



DESCUENTOS EN LAVANDERÍA

PARA OBTENER ESTOS BENEFICIOS PRESENTA TU TCT EN TIENDAS Y CONSULTA POR LA DISPONIBILIDAD DE PRODUCTOS EN CADA TIENDA PRONTO CARRETERA A LO LARGO DE TODO EL PAÍS



¡FELIZ DIA DEL
CAMIONERO!

YO  MI
CAMIÓN
EL ORGULLO DE SER
CAMIONERO



Chevron
LUBRICANTES PREMIUM



No olvides participar en nuestro concurso en Facebook e Instagram.

 @esmaxchevron.cl  esmaxchevron.cl