



TRANSPORTE DE CARGA: LO QUE DEBE CONSIDERAR EL NUEVO GOBIERNO

MERCADO :
NUEVA CASA PARA
IVECO EN CHILE

PRUEBA DE PICK UP :
SSANGYONG
NEW MUSSO GRAND



Traemos a Chile lo último en video telemática para la gestión de flotas.

SERVICIO DE
ASISTENCIA AL
CONDUCTOR.

Servicio de
Monitoreo Mensual*:

\$21.000

+ IVA (hasta 5GB)

Equipo

\$350.000

+ IVA

Instalación

\$50.000

+ IVA

Controla
el rumbo de tu
PyME

GPS7000

CONTROL · GESTIÓN · AHORRO

*Incluye monitoreo vía GPS.



¡GRACIAS!

Camioneras y camioneros.
Por todo su esfuerzo, un país entero
pudo seguir en movimiento.

Descubre más en kaufmann.cl/camioneros

KAUFMANN

EDITORIAL	
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico	05
José Egido / Vicepresidente CNTC	06
COLUMNA	
Sergio Pérez / Presidente CNTC	08
COLUMNA	
Juan Monasterio / Presidente Agetich	10
COLUMNA	
Juan Eduardo Quiroz / Presidente ABI	12
COLUMNA	
Gonzalo Vergara / Senior Manager de PwC Chile	14
MERCADO	
Expomin vuelve con sello sustentable	16
REPORTAJE	
Elección presidencial: las necesarias demandas del sector	20
REPORTAJE	
Reactivación minera en el horizonte	26
SUSTENTABILIDAD	
Ley REP: impacto en la industria de neumáticos	32
MUJERES	
Iniciativa para capacitarlas	38
REPORTAJE	
Los camiones de antaño.	42
PRUEBA	
Ssangyong New Musso Grand	48
MERCADO	
Renovar flota en tiempos de stock limitado	54
CNTC MAGAZINE	
Red Bull Los Andes regresa	58
EMPRESAS	
Andes Motor suma a Iveco	62



20



26

38



42



48

62

POR **Rodrigo Castillo**
Editor Periodístico



El momento de replantear la importancia del transporte

Nunca nos imaginamos la convulsión social que hoy tiene a la Asamblea Constituyente redactando una Nueva Constitución para Chile; tampoco imaginamos nunca los efectos y desafíos que planteaba una pandemia global como la del COVID-19, que sigue amenazando con nuevas cepas y variantes a todo el mundo.

Nuestra realidad cambió, y en esta transición dejó a la vista que el transporte de carga es acaso un sector tan estratégico como la salud, la energía o el área geopolítica. Gran parte de la crisis sanitaria fue subsanada por valientes transportistas de todo tipo que llevaron medicamentos, alimentación, insumos y las vacunas que hoy marcan diferencia entre los efectos de la enfermedad.

Hoy la cadena logística internacional se encuentra sobrepasada por la nueva demanda generada por el impulso que las medidas sanitarias tuvo en el comercio electrónico. Hoy, la última milla,

la electromovilidad, son parte de este nuevo contexto, dónde nuestro país debe estar presente para seguir avanzando en su desarrollo y, ¿por qué no? Liderar el futuro.

Para ello, es clave que la carrera presidencial tome atención en estos puntos; más allá de preferencias personales. Deben escuchar a los que saben: Los transportistas de todo el país.

Solo así, podemos generar nuevas políticas positivas, que dinamizarán más la economía nacional. Un Ministerio del Transporte, condiciones justas con otros actores del sector, como las navieras; una nueva política de combustibles e impuestos relacionados, además de crear una estructura educativa que permita generar más empleo a chilenos y chilenas sumándolos a las filas de Los Camioneros de Chile.

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



· EDITOR GREMIAL
José Egido A.

· COORDINACIÓN GENERAL
Jimena Espinoza

DIRECTORA COMERCIAL
jimena@cntcchile.cl

· EDITOR PERIODÍSTICO
Rodrigo Castillo

PERIODISTAS
Paulina Canelo
Pamela Squella

· FOTOGRAFÍAS
Sergio Salazar

· DISEÑO
Edición Limitada

· CASA MATRIZ
Confederación Nacional del
Transporte de Carga de Chile.

Rosas 1190
Santiago, Chile.

+569 5533 2330
contacto@cntcchile.cl

POR José
Egido
Arriola
Vicepresidente
CNTC Chile



La contingencia amerita

La contingencia, la incertidumbre y todo lo que rodea una elección bien merece unas líneas. Lo único que tengo claro, y luego de varias reuniones con candidatos de distintas casas y colores políticos, es que un gremio debe ser opositor a cualquier gobierno de turno para poder lograr sus expectativas gremiales. El solo hecho de demostrar coincidencias, simpatía o ser condescendiente con la autoridad, es solo para pasar a la "reserva sin goce de sueldo". Si a esto le sumamos que los sucesivos ministerios de transportes son solo del transantiago, estamos condenados a vivir cuatro años en "mesas de trabajo" interminables.

Creo que tengo algo de experiencia en estas lides, pues ya llevo más de treinta años en la dirigencia de nuestro sector, y podría asegurar que en casi todos los gremios del rodado es casi lo mismo. Sin embargo nunca había escuchado a un candidato tratarnos de ser un sector "privilegiados y dueños de un poder factico" (* Poder Factico; sector de la sociedad al margen de las instituciones políticas que ejerce sobre ella una gran influencia, basada en la capacidad de presión) ¿de qué poder nos está hablando candidato?

¿Acaso cree Ud. Que si realmente tuviéramos ese "poder" que Ud. menciona estaríamos en las condiciones en que estamos? Sin Ley de Transportes, sin reglamento de interfaz terrestre, sin seguridad para recorrer el país, sin seguridad para nuestros conductores, sin escuelas de conductores a nivel país, sin ley de peso

por eje, sin ley de peso potencia, etc. Podría hacer un listado que me consumiría toda esta columna, pero creo que por muy progresista que sea este señor, no puede faltarle el respeto a un sector tan importante para el país, pues sin los camiones el país no se mueve, no hay alimentos. Además aunque Ud. también nos amenace con el tren, sepa que los trenes no llegan al destino final o la bodega, almacén o negocio, solo lo pueden hacer – para disgusto suyo- los camiones. En resumen tenemos dos opciones para decidir el futuro o el destino de la patria, uno que es el que acabo de mencionar en donde veo que no hay mucha tela que cortar y otro en donde el otro candidato a lo menos se ha referido al terrorismo que se enfrenta no tan solo nuestro gremio en la Araucanía, no ha desestimado a ningún gremio y dice estar dispuesto a ayudar a cambiar –para mejor- incluso a los "camioneros facticos".

Solo agregar que quienes sí sabemos de levantarnos en la madrugada, ver crecer el país y superarse para las nuevas generaciones queremos vivir en paz, poder salir a la calle y saber que puedes regresar a tu hogar sin ser asaltado, cogoteado, víctima de un portonazo. Esperemos que la cordura y o el sentido común se hagan carne por el futuro de los que vienen detrás de nosotros, de esa juventud que se inspiró en sus ancestros para emprender en la vida con las herramientas que disponemos, los cambios se pueden hacer sin tener que quemar la casa donde vivimos, sin tener que quemar Chile. 🇨🇱

Volvo Trucks. Driving Progress



NUEVO VOLVO FH

**La mejor experiencia
en largas distancias.**

www.volvochile.cl

V O L V O

POR **Sergio Pérez**
Presidente
CNTC Chile



Segunda vuelta: la oportunidad de valorizar al transporte de carga

Como pocas veces en la historia de nuestro país, en este siglo, los chilenos y chilenas nos enfrentamos a una encrucijada, cuyos derroteros para llegar a este punto son múltiples y pasan por los últimos 30 años de desarrollo de un país, que entre sus falencias no logró brindar un crecimiento equitativo. Ello desarrolló descontento social, y una creciente polarización que, al cierre de esta revista se enfrenta en las urnas bajo las figuras de José Antonio Kast y Gabriel Boric.

Como el principal gremio de los camioneros de Chile, CNTC aboga por sobre todo por el profesionalismo y que se generen las condiciones para que -desde nuestro estratégico sector-, podamos desarrollarnos y ayudar a desarrollar a todas las chilenas y chilenos, en un contexto de paz, igualdad de condiciones y paz social. Es por eso que es clave, que ambos candidatos, tomen nota de nuestras exigencias y observaciones, que no tienen otra misión que crear las condiciones para un sector del transporte de carretera, competitivo, moderno, profesional y capaz de llevar a la economía chilena a su mejor horizonte.

Las problemáticas son múltiples, pero acaso lo más importante, es que ambos candidatos dimensionan en todo su alcance la importancia estratégica del sector, un verdadero motor de la economía, que de no funcionar correctamente, pierde impulso el país todo; lo que en las condiciones actuales es -lamentablemente- muy probable.

Un problema estructural es la política impositiva respecto a los combustibles. Nuestro sector, del cual depende más del 90% de la carga del país, NO PUEDE depender de las fluctuaciones internacionales del precio del diésel. Se debe evaluar la carga impositiva de los combustibles, junto redefinir el rol de Enap, como comprador de crudo, su proceso de refinación y la llegada a clientes finales, que a todas luces resulta deficientes para un país moderno y que debe ser competitivo, para así garantizar una economía sana en el futuro.

Las condiciones poco competitivas de la actividad, también son otra amenaza estratégica que todo gobernante no puede dejar pasar. La amenaza del creciente poder de las navieras, y las escasas regulaciones frente a los generadores de carga, hace tambalear la cadena logística, y nos hacer perder competitividad como el corredor logístico que estamos llamados a hacer como nación, con la más grande salida al comercio del Océano Pacífico y como nodo clave en Sudamérica.

La seguridad, que alcanza el terrorismo en el sur del país, el flagelo de la delincuencia que los camioneros enfrentan todos los días, junto con la alarmante falta de conductores, son temas que, Señor Futuro Presidente; debe tener en su agenda si quieres cumplir con las promesas de paz, prosperidad y futuro que hoy ambos entregan a los electores. 🇨🇱



OFERTAS IMPARABLES



PAGA HASTA EN 12 CUOTAS SIN INTERÉS

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

Promoción válida hasta el 31 de diciembre de 2021 y/ o hasta agotar stock.
Todos los valores son IVA incluido. Imágenes de uso referencial.
Revisa las localidades con cobertura con despacho gratis en www.caren.cl

REPUESTOS - FLOTACENTRO
CAREN

POR **Juan Monasterio**
Presidente
Agetich



Falta de conductores: solución en la integración

Tras el proceso de vacunación y la baja consecuente de contagios, en gran parte de Sudamérica; el transporte y la economía vislumbra las posibilidades de la ansiada reactivación económica. Así, regresan viejos problemas, como la alarmante escasez de conductores en el transporte de carga, incluyendo el transporte internacional.

Según distintas estimaciones, en general el déficit de conductores profesionales para todo tipo de transporte, está en cerca de 20 mil profesionales. En el caso del transporte internacional, por el cual vela Agetich, en unos 1.500 conductores.

En ese sentido, nuestro mercado del transporte cuenta con algunas ventajas comparativas. El escenario -con emigración- contribuye a configurar una posible solución que podría mitigar los efectos en la economía de la falta de conductores.

Una solución que parece fácil de implementar, pero que requiere de voluntad política. Se trata de la convalidación de las licencias de conductores de camión para que profesionales del volante de países cercanos puedan unirse al transporte de carga chilena, con la idea de mitigar el mencionado déficit y generar un mejor porvenir para algunos conductores extranjeros.

Las ventajas comparativas de nuestro país, en tan-

to, se configuran por su mercado, más profesionalizado y competitivo que muchos de nuestros vecinos, lo que se traduce en que comparativamente, un conductor de camión tiene mejores condiciones laborales que en Argentina, o Perú. En Chile, el sueldo promedio es cerca de 2 a 3 veces más alto que en nuestro vecino del norte, y entre 1,5 a 2 veces superior que nuestros vecinos argentinos.

Ya hay varias instancias que colaboran para llevar a la realidad esta solución, de parte de la actividad, pero no basta ya que estas políticas y beneficios, deben ser recíprocos para los distintos actores; es decir, que esta convalidación de licencias sean tanto para conductores extranjeros, como chilenos en otros países. Lamentablemente, hoy la autoridad otorga el beneficio solo a extranjeros residentes, complicando esta solución. Planteamos y nuestro equipo se encuentra mediando para resolver esta situación, por ejemplo creando un nuevo estatus de visa. Una visa especial que nos permita contratar a estos conductores, para que puedan integrarse velozmente a nuestra cadena logística internacional.

Por ello es preciso hacer más flexibles está línea para integrar a los conductores y así, disminuir en parte, esta amenaza constante que es la falta de choferes profesionales, que hace peligrar aún más la logística de toda la región. 🇨🇱

DONGFENG
Trucks

PARA ESTÁR MÁS CERCA TUYO ESTAMOS EN LA
CUARTA Y NOVENA REGIÓN

LA SERENA

TEMUCO



DF-612*

DF-1016*

DF-1216*

DF-1718*

DF-1827
Modelo Chasis

**CONOCE NUESTRA NUEVA LÍNEA 2022
MODELOS CON ENTREGA INMEDIATA**

- CAPACIDAD DESDE 4.000 HASTA 12.900 KG.
- MODELOS INCLUYEN CARROCERÍA (*)
- EQUIPADOS CON AIRE ACONDICIONADO
- OPCIONES DE FINANCIAMIENTO
- RESPALDO Y GARANTÍA

Contáctanos

📍 Av. Pdte Eduardo Frei Montalva 9829, Quilicura - Santiago
☎ +56 2 23502300 ✉ contactomaco@tattersall.cl

WWW.MACOTATTERSALL.CL

maco
TATTERSALL

POR **Juan
Eduardo
Quiroz**
Presidente
ABI AG



Nuevo desafío: El déficit de conductores profesionales

Casi dos años de pandemia han puesto a prueba la resistencia y capacidad de adaptación de las empresas en todo el mundo. Y nuestra industria, la de transporte de pasajeros, no ha estado exenta de esos desafíos. Muy por el contrario, hemos debido enfrentar múltiples restricciones para nuestra operación, manteniendo nuestras flotas y conductores detenidos por largo tiempo; hemos debido realizar grandes inversiones para ofrecer los resguardos sanitarios necesarios para la seguridad de los pasajeros y ahora que la demanda por traslados comienza a recuperarse, otro desafío se hace cada vez más patente: la alarmante falta de conductores en todo el país que se ha visto agudizada con la pandemia.

Si bien este es un tema que afecta a toda la industria de transporte, tanto de carga como de pasajeros, como Asociación Gremial de Buses Interprovinciales, Internacionales, Industriales, Privado y Turismo (ABI A.G.) calculamos que, para nuestro sector, el déficit alcanzaría a un 10% por empresa, sobre todo en los servicios de larga distancia.

Existen varios factores que contribuyen a esta crisis. Tras el estallido social, muchos conductores han migrado a otros oficios, principalmente a emprendimientos propios. Por su

parte, la pandemia implicó que las escuelas de conductores cerraran, provocando un déficit en la capacitación de nuevos trabajadores del transporte. Paralelamente, muchas empresas han optado por contratar servicios privados para la movilización de su personal, generando un crecimiento en la demanda para cubrir esas plazas.

Hemos trabajado con la autoridad para avanzar en posibles soluciones que permitan disminuir las brechas. Por un lado, la homologación de licencias de conducir profesionales con extranjeros y por otro, el aumento de las becas Sence para la formación de conductores profesionales, iniciativa que acaba de ponerse en marcha.

Ad portas del inicio de la temporada alta, vemos con preocupación este escenario. Son millones de chilenos y chilenas que cuentan con estos servicios para llegar a sus trabajos, para estar en contacto con sus familias y para reactivar la economía.

Es de esperar que este tema, de suma urgencia, esté presente para las autoridades y no olviden que se trata no solo de un tema económico, sino de alta sensibilidad social que afecta a los ciudadanos que no tienen acceso a otros medios de transporte. 🚚

Seguro de mercadería Logística Conectada

Mantén tu mercadería y a tu personal seguro y ubicable en todo momento



Accede a estos beneficios



Monitoreo con GPS

Ubica tu flota, genera alertas y potencia un manejo seguro



Gestión de flotas

App para asignar rutas más rápidas y seguras, hacer tracking en línea de la mercancía y más



Accede a asistencias sin costo adicional

Servicios disponibles para tu domicilio comercial, orientación en distintos temas para tu empresa y más



Empresas SURA

Te acompañamos y asesoramos en temas de movilidad para potenciar tu competitividad, en packaging y más

Cotiza y emite con **Corredor de Seguros Recover**
Cristian Molina

Cmolina@recover.cl

POR **Gonzalo Vergara**
Senior Manager
de PwC Chile



El impuesto a la herencia en las familias empresarias

A nadie le resulta fácil asumir que no siempre estará para ayudar a sus seres queridos, por lo mismo, la sucesión del liderazgo en una familia empresaria suele ser un tema del que sus miembros evitan hablar. En consecuencia, la regla será que no existan preparativos para hacerse cargo de las dificultades que surgirán en ese momento.

Uno de los problemas más comunes que surge en ese momento difícil, es que gran parte del patrimonio de quien fallece suele estar radicado en la empresa familiar, por lo que el efecto impositivo es doble. Ello, debido a que se aplicará a dicho patrimonio el impuesto a la herencia y, además, la familia se verá obligada a retirar bienes de la empresa para solventar el pago del impuesto respectivo, lo que implicará que, junto con el impuesto a la herencia, tendrán que pagar el impuesto global complementario.

Es decir, como los obligados por ley a pagar el impuesto a la herencia son los miembros de la familia, ellos se ven forzados a retirar recursos de la empresa para solventar el gravamen. Si bien desde el año 2020 es posible pagar el impuesto a la herencia en cuotas, ello no es muy ventajoso, debido a que las cuotas devengan el interés legal, que puede alcanzar un 18% al año. Por lo mismo, si los miembros de la familia retiran recursos de la empresa para solventar el tributo, deberán también pagar el impuesto global complementario por dicho retiro, lo que se traduce en una carga financiera importante, que puede perjudicar el buen desarrollo de los negocios.

Además, si una familia empresaria no se ha preparado para el momento en el que una nueva generación debe asumir el liderazgo, se pueden producir otros graves problemas prácticos, como que nadie tenga poderes suficientes para seguir pagando los sueldos de los trabajadores, que se pierdan contactos relevantes con clientes y proveedores, entre otros inconvenientes que, con una debida planificación, pueden ser evitados.

Por lo mismo, al prepararse para este difícil momento, las familias empresarias pueden analizar y planificar cómo podrán enfrentar ese proceso, sin incurrir en costos mayores a los que tendrían si no se han adecuado sus negocios para adaptarse con rapidez a ese momento. Esto implica estudiar cómo los bienes de la sucesión serán valorados para efectos del impuesto a la herencia y qué tributación tendrán si ellos deben ser vendidos para poder solventar ese gravamen.

De esta manera, si el líder de un negocio ha desarrollado una estructura que le permita a su familia adecuarse al período más difícil que enfrentarán, podrá aliviar la carga que la vida impondrá sobre los hombros de quienes le deberán suceder en la empresa. Para establecer esas estructuras, siempre es aconsejable todos los miembros de la familia participen en el proceso, porque incluso quienes no asumirán roles preponderantes necesitarán conocer los detalles de cómo se estructurará la sucesión, lo que permitirá evitar posibles conflictos.

EPYSA
EQUIPOS



SEMIRREMOLQUE
BATEA



COMPRA
TU EQUIPO



COTIZA VÍA WHATSAPP



SEMIRREMOLQUE
ESTANQUE



REMOLQUE
PLATAFORMA



SEMIRREMOLQUE
FURGÓN



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 | epysachile | epysaequipos | www.epysaequipos.cl

HISTÓRICO RETORNO CON SELLO SUSTENTABLE

Luego de dos años de pausa, Expomin volvió a realizarse en formato presencial. Este hito la convirtió en el primer gran evento local en volver a recibir asistencia in situ en tiempos de pandemia. Junto con impulsar la reactivación económica, la principal feria minera de Latinoamérica tuvo un fuerte foco en las soluciones para una minería verde y 4.0.

Fotos: Expomin / Marcas



Cuando se pensaba que íbamos a tener que resignarnos a lo netamente virtual y olvidarnos por un tiempo de los grandes eventos in situ, Expomin nuevamente hizo historia al convertirse en el primer gran evento de Chile en volver a la presencialidad en tiempos de pandemia.

Si en sus tres décadas de trayectoria la cita llegó a convertirse en la exhibición minera más grande de Latinoamérica y la segunda a nivel mundial, esta vez nuevamente buscó la manera de marcar la pauta, volver tras dos años de ausencia y hacerle un guiño a la reactivación económica del país, con cerca de nueve mil empleos directos e indirectos generados e importantes negocios cerrados durante su realización con un monto estimado de US\$ 1.000 millones.

Así, mediante un formato híbrido y un riguroso protocolo sanitario - registro previo, pase de movilidad obligatorio, uso de mascarilla en todo momento, toma gratuita de PCR y test de antígeno en el lugar - Expomin 2021 tuvo lugar entre los días 25 y 29 de octubre y contó con más de mil expositores.



El director ejecutivo de Expomin, Francisco Sotomayor, destacó que "en términos de flujo de personas llegamos a las 40 mil visitas en los 5 días, pero más allá de los números creo que hay que rescatar la satisfacción de los expositores y visitantes, quienes todos concordaron que hacía

falta verse, porque para generar negocios es fundamental generar confianza y para eso no hay como el intercambio presencial que es insustituible".

Sotomayor sostuvo "demostramos a la comunidad empresarial y a las autoridades que se pueden

ANDES MOTOR EN GRANDE

El del distribuidor Andes Motor fue uno de los stands más amplios de la exposición y sus novedades se centraron en vehículos comerciales con energías renovables. Tal fue el caso del primer camión a gas natural de su nueva marca Iveco. Se trató del Strallis NP 460, el cual a comienzos del 2022 se comercializará bajo su última actualización: Iveco S-WAY NP. Otro tanto fue lo que hizo con Maxus, con la que presentó como primicia un prototipo de la camioneta eT90 100% eléctrica. En tanto, Sany, otra de las firmas del distribuidor, destacó con la excavadora SY500H de 50 toneladas y equipada con motores con gestión electrónica que emiten menos gases contaminantes y, en consecuencia, logran un ahorro significativo en combustible.



hacer ferias presenciales sin inconvenientes y con todos los resguardos ya sea estando en fase 2, 3 o 4 independiente de que haya aforos distintos".

A su vez, anunció que "la nueva versión de la exhibición se realizará entre el 24 y 28 de abril de 2023". Aunque explicó que esta fecha se reconfirmará en las

próximas semanas dado que hay que analizar el calendario ferial mundial que ha sufrido modificaciones por la pandemia.

Durante la exhibición las novedades estuvieron dadas por un fuerte impulso al desarrollo de una minería 4.0 y más sustentable. Aquí repasamos a varios de los que se lucieron en Espacio Riesco. 📱

ECOSISTEMA MOTOROLA SOLUTIONS

La compañía estadounidense con sede en Chicago Motorola Solutions presentó su ecosistema de tecnologías de innovación en misión y operación crítica. A nivel de radios, exhibió lo más reciente en los tres estándares internacionales - P25, TETRA y DMR- intrínsecamente seguros, antiexplosivos, con GPS que permite conocer su ubicación en todo momento. En materia de video, seguridad y analítica, presentó las cámaras para ambientes extremadamente hostiles, de alta contaminación, con ráfagas de viento de más de 145 kilómetros por hora, lluvia, nieve y hielo. También estuvieron las cámaras multisensor con analíticos y cámaras corporales.

Ya hay nueva fecha: Se espera que la nueva versión de Expomin se realice entre el 24 y 28 de abril de 2023.

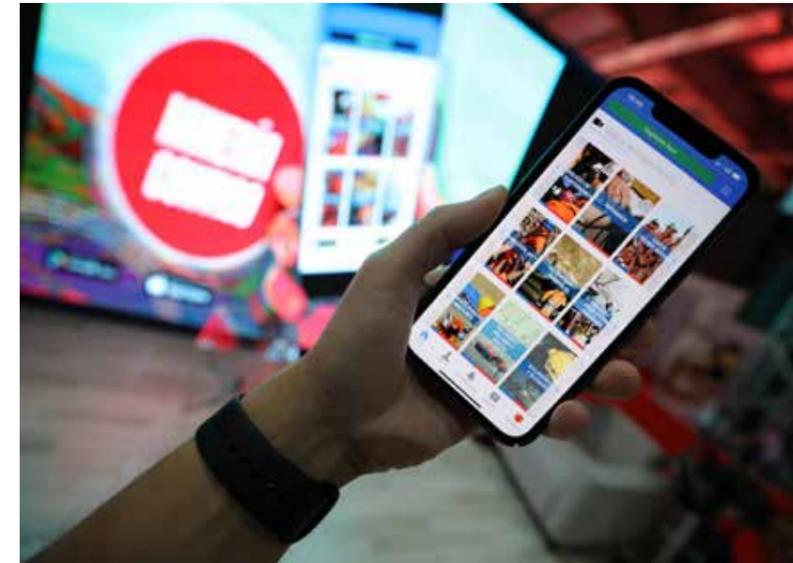


"Demostramos a la comunidad empresarial y a las autoridades que se pueden hacer ferias presenciales sin inconvenientes", director ejecutivo de Expomin, Francisco Sotomayor.



ZONA PYMES

Expomin junto al Ministerio de Minería invitaron a participar de manera gratuita a 35 pequeñas y medianas empresas. Para ello dispusieron la zona pyme, la cual tuvo como objetivo promover y potenciar a todos aquellos emprendedores y emprendedoras que de alguna manera se vieron afectados por la pandemia del coronavirus. Así, dijeron presente empresas de Tarapacá, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, Región Metropolitana, Los Lagos, Los Ríos y Magallanes.



PRIMERA APP PARA MEJORAR LA SEGURIDAD MINERA

"Minería Contigo" fue presentada en el marco de un convenio que firmó el Ministerio de Minería con la empresa privada CDC para fortalecer la seguridad minera de pequeños productores. Se trata de una plataforma completamente gratuita y su función es capacitar a todo pequeño minero y minera para mejorar su seguridad y productividad.

NAVARA Y URBAN

En Espacio Riesco, los visitantes pudieron ver los dos modelos mineros de la Nissan Navara. Es decir, la SE 4X4 y XE 4X4, ambas en versiones mecánica y biturbo. Además, estuvo el furgón Nissan Urvan, con capacidad para 16 pasajeros y que incluye múltiples configuraciones de asientos, convirtiéndose en una gran opción para el traslado de pasajeros o transporte de carga.



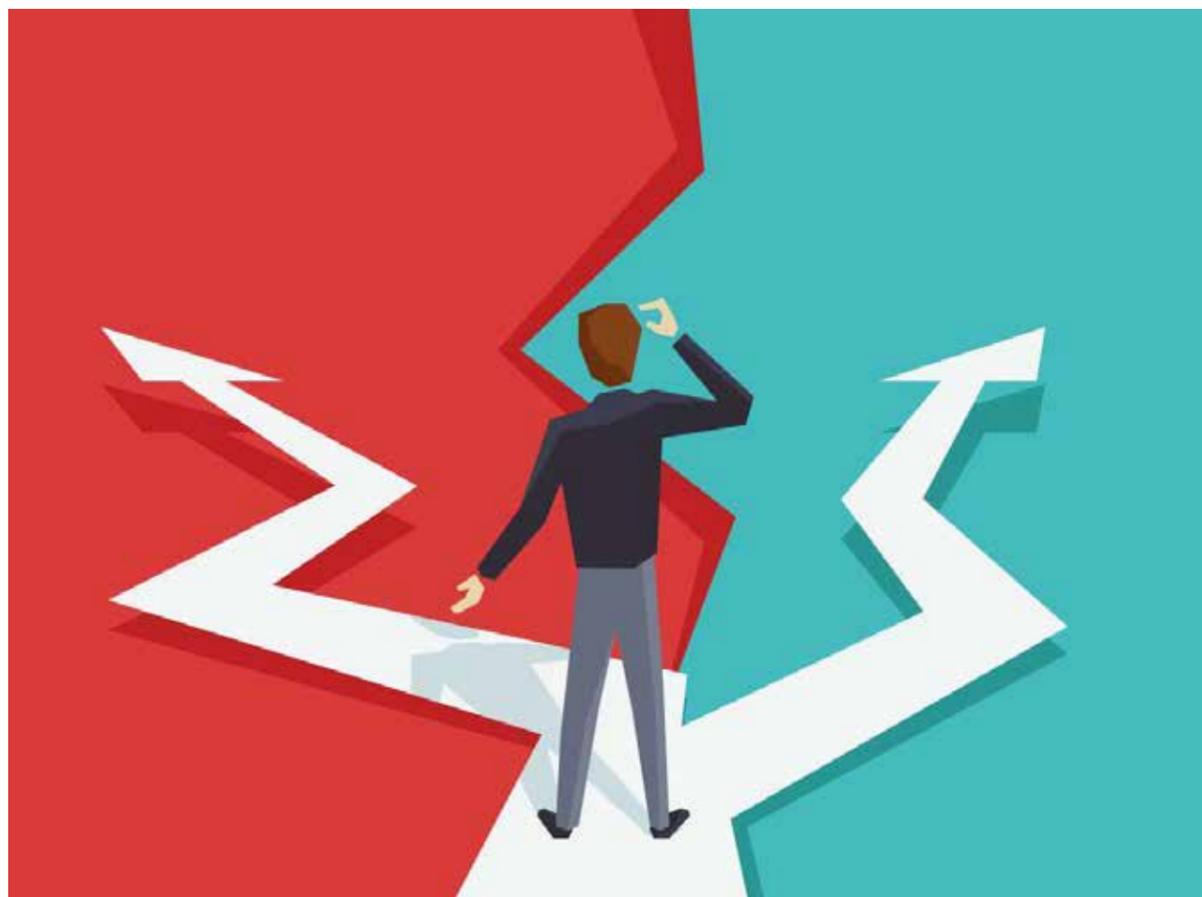
NUEVA LÍNEA DE NEGOCIOS DE OFICINAS MODULARES

Promet, expertos en construcción modular y montaje industrial, presentó su nueva línea de negocios Rental. Ésta ofrece distintos tipos de oficinas, baños, camarines y duchas, además de accesorios para habilitar salas de clases, oficinas, comedores y bodegas, entre otros. A través de esta unidad de negocio esperan alcanzar progresivamente - en cinco años- el 20% del mercado chileno.

La incógnita presidencial: ¿LA OPORTUNIDAD DEL TRANSPORTE DE CARGA?

El próximo 19 de diciembre, las chilenas y chilenos se expresarán en las urnas, de la cual saldrá el nombre del Presidente de Chile de una nueva era, post pandemia y en reactivación. Ambos candidatos deben comprender -en este momento- que el transporte es una actividad estratégica, condición ineludible para guiarnos a ser una mejor nación.

Texto: Rodrigo Castillo Fotos: Ministerio del Interior /Serval



Elecciones 2021 Presidenciales

Escrutado el 188.88% a las 06:36 Participación 47,3% 7.115.590 votos / 15MM inscritos



El transporte -tradicionalmente- es un sector silencioso y eficiente: realiza su trabajo sin que las personas acaso se enteren del esfuerzo o problemáticas que enfrentaron los camioneros y transportistas, para que -desde el pan, hasta su auto - llegue a su dueño. Pero tras la pandemia global, la importancia de la logística es otra, sin el transporte por carretera, que mueve el 95% del flujo nacional de carga, la realidad de nuestro país y de todos los chilenos y chilenas, habría sido muy distinta.

Es por eso que los candidatos presidenciales que se dirigen a la Segunda Vuelta programada para el 19 de diciembre, José Antonio Kast y Gabriel Boric, no deben olvidar este sector y su demandas, que hoy se manifiestan de múltiples maneras, y con múltiples dificultades que enfrentar.

Desde Revista CNTC es clave levantar hoy los temas, que ambos

“ES CLAVE LA INTEGRACIÓN DE NUESTRAS PROBLEMÁTICAS AL PROGRAMA DE GOBIERNO, DEBE CONTEMPLAR MEDIDAS BÁSICAS QUE SOLO BUSCAN FORTALECER LA CADENA LOGÍSTICA, ESCALÓN CLAVE PARA LLEVAR FINALMENTE A NUESTRO PAÍS AL ANSIADO DESARROLLO Y JUSTICIA SOCIAL”, CNTC

candidatos deben incluir en sus programáticas para tener una cadena logística robusta y sana, condición sine qua non para tener economías sanas.

LA CARRERA FINAL

Los más probable que todos hayamos seguidos los resultados, pero más vale recordar el contexto base: en primera vuelta se presentaron 7 candidatos a la presidencia, Gabriel Boric, José Antonio Kast, Yasna Provoste, Sebastián Sichel, Eduardo Artés; Marco Enríquez Ominami y Franco Parisi,

según el orden que ocupaban en el voto de primera vuelta.

La impresión inicial, sobre todo para quienes viven en Santiago es que se registraba una alta cantidad de votos, pero la realidad fue otra. Con una votación total de 7.115.590 votos emitidos, sólo votó un 47,3% de la población con derecho a voto. Una cifra claramente menor a las elecciones de 2009 -ya con voto no obligatorio- que registró un 59,6% de participación. En cuánto a los resultados, las encuestas, como Cadem, no fa-

llaron. En primer lugar salió elegido el candidato José Antonio Kast, con un 27,9% de las preferencias en todo Chile; en segundo lugar quedó Gabriel Boric, con un 25,8% de los votos. Ambos pasan a la segunda vuelta que se realizará el 19 de diciembre próximo. La real sorpresa estuvo en la vo-

co Enríquez Ominami, con 7,6% y último Eduardo Artés con 1,5% de los votos.

"Hay que aprovechar el momento actual, la situación y casi colapso de las cadenas de logística en el contexto pandémico, permite visualizar la importancia del

"ES PRECISO CONTEMPLAR MEDIDAS ESTRUCTURALES Y SOCIALES PARA GENERAR MAYOR CANTIDAD DE CONDUCTORES. HOY, EXISTE UN GRAVE DÉFICIT ENTRE LOS PROFESIONALES DE LA CONDUCCIÓN DE TRANSPORTES PESADOS POR CARRETERA", CNTC.

tación del candidato Franco Parisi que, desde el extranjero, logró el tercer lugar con 12,8%, mismo porcentaje que Sebastián Sichel. La candidata DC, Yasna Provoste, en tanto se quedó con un 11,9% de la votación, seguida por Mar-

transporte y generar la noción de que el camión, las flotas, el transporte de carga, es fundamental para el abastecimiento, aprovechar estos tiempos para instalar la calidad de estratégico de este sector es clave", analizó Javier

Insulza, director ejecutivo de la Fundación Transurbano y ex gerente general de Chiletransporte, que estuvo a cargo de moderar el Seminario organizado por la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile, "Contenido Programas de Transportes Candidatos Presidenciales 2021".

MEJORAR EL SECTOR

CNTC como la confederación más importante en el sector transporte de carga en Chile, tiene muy claro las cosas que no deben olvidar los candidatos en su programa político, para crear condiciones que mejoren esta estratégica actividad y con ello, se robustezca la cadena logística nacional y con ella su economía. "Sin duda la seguridad será un tema de alta relevancia, la gente



del transporte está cansada y es clave para recuperar las confianzas de los transportistas. Esto debe reflejarse en seguridad en las carreteras, y no solo en una zona del país, sino generar un espacio de trabajo seguro que cubra a todos Chile", añade Insulza.

La seguridad sin duda es un punto clave, pero se unen otros factores y componentes, que se resumen en medidas que permitan no solo desarrollar el sector, sino además superar de la mejor manera posible, la crisis logística internacional. Los análisis indican que, en el corto plazo y de no tomar medidas urgentes, se verá seriamente comprometido el abastecimiento en toda la nación.

"Es clave la integración de nuestras problemáticas al programa de gobierno, debe contemplar medidas básicas que solo buscan fortalecer la cadena logística, escalón clave para llevar finalmente a nuestro país al ansiado desarrollo y justicia social", analiza CNTC.

También a juicio de la Confederación se deben contemplar los aspectos de seguridad ya mencionados. De norte a sur, los transportistas y camioneros están expuestos a una triple amenaza: la delincuencia, el terrorismo y la ausencia de condiciones para cuidar la vida de nuestros conductores.

ESCUCHAR A LOS QUE SABEN

En el norte, los robos y la falta de zonas de descanso confluyen



"HAY QUE APROVECHAR EL MOMENTO ACTUAL Y LA SITUACIÓN EN EL CONTEXTO PANDÉMICO, QUE PERMITE VISUALIZAR LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE Y GENERAR LA NOCIÓN DE QUE EL CAMIÓN, LAS FLOTAS, EL TRANSPORTE DE CARGA, ES FUNDAMENTAL PARA EL ABASTECIMIENTO", JAVIER INSULZA

para configurar una de las zonas dónde el transporte es más arriesgado. Zonas de descanso mal vigiladas y una legislación laboral realizada sin el consenso de quienes vivimos en esta actividad, generan un peligro inminente a la logística nacional.

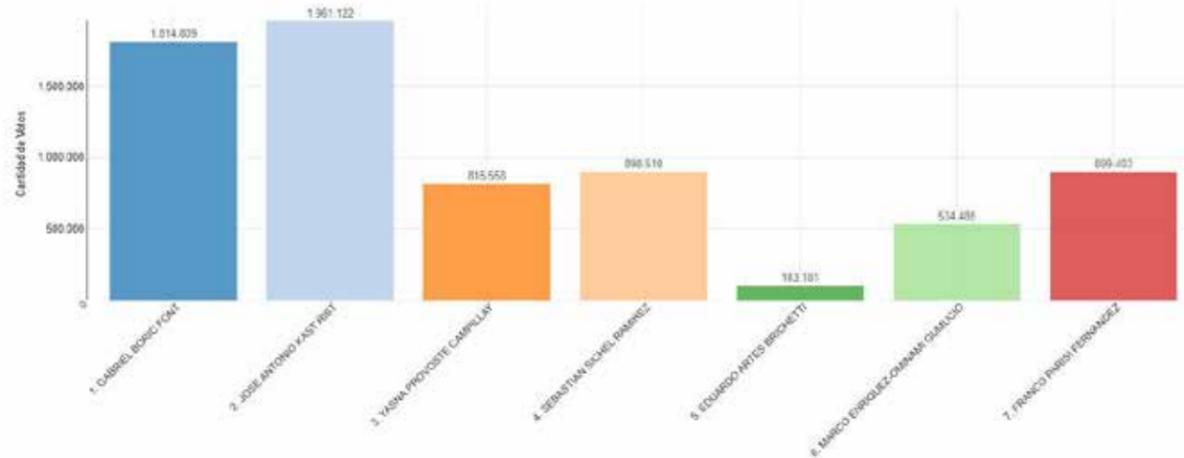
En el centro, el llamado "triángulo de las Bermudas", entre los puertos de Valparaíso, San Antonio y la capital, Santiago, son hoy un "corredor del robo", que men-

sualmente genera pérdidas por millones de dólares.

En el sur, el constante asedio terrorista -acaso la más grave de las amenazas- no solo hace peligrar nuestra labor, sino que también arriesga extender su escalada de violencia a más zonas del país, con consecuencias insospechadas.

Tan importante como la seguridad es el futuro del desarrollo

Elección de Presidente 2021: Votación de Candidatos



logístico. Las medidas sanitarias asociadas a la pandemia global por COVID-19, mostraron la debilidad de la infraestructura y legislación de una actividad estratégica como la logística. El aumento del comercio internacional, principalmente portuario, la falta de conductores, las injustas condiciones de mercado, con actores dominantes sobre los precios; ponen en serio riesgo al país. Contemplar nuestras perspectivas al respecto -creemos-, será clave para enfrentar el futuro con una estructura logística sana, competitiva y justa.

Revisar la política impositiva respecto a los combustibles, también resulta clave para fortalecer esta actividad. La cadena logística nacional es un valor estratégico, no solo para la economía, sino para todas las áreas del quehacer nacional. De esta manera, no puede depender de las fluctuaciones internacionales del

precio del petróleo. Lo primero - a juicio de CNTC - es evaluar la carga impositiva de los combustibles, y además redefinir el rol de Enap, como comprador de crudo, su proceso de refinación y la llegada a clientes finales, que a todas luces resulta deficientes para un país moderno y que debe ser competitivo, para así garantizar una economía sana en el futuro.

Falta de conductores. Un proble-

ma global, que empeora la crisis logística internacional. Es preciso contemplar medidas estructurales y sociales para generar mayor cantidad de conductores. Hoy, existe un grave déficit entre los profesionales de la conducción de transportes pesados por carretera. Este fenómeno sigue en aumento, y de no ponerle freno, solo será un nuevo y potente componente en la estructura inflacionaria, que ya hoy es peligrosa. 🇨🇱



Imagina la potencia...



Ahora siéntela.

NUEVO K7 SUPERA LO IMAGINADO.

Cuando crees haber visto todo, llega el Nuevo K7, un nuevo concepto en camión rutero con increíbles prestaciones en tecnología, seguridad y confort.

490 6x2 | 490 HP

• EQUIPADO CON MOTOR CUMMINS X12.

JAC MOTORS

Caja automatizada

Más confort en el manejo

Tracción 6x2

Piso plano en cabina



COTIZA EL TUYO

webpay.cl Paga hasta en 12 cuotas sin interés

600 786 1000 | dercomaq.cl | camionesjac.cl





Perspectivas económicas
**MINERÍA Y
REACTIVACIÓN
PARA EL
HORIZONTE
CAMIONERO**

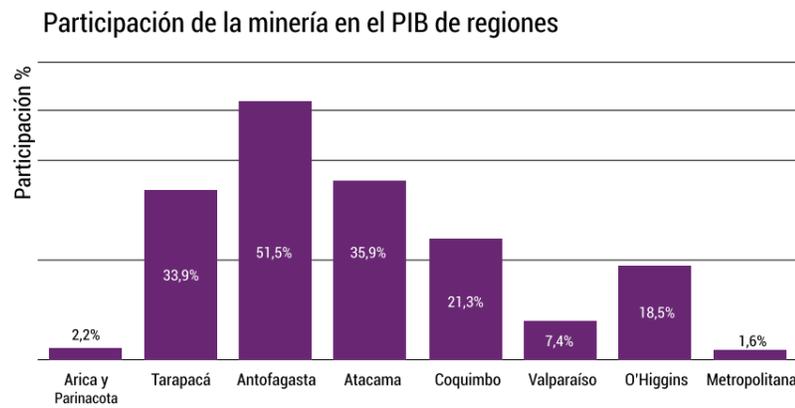
Es indudable la relevancia que tiene la minería en la economía nacional pese a que la pandemia y motivos externos han provocado una baja en el precio del cobre. Por lo mismo, existe un consenso en que este sector será el foco de la reactivación económica en Chile. ¿Cómo ven el escenario los gremios camioneros del norte?

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Unsplash.

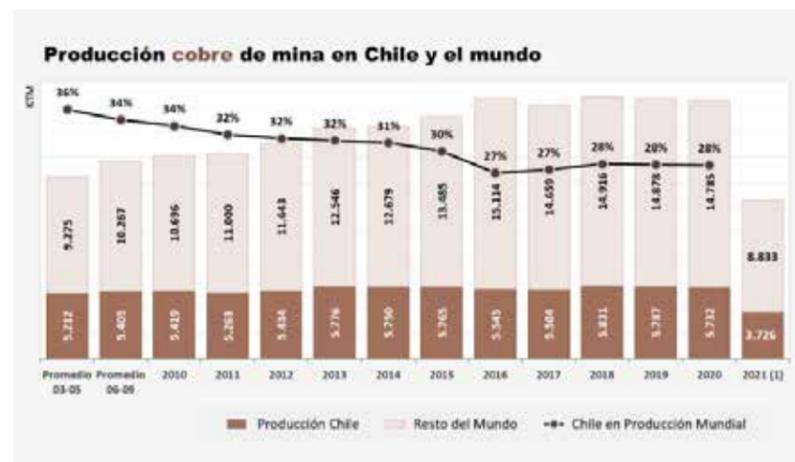
De acuerdo al último informe de la Comisión Chilena del Cobre (Cochilco) del Ministerio de Minería, entre la semana del 15 al 19 de noviembre el valor del cobre registró una baja del 2,4% en comparación al reporte de la semana anterior. El precio del cobre se situó en cUS\$436,4 la libra. El informe indica las razones de este descenso señalando que "el índice dólar estadounidense se apreció y alcanzó un máximo de 16 meses, debilitando la perspectiva de cotización del cobre en el corto plazo. Esto inducido por la cifra de inflación publicada el viernes pasado, que escaló a 6,2% en doce meses, el mayor nivel en 30 años".

Considerando que nuestro país es el mayor productor de cobre a nivel mundial, según cifras del Consejo Minero, Chile produce casi un tercio del cobre a nivel global (28%). De hecho, el "Anuario de la Minería en Chile 2020" del Servicio Nacional de Geología y Minería (Sernageomin) señala que el sector minero es uno de los principales pilares de la economía chilena, con 12,5% en el Producto Interno Bruto (PIB) nacional en 2020, de esta cifra la producción del cobre es del 11,2% del PIB. Es indudable la relevancia del sector de la minería tanto en la economía nacional como en la generación de nuevos empleos. Por ejemplo, en la Región de Antofagasta, la minería aporta el 51,9% del PIB y produce un 61% de puestos de trabajo en el sector.

En el contexto del lanzamiento de la Exhibición Internacional de Tecnologías e Innovaciones para



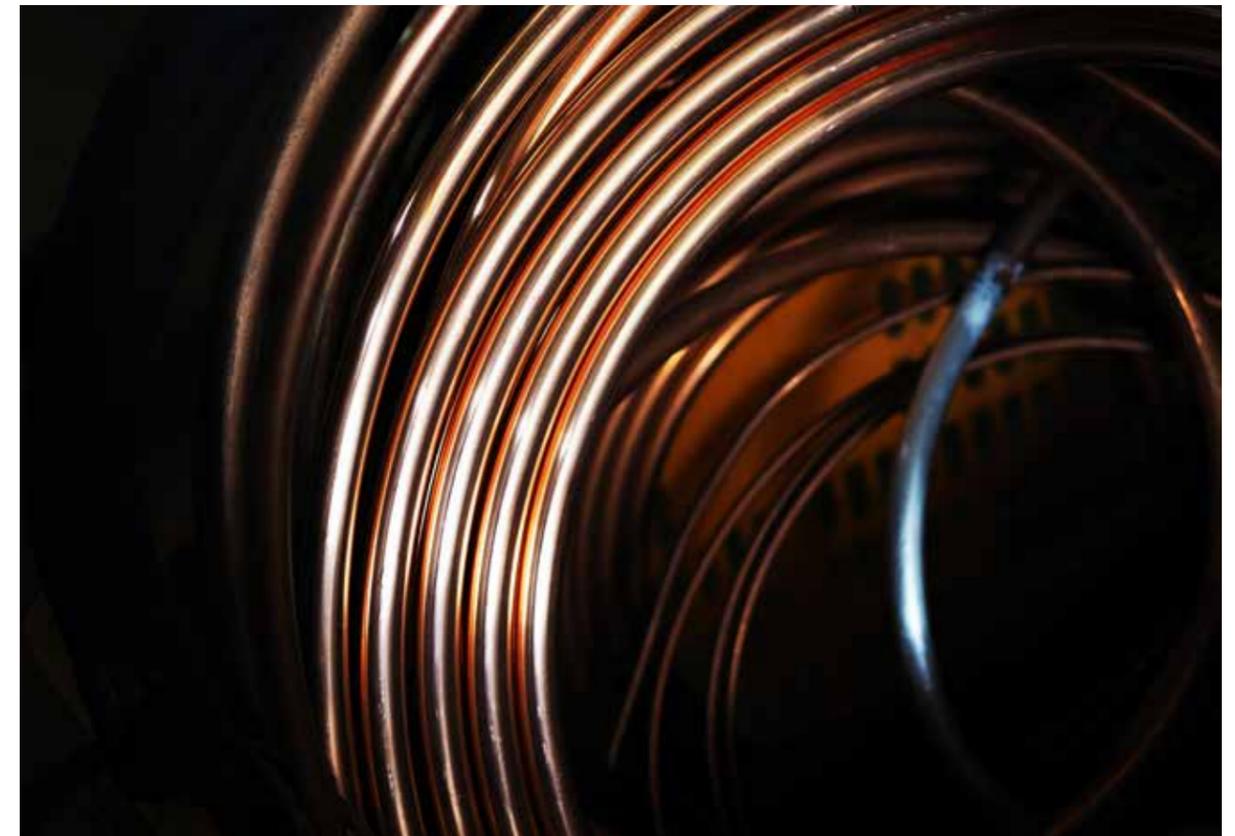
Fuente: Consejo Minero a partir de información del Banco Central de Chile. Datos 2019.



la Industria Minera y Energética (Exponor 2022) que se realizará en junio del próximo año, el presidente de la Sociedad Nacional de Minería (Sonami) se refirió a la importancia que tendrá la minería en la reactivación económica del país "jugará un rol clave en la reactivación económica del país post pandemia y, en esa tarea, una feria minera como Exponor también hace su aporte, porque permite mostrar las fortalezas de nuestra minería y sus proveedores (...) creemos que su principal fortaleza radica en que se realiza en la capital minera de Chile, como es Antofagasta, donde se

ubica uno de los distritos mineros más importantes del mundo", señaló el presidente de Sonami, Diego Hernández.

Para profundizar sobre este tema conversamos con Marianela Cifuentes, presidenta de la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas (Asgremutan), quien se refirió al escenario actual de la minería para los camioneros del norte, el rol que tienen como gremio en la reactivación de este sector económico y sobre la posibilidad de potenciar el mercado laboral de mujeres transportistas en la minería:



¿Cómo ve que se viene la minería para los camioneros en el norte?

Marianela Cifuentes: "Se viene desafiante por un lado se están abriendo otras mineras en Sierra Gorda y van a necesitar mano de obra, tanto fierro como humano, hay que estar preparado para eso (con conductores y conductoras profesionales A5, las pymes del transporte)".

¿Qué rol tienen ustedes en la reactivación de la minería y cómo ves este tema a futuro?

Marianela Cifuentes: "Nuestro rol es visibilizarnos como transportistas mujeres dueñas de camiones atraer más a nuestro género. Que el Gobierno debe tener claro que los transportistas que trabajamos con concentrado de cobre

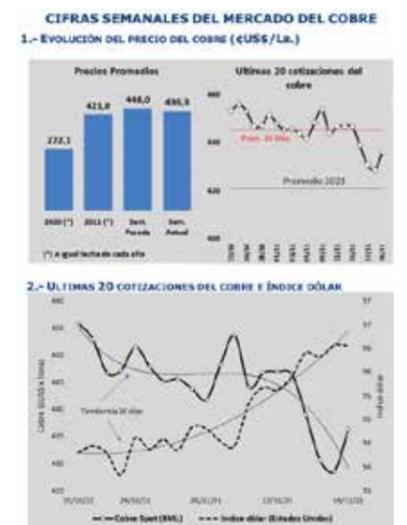
somos sus grandes colaboradores externos llevamos su producto con nuestra logística".

¿Qué posibilidades hay para potenciar el mercado laboral de mujeres camioneras en el sector minero? ¿Hay alguna iniciativa al respecto? ¿Cómo se ve esto a futuro?

Marianela Cifuentes: "Posibilidades muchas demás esta decir que tenemos un déficit enorme de conductores (as) de camión articulado se necesita de la mujer para suplir esta necesidad.

En cuanto a la iniciativa estamos trabajando con Sence pronto tendremos una importante alianza que será firmada por (CNTC Chile) para tener más conductores (as) para la minería, en cuanto al futuro nos tiene muy contenta esta futura

alianza, que sin duda va a atraer grandes cambios positivos para la región en cuanto al transporte de carga y a las futuras conductoras, hay que trabajar para lograrlo no debemos perder el tiempo si no nos pillan desprevenidos".



GPS7000
◀ CONTROL · GESTIÓN · AHORRO ▶

GPS 7000 se introduce en la nueva movilidad: LANZA AVANZADO SISTEMA DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR

La empresa nacional GPS7000, especialista en soluciones para transportistas acaba de lanzar un nuevo producto, de alta tecnología, que permite aumentar la seguridad en las rutas de nuestro país.



La seguridad en las rutas es hoy el tema clave en el transporte de carga nacional. Con amenazas de delincuencia en las zonas norte y centro, y ataques a bienes de capital en el sur, las soluciones para mejorar la seguridad de los camiones, hoy es clave para mantener la cadena logística en funcionamiento. En este contexto, la empresa GPS7000, lanzó un nuevo producto. Para conocer más al respecto conversamos con Angelo Mosso, gerente general de GPS700.

¿Cuál es la novedad para el mercado camionero?

Recientemente hemos lanzado nuestro Sistema De Asistencia Al Conductor, el que consiste en un dispositivo GPS con dos cámaras inteligentes adaptadas para detectar situaciones de riesgo al volante. Una cámara graba lo que sucede en el camino y genera alertas y respaldos de imagen ante eventos importantes como: frenados, colisiones, giros

bruscos, proximidad. Mientras que su segunda cámara enfoca al conductor, midiendo en todo momento su enfoque en el camino. Alertando al sistema y al conductor ante situaciones de riesgo como: conducir sin cinturón de seguridad, utilizar el teléfono mientras conduce e incluso detectar cuando el conductor se encuentra cansado o somnoliento a partir de su conducta y expresiones, entre otras opciones. Además de poder acceder a una

plataforma en línea que permite conectarse en tiempo real a las cámaras del vehículo, o realizar análisis e informes respecto a la información almacenada.

¿Cuáles son sus diferenciadores para el transportista?

Principalmente somos una empresa muy cercana a sus clientes, que busca formar vínculos fuertes y de largo plazo. Y ya que el control de flotas de vehículos abarca una amplia gama de rubros, contamos con un servicio sumamente flexible que permite a los usuarios adaptar cada control, registro o alerta a sus vehículos necesidades. Y es gracias a ello que nuestros clientes pueden contar con un servicio que se adapte específicamente a su área de trabajo.

¿Qué problemática resuelve el nuevo producto?

Resuelve varias problemáticas de manera simultánea. Por un lado ofrece una asistencia directa al conductor mientras conduce, emitiendo alertas de audio para pre-

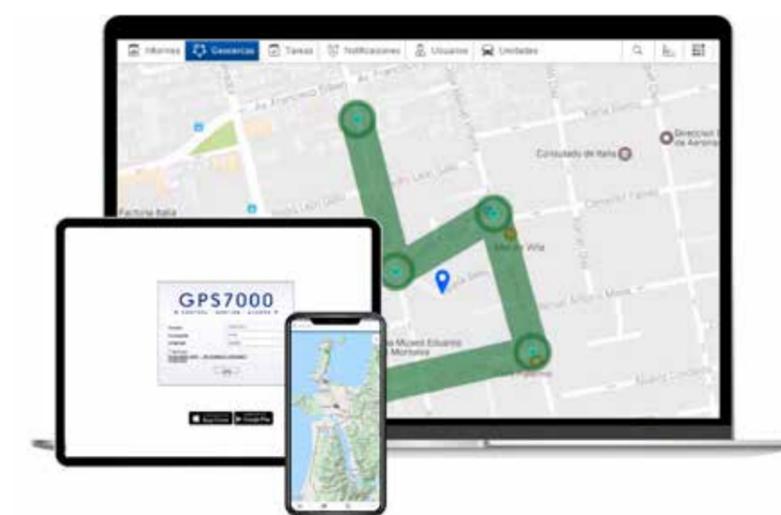
venir al conductor ante conductas de riesgo, o cuando se detecte que éste se encuentra cansado. Lo que por sobre todo intenta evitar accidentes provocados por la fatiga de un conductor al volante. A la vez, mejora la calidad de la conducción del chofer, lo que repercute en un aumento en la seguridad vial tanto para el mismo, como para quienes circulan a su alrededor. Y por otra parte, permite a cada empresa llevar un mayor control sobre sus vehículos y sobre la manera en la que sus choferes conducen. Y contar con registros de posicionamiento e imagen por sobre cualquier evento que pudiera ocurrir.

¿En qué otros mercados de la región se encuentra operando y cómo han sido los resultados en esos países?

Comenzamos implementando este nuevo producto en Chile con muy buenos resultados, para luego llevarlo a Perú donde ha sido todo un éxito desde el primer día. Y pronto esperamos llevar el Sistema De Asistencia Al Conductor al resto de Latinoamérica.

¿Cuáles son los beneficios para los usuarios finales y cuál es su precio o su modelo de cobro?

Desde que comenzamos con el Sistema De Asistencia Al Conductor quisimos que fuese un producto al alcance de todos, especialmente por sus grandes beneficios. Por lo que hemos trabajado con partners de diversas partes del mundo para traer equipos de la mas alta tecnología a un valor muy por debajo del mercado actual. Nuestros dispositivos parten desde los \$350.000 + IVA y su plan de monitoreo mensual desde los \$21.000 + IVA y ofrecemos una serie de beneficios y descuentos para nuestros actuales y futuros clientes.



¿Qué implica la nueva normativa?

RECAUCHAJE Y LEY REP

A principios de 2021 comenzó a aplicarse la nueva Ley de Responsabilidad Extendida del Productor (REP) que pretende disminuir los residuos de productos altamente tóxicos y fomentar el reciclaje de estos. Los primeros elementos fiscalizados serán los neumáticos y se busca que al 2030 se alcance el 90% de su reciclaje. ¿Cómo se preparan las empresas dedicadas a este rubro.

Textos: Rodrigo Castillo /

Fotos: Fotos de Imthaz Ahamed on Unsplash y Ley Rep.

A partir de este año comenzó a regir la nueva Ley de Responsabilidad Extendida del Productor (REP) que busca fomentar la disminución de residuos y el reciclaje. En primera instancia, la normativa fijó siete productos "prioritarios" (por su excesivo consumo y toxicidad) para que se puedan recolectar y valorizar.

Se definió que el primero de ellos serían los neumáticos. La ley, que el 20 de enero fue publicada en el Diario Oficial, señala que desde el 2023 aquellas empresas que importen este producto definido como "prioritario" tendrán que reciclar y recolectar el 25 y 50%

respectivamente. La normativa, además, establece que dicho porcentaje se incrementará paulatinamente y que en 2030 se deberá llegar al 90% de reciclaje de neumáticos y al 100% si son mineros. El artículo 9 de la nueva ley señala que "La REP es un régimen especial de gestión de residuos, conforme el cual, los productores de productos prioritarios son responsables de la organización y financiamiento de la gestión de los residuos de los productos prioritarios que se comercialicen en el país".

La ley REP marca un precedente en materia de políticas públicas de



sustentabilidad. El hecho de que la normativa comenzará con este producto se debe a que en Chile se consumen aproximadamente 6,6 millones de neumáticos al año, es decir, casi 180 mil toneladas. Dicha cifra supone 140 mil toneladas de residuo de neumáticos al año. ¿Pero, a qué actores afecta esta normativa? Principalmente a las empresas que importen neumáticos al país. De esta manera, la ley fija que dichas empresas tendrán que organizar y financiar la recolección, el almacenamiento y transporte de la recolección de estos productos en el marco de la REP. Sin embargo, esto se exigirá a partir de 2023. Pero desde ya, las empresas tendrán la obligación de informar la importación de neumáticos a Chile.

La ley REP establece metas de recolección y valorización de neu-

máticos. Bajo esta premisa, se fijaron dos categorías para este producto en la nueva normativa:

- **Categoría A:** Neumáticos de aro inferior a 57 pulgadas, exceptuando a los neumáticos de aro 45, 49 y 51 pulgadas.
- **Categoría B:** Comprende los neumáticos mineros, los de aros de 45, 49 y 51 y 57 pulgadas, o superior a este último.

El 60% de la meta de valorización fijada para los neumáticos de categoría "A" deben cumplirse ya sea reciclando el elemento o darles

una segunda vida útil con su recauchaje. Esto se refiere a reemplazar la banda de rodadura por una nueva y conservar la carcasa original del neumático. Este proceso se enmarca en la normativa "NCh3374:2015" que establece un nivel de control y seguridad para los neumáticos recauchutados.

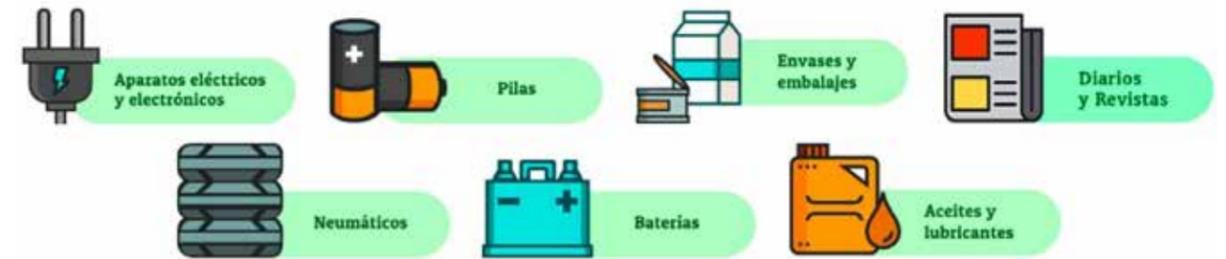
Para profundizar sobre este tema conversamos con Gildo Llach, dueño de la empresa LLACH Recauchajes, quien se refirió a los desafíos que supone para su rubro la aplicación de esta nueva

EN CHILE SE CONSUMEN UNOS 6,6 MILLONES DE NEUMÁTICOS AL AÑO, CASI 180 MIL TONELADAS.



Productos Prioritarios

Listado de productos abordados por la Ley REP y que estarán sujetos a metas de recolección y valorización



normativa, qué estrategia utilizarán para cumplir la nueva ley REP y cómo los impacta:

¿Cómo se enmarca el recauchaje de neumáticos en la nueva ley REP?

Gildo Llach: "En el marco de la nueva ley REP, el decreto supremo número 8, establece 4 alternativas de valorización para los neumáticos fuera de uso (NFU). Estas son el recauchaje, el reciclaje material, el co-procesamiento y la valorización energética. Obviamente el recauchaje es la más sustentable, puesto que al darle una segunda o tercera vida útil a los neumáticos, estás disminuyendo la fabricación de neumáticos con todo el consumo de recursos naturales que ello implica. Obviamente, las otras alternativas no aportan a la circularidad a la que debemos apuntar y solo agregan valor final en la medida que ya fue recauchado neumático y cumplió realmente su vida útil".

¿Qué desafíos supone para la industria?

Gildo Llach: "Nuestro principal desafío es cambiar la cultura de los usuarios, de manera que tomen conciencia que recauchar no solo es más sustentable, sino que además puede ser un ahorro significativo para su empresa. Entonces, nosotros como industria, debemos ser capaces de comunicar a nuestros clientes que es más rentable invertir en neumáticos de mejor calidad con miras a poder darles

a tiempo, ya que lamentablemente existe hoy día una cultura de exigir al máximo al neumático a tal punto de que en su primer uso ya termine su vida útil".

¿Cómo impacta, esta nueva ley, a la industria del recauchaje de neumáticos?

Gildo Llach: "La obligación que les impone la ley REP a los im-

"ESTO VA A REQUERIR DE MUCHA INVERSIÓN, SOBRE TODO EN INFRAESTRUCTURA, CAPACIDAD PRODUCTIVA Y LOGÍSTICA", GILDO LLACH.

mayor kilometraje, ya que un neumático de mejor manufactura, tendrá más posibilidad de extender su vida útil al poder ser recauchado hasta 2 veces, a diferencia de la gran mayoría que hoy día circulan en nuestro país que si bien pueden ser reparados, tienen una menor calidad y obviamente una menor vida útil. Adicionalmente, es clave que el neumático sea recauchado

portadores de neumáticos es tan exigente y el volumen de neumáticos es tan grande, que nuestra industria será clave como aliado para apoyarlos a cumplir con sus metas de valorización.

Entonces, como valorizadores prioritarios, la industria del recauchaje podrá recuperar el protagonismo que tuvo, ya que, a diferencia de los países desarrollados,

hoy día en Chile el porcentaje de neumáticos recauchados es tan bajo que son muy pocas las plantas que lograron sobrevivir al ciclo del bajo costo de los neumáticos nuevos producto de los tratados de libre comercio y las subvenciones estatales que tiene la industria de los neumáticos en la mayoría de los casos".

LA LEY REP ESTABLECE METAS DE RECOLECCIÓN Y VALORIZACIÓN DE NEUMÁTICOS.

¿Como empresa cómo van a comunicar esta nueva normativa?

Gildo Llach: "Nosotros llevamos más de medio siglo en el mercado y hemos estado permanentemente comunicando a nuestros clientes la relevancia que tiene extender la vida útil de los neumáticos para el cuidado del medioambiente y también para bajar sus costos. La Ley R.E.P. solo viene a exigir una cuestión que para nosotros siempre ha sido parte de nuestro propósito como empresa: Reducir los neumáticos fuera de uso.



Desde antes que yo naciera, mi viejo se ha preocupado de comunicar a nuestros clientes la importancia de tareas preventivas como por ejemplo circular con la presión de aire correspondiente. Parece algo tan obvio, pero lamentablemente en algunos casos los usuarios parecen no darle la importancia que tiene".

¿Cómo ves el mercado a futuro considerando la nueva ley REP?

Gildo Llach: "Obviamente estoy optimista, hacia el 2023 la ley no solo exigirá metas de recolección,

si no que también metas de valorización a través del recauchaje lo que es lógico. Si yo uso un neumático hasta romperlo para posteriormente darle otro uso o quemarlo, no estoy reduciendo la importación de neumáticos. De eso se trata la economía circular y no hay nada más circular que extender al máximo la vida de un producto prioritario que genera solo en Chile 140.000.- toneladas de N.F.U. equivalentes a 6 millones de neumáticos que van a vertederos y botaderos clandestinos."

¿Qué estrategia van a utilizar?

Gildo Llach: "Esto va a requerir de mucha inversión, sobre todo en infraestructura, capacidad productiva y logística. En eso estoy trabajando desde hace un tiempo. Adicionalmente, mi padre está capacitando una nueva dotación de trabajadores que vienen a reforzar nuestro equipo de maestros para poder cumplir con estos desafíos. En paralelo, estamos estudiando la instalación de nuevas plantas en el sur en un formato de franquicias para las cuales ya contamos con el interés de dos inversionistas que han entendido el volumen de lo que viene".

MUNDO HINO



¡UN MUNDO DE BENEFICIOS EXCLUSIVOS PARA TI!

MUJERES CONDUCTORAS: SOLUCIÓN MÚLTIPLE PARA LA INDUSTRIA

Desde Agremutrans, en la zona norte de nuestro país, se realizan varias actividades en simultáneo para minimizar la alarmante escasez de conductores de camión, con una novedosa iniciativa que busca capacitar a mujeres para unirse al gremio que une al país.

Textos: Rodrigo Castillo Cortez / Fotos: Fedenorte

La actualidad social y camionera, hoy tiene un cruce de caminos bastante interesante gracias a la visión del dinámico gremio Asgremutrans (Asociación Gremial de Mujeres Transportista), parte de Fedenorte.

Se trata de la integración de las mujeres en diversas actividades, en el contexto de igualdad y respeto que hoy son claves para avanzar juntos por un país mejor. Desde esa perspectiva, Marianela Cifuentes, Presidenta de Asgremutrans, con el apoyo de Silvia Salazar, de Fedenorte, tuvieron una idea que soluciona varios problemas de una vez.

Para comenzar, la falta de conductores de camiones, donde la situación es clara. El presidente de la Confederación Nacional de Transporte de Carga, Sergio Pérez, se



reunió con la ministra de Transportes, Gloria Hutt, y el titular de Trabajo, Patricio Melero para exponer la delicada situación que pone en riesgo toda la logística nacional: la alarmante falta de conductores.

LA REALIDAD ACTUAL

Según estimaciones de las organizaciones relacionadas, entre ellas CNTC; se cree que el déficit es de alrededor 20.000 conductores profesionales, especializados, entre choferes de camiones, buses y transporte público.

En particular, en dicha reunión se expuso que la cantidad de conductores faltantes en el transporte de carga por carretera, llega a unos 12.000 profesionales. Un número alto que, si se cruza con que el 95% de las cargas y mercancías en nuestro país se transportan por camión, hace evidente un problema gravísimo que presiona la cadena logística al máximo.

La situación no es sólo local y se trata de un fenómeno mundial. El principal gremio camionero de los Estados Unidos, el American Truc-

"Es aplaudible que -siendo un sector tan masculinizado como el transporte-, se haya abierto tan bien a la inclusión femenina. Los transportistas están esperando que lleguen mujeres a manejar sus camiones", Marianela Cifuentes.

king Associations (ATA) estima que en 2021 la escasez de conductores de camiones tendrá un récord de más de 80.000 profesionales del volante. Las estimaciones de esta organización, apuntan a que si la tendencia continúa, el déficit puede elevarse a 160.000, en menos de diez años.

"Desde la última vez que publicamos una estimación de la escasez, ha habido una tremenda presión sobre los conductores", comentó el economista jefe de la ATA, Bob Costello, en una conferencia de prensa el 25 de octubre, en Nashville durante la reunión anual de la ATA.

SOLUCIÓN NACIONAL

Frente a este escenario, y conociendo la realidad de muchas mujeres del norte grande, y de todo Chile; es que la dinámica presidenta de Asgremutrans, Marianela Cifuentes se le ocurrió la idea de

que mujeres que necesiten crecer profesionalmente, puedan hacer los cursos que exige la ley para ser conductoras profesionales.

"Conociendo que hacen falta conductores y que hay muchas mujeres que necesitan aumentar sus ingresos, desarrollamos este proyecto que se ha llevado a cabo gracias a las gestiones de apoyo de CNTC, en la persona de su Secretario General, Baldemar Higuera. La idea es

darles los cursos necesarios para ser conductoras profesionales de camiones y que puedan, acá en el norte aportar con su trabajo, tanto en la industria minera y transporte general como para poder aportar a sus familias", cuenta entusiasmada, Marianela Cifuentes.

La conocida dirigente dice que es importante que las mujeres cuenten con su autonomía, que se capaciten. "Esta es una gran oportunidad. Hoy existe un tremendo desempleo entre las mujeres, en esa área retrocedimos 10 años", afirma.



12.000

CAMIONES FALTAN EN CHILE, SEGÚN LOS GREMIOS DEL SECTOR.



420HP



F-4642 Tolva

LA FUERZA QUE TU NEGOCIO NECESITA

INCLUYE



RETARDADOR

AUTOENCARPE

- TOLVA ACERO HARDOX DE 20 M3
- CABINA ERGONÓMICA CONFORTABLE
- INCLUYE LITERA
- CAPACIDAD DE CARGA DE 30.000 KG
- FRENOS DE AIRE
- FRENO DE MOTOR
- FRENO DE ESTACIONAMIENTO

Según la economista y máster en Economía de la Universidad de Maryland, Diana Krüger, invitada a Chile, una charla organizada por La Universidad de Las Américas a mitad de año, analizó, "según nuestro estudio, en 17 de los 24 países de la OCDE que informaron de un aumento general del desempleo, las mujeres fueron las más afectadas. La crisis sanitaria trajo consigo el desempleo, sobretodo en áreas altamente feminizadas, como servicios domésticos, alojamiento y servicios de comida, por ello, Krüger indicó que "otro efecto que impactó en la participación laboral de la mujer tiene que ver con la educación y la influencia de los colegios en las decisiones de empleo de las madres, generando una disrupción a la oferta de trabajo de las mujeres, las mujeres hemos retrocedido 10 años en participación laboral, la que demoró mucho tiempo en llegar a un 50%, y que hoy lamentablemente solo alcanza un 40%".

TECNOLOGÍA DE AVANZADA

"Es aplaudible que -siendo un sector tan masculinizado como el transporte-, se haya abierto tan bien a la inclusión femenina. Los transportistas están esperando que lleguen mujeres a manejar sus camiones", afirma Marianela Cifuentes.

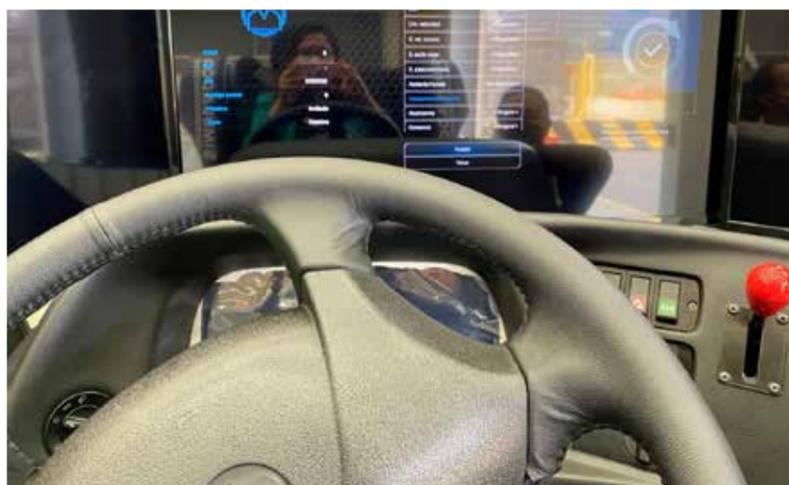
Aunque la idea inicial tiene varios años, ahora la reactivación económica y la situación que miles de mujeres y sus familias arrastran tras la pandemia por covid

19, reactivó la iniciativa desde Asgremutrans.

La primera iniciativa fue mediante el Automóvil Club de Chile, en su sede en Antofagasta; pero la experiencia no fue del todo positiva. "Creemos que no dieron el ancho para la envergadura del proyecto, es por esa razón que nos acercamos al Centro de Entrenamiento Industrial y Minero (CEIM), una organización que tiene como objetivo la formación de personas para la minería.

"Con Automóvil Club hubo señoras que no pudieron acceder al curso por distintos motivos, principalmente relacionados con los requisitos. Luego llegamos a CEIM y pudimos acceder a un simulador de alta tecnología inmersiva

La asociación camionera del norte, mediante Sense fue capaz de lograr 140 becas que se repartieron mediante Automóvil Club, enmarcado en el programa "Más Camioneros para Chile", se repartieron 100 de estos cursos para mujeres de Antofagasta y 40 para Calama.



140

BECAS SENCE YA SE ENTREGARON A NUEVAS CONDUCTORAS EN LA REGIÓN DE ANTOFAGASTA

Hoy, la iniciativa avanza y lleva más de 10 mujeres capacitándose y seguirá con la fuerza de Asgremutrans. "Nos acercamos a CEIM y nos ofrecieron simuladores de inmersión para licencias A5 y A3, y podíamos hacer un convenio. Así que estamos trabajando con eso y muy pronto veremos los resultados del buen trabajo que estamos realizando con ellos. Creemos que estos resultados serán una motivación para la juventud y las mujeres para que se integren a este gremio tan bello que mueve al país", finaliza Marianela.

Contáctanos

Av. Pdte Eduardo Frei Montalva 9829, Quilicura - Santiago
 +56 2 23502300 contactomaco@tattersall.cl



IMÁGENES DEL RECUERDO: NUEVOS CAMIONES DE ANTAÑO

Gran éxito tuvo nuestra recién estrenada sección “Camiones de Antaño”, que en conjunto con nuestro amigo Franco Muñoz del grupo de Facebook “Memorias del Transporte de Chile”, lleva a cabo la noble labor de preservar este patrimonio sobre ruedas que nos da una excelente idea de los hombres y máquinas que desarrollan nuestro país.

Memorias del Transporte de Chile.

Con la sorpresa de un nuevo representante en Chile para la casa italiana Iveco, se abrió el penúltimo mes del año en la mundo de los camiones, y Franco Muñoz del grupo “Memorias del Transporte de Chile”, eligió para abrir una foto de antaño, pero que trae importante contingencia.

Se trata de una instantánea de la

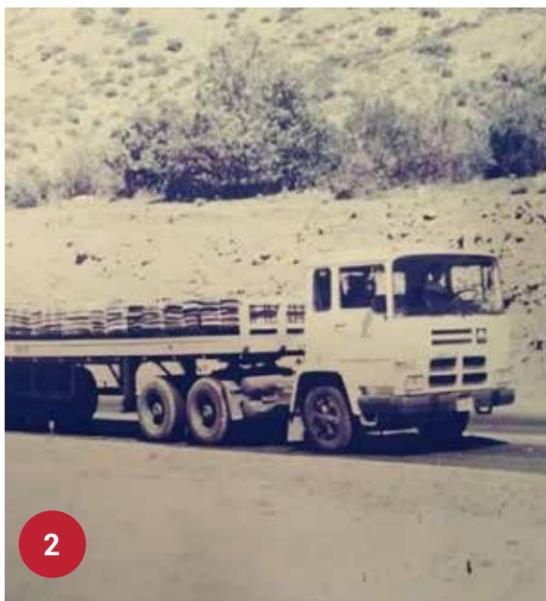
recordada Fisa (Feria Internacional de Santiago). “es el año 1994, hace 27 años atrás, cuando se desarrollaba una nueva edición de la ya extinta Fisa, y en la cual la icónica marca Pegaso, aparece en el stand de VINSA, una nueva división de SKC quien era representante de Iveco y que ahora también lo será de la marca española tras ser comprada por el

fabricante italiano. Vinsa fue así el representante transitorio de Pegaso hasta que la marca del caballo alado desaparezca por completo, cerrando así un ciclo de casi 25 años liderando la venta de camiones en Chile”, recuerda.

Acá les dejamos nuestra selección para esta edición de Revista Sobre Ruedas de CNTC. 🇨🇱



1



2



3



4



5

1: Singular trío de veteranos americanos, parte de la flota de Forestal Copihue: en primer plano un robusto Kenworth C500, atrás un K100 y a la derecha uno de los únicos Chevy Bison que llegaron nuevos al país, y los tres camiones equipados con carrocería maderera marca Peerless.

2: Desde la mina El Teniente, en la Región de O'Higgins, compartimos este extraordinario recuerdo gentileza de Américo Espinoza, donde un Pegaso 2088 6x4 de Transportes del Cobre (TRADELCO) baja por la Carretera del Cobre hacia Rancagua, junto a su rampla Pargo con carga completa de cobre rumbo a ser exportado.

3: Samuel Martínez nos comparte este recuerdo de su homónimo padre, don Samuel Martínez con 75 años, ya retirado con casi 50 años arriba de los camiones, posando junto a un Scania 111, año 1980, de origen Suecia.

4: El modelo más potente y robusto de Pegaso fue por largo tiempo el 2089 tractor 6x4, un verdadero tanque para la época con su motor de 352 cv y unos ejes con reductores de cubo que arrastraban lo que fuera. En la foto gentileza de Daniel Marcelo Nieva, un ejemplar cruza la ruta Los Libertadores rumbo a Chile desde el lado argentino, el año 1984.

5: Esta postal gentileza de don Herman Sanhueza, mientras posa junto a un Ford F700, propiedad en ese entonces de Forestal y Agrícola Copihue de Talca.

CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



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



COMPRAMOS TU
RANDON
USADO

SEGURO ✓
RÁPIDO ✓
FÁCIL ✓

+569 9260 9365

+562 2579 7937

ventasusados@epysa.cl

WWW.EPYSAEQUIPOS.CL

6: Magirus-Deutz fue una marca alemana con bastante presencia en el transporte chileno, teniendo modelos en todas las zonas del país, y los cuales eran muy fáciles de reconocer por su muy ruidoso motor Deutz, con refrigeración por aire y turbina frontal. Este recuerdo gentileza de Eduardo Aravena Arellano nos muestra un modelo 230 D 16 4x2 mientras es cargado con paquetes de madera elaborada en Nacimiento y, don Eduardo Aravena Padre en labores de amarre. Un gran saludo a don Eduardo quien ya colgó los guantes a los 75 años, tras toda una vida tras el volante.



7: Espectacular recuerdo que nos envía Tomás Tapia, un robusto Mack CH613 6x4 al mando de don Alex Tapia, que transporta un camión Euclid de Movitec, siendo esta foto uno de los recuerdos de los orígenes de la empresa



8: En esta foto, gentileza de don Rodolfo Zamora Bravo, un clásico Mercedes-Benz LK2624 6x4 es el telón de fondo para un recuerdo desde la zona minera de la región de Tarapacá.



9: Hace unos días Mercedes-Benz Brasil entregó los últimos modelos "trompudos" fabricados en dicho país, y que cierran un ciclo de más de 50 años, con modelos muy recordados en Chile, como lo fueron los míticos 1313, los inmortales 1518 y uno de los más grandes de la serie L brasileña, como lo fue el LS 1934 popularmente conocido como "tiburón" y del cual compartimos este hermoso ejemplar de Transportes Carvajal, foto gentileza de nuestro amigo Fernando Manterola.



GEOTAB: tecnología telemática, la ventaja clave en el futuro de la logística

Seguridad
Una cuestión de telemática

Informes basados en datos en tiempo real

- Localización del vehículo en el momento del accidente
- Puntos de impacto
- Trayectoria del incidente
- Estado del motor

Dispositivo Geotab GO

Informe detallado sobre: hábitos de manejo, accidentes, estado del vehículo y la vía

Vídeo telemática
De 1 a 4 cámaras con vistas:

- Al conductor
- Al camino
- A la mercancía

Identificación de los conductores más eficientes

- Buenos hábitos al volante
- Disminución de los tiempos inactivos
- Uso del cinturón
- Respeto de los límites de velocidad

Protección de cargas y activos

- Seguimiento de vehículos en tiempo real
- Cámaras de a bordo
- Alertas de robo para los administradores de flotas

GEOTAB

Como resultado de que las empresas y los gobiernos de América Latina continúan navegando en un mundo post pandémico, el panorama del sector de la logística ha cambiado cada vez más. El aumento de la demanda de compras online y los costos de los precios del combustible son solo algunos de los principales desafíos a los que se enfrenta la industria. Además, la necesidad de mejorar la seguridad vial sigue siendo una prioridad en el sector del transporte. La tarea de los administradores de flotas de abordar estos desafíos y, al mismo tiempo, contribuir a mejorar

la seguridad, la productividad y la eficiencia de la flota, ahora se considera una prioridad dentro de las empresas de América Latina.

Si bien el análisis parece complicado, lo cierto es que el uso de la tecnología de vehículos conectados aplicada al transporte terrestre se ha convertido en el catalizador para transformar el sector del transporte hacia una nueva movilidad. El uso de tecnología como la telemática puede ayudar a proporcionar una mayor comprensión de los vehículos y los conductores para abordar estos desafíos. Con una mayor comprensión, las em-

presas y los administradores de flotas pueden tomar decisiones clave respaldadas por métricas confiables para ayudar a aumentar su eficiencia, reducir sus emisiones de carbono, mejorar el comportamiento de los conductores y mejorar sus márgenes operativos. En definitiva, la telemática es clave para que las empresas sean competitivas y sostenibles en el futuro inmediato.

Geotab, líder mundial en transporte conectado, ofrece análisis basados en datos de las empresas para ayudar a los clientes a administrar mejor sus flotas. Al



procesar miles de millones de puntos de datos al día, Geotab aprovecha el análisis de datos y el aprendizaje automático para ayudar a los clientes a mejorar la productividad, optimizar las flotas mediante la reducción del consumo de combustible, mejorar la seguridad del conductor y lograr un fuerte cumplimiento de los cambios regulatorios. La empresa de telemática líder en el mundo recibió recientemente el "Premio al Producto IoT del año 2021" por su dispositivo Geotab GO, capaz de conectar de forma segura vehículos comerciales a Internet para análisis avanzados que ayudan a las empresas a administrar mejor su flota y lograr una mayor seguridad, eficiencia y ahorros.

"La integración de una plataforma telemática completa permite a las empresas procesar una cantidad significativa de datos que se miden directamente desde el vehículo y su interacción con el conductor. Con la telemática, es posible saber a qué velocidad está funcionando el motor, cuándo frena o acelera, cuando se cambian de marcha, y más. Por lo tanto, la telemática permite a

los gestores de flotas promover mejores hábitos de conducción que mejoran la seguridad y reducen tanto el consumo de combustible como el desgaste de las piezas de los vehículos, lo que permitirá a las empresas reducir los costes de sus flotas", explica Juan Cardona, Vicepresidente Senior de Ventas para Latinoamérica de Geotab.

La telemática permite a los administradores de flotas reducir los riesgos asociados con conductas de conducción inseguras y, por lo tanto, pueden mantener bajos los costos de sus seguros, lo que permite a los conductores sentirse seguros de que están protegidos contra reclamos falsos. Yendo más allá, la telemática puede ayudar a mejorar la seguridad vial



a través de la optimización de rutas, que no solo puede permitir al usuario encontrar la ruta más eficiente en términos de tiempo y consumo, sino también anticipar el tráfico pesado y las áreas de peligro potencial de la delincuencia.

Para Juan Cardona, "el uso de big data para la gestión de flotas no solo ayuda a los conductores a ahorrar combustible, sino que también mejora la seguridad general de las operaciones y les enseña a los conductores los mejores hábitos de conducción. Es sin duda una tecnología clave que puede utilizarse para ayudar a crear carreteras más seguras en todo el mundo".

La tecnología telemática se consolida como uno de los principales agentes de cambio del sector, ayudando a las empresas y gestores de flotas a mantenerse a la vanguardia de la innovación y adaptarse a los constantes cambios de la industria. Al adoptar una plataforma telemática integral, los administradores de flotas pueden optimizar los activos de su organización al aumentar la productividad y la seguridad de los conductores y, al mismo tiempo, ahorrar costos para la organización. 🚚

[PRUEBA SOBRE RUEDAS]

SSANGYONG NEW MUSSO GRAND: PICKUP DE SENSACIONES PREMIUM

La casa coreana estrenó hace poco su nueva gama de camionetas, liderada por la nueva SsangYong Musso Grand, que eleva el estándar de estos versátiles vehículos de trabajo, con nueva y más tecnologías.

Texto: Rodrigo Castillo Cortez / Fotos: Marca





La marca SsangYong es un fabricante especializado, enfocado en SUVs y camionetas, con una historia plagada de éxitos de ventas, como la recordada pick up superventas Actyon. Esta tradición de especialista hoy se ve mejorada con el lanzamiento en nuestro mercado, de las nuevas camionetas medianas Musso y Musso Grand, dos robustos modelos, que agregan nueva tecnología y equipamiento, para ofrecer una experiencia premium en el mundo del trabajo y la recreación.

Con una amplia gama que contempla que van desde flotas de trabajo, hasta el usuario personal con una larga lista de equipamientos y versiones que cubren casi toda necesidad en el segmento de las mid size pick up.

En total son 3 variantes para la New SsangYong Musso, y 6 versiones para la nueva SsangYong Musso Grand. Las diferencias entre Musso y Musso Grand parten por el tamaño. La primera cuenta con un largo total de 5,095 metros; mientras que la segunda, ofrece mayor distancia entre ejes y más capacidad gracias a su largo de 5,405 metros, que se traduce en mayor capacidad en la caja de carga. Respecto a la capacidad de carga, ofrecen entre 715 a 775 kg; o bien entre 775 kg y 1.020 kg, respectivamente. Esta capacidad varía dependiendo de las versiones, si son 4x2 o 4x4.

Estas alternativas se valen de dos motores que, en la combinación, proponen un amplio abanico de variantes. Portan bloques motrices turbodiésel, todos de 2,2 litros

de desplazamiento. La primera alternativa desarrolla 178 caballos de fuerza, con un torque de 400 Nm. Mayor poder entregar la alternativa de 184 caballos, con 420 Nm de poder torsional.

Las alternativas también contemplan configuraciones 4x2 y 4x4, esta última con selección electrónica 2H-4H-4L, con posibilidad de caja mecánica o automática de 6 velocidades, con tres modos de conducción (eco, power y winter).

MEJORAS EN TODO ASPECTO

Los cambios que primero se perciben en las New Musso y New Musso Grand, en relación a su antecesora, son la nueva máscara frontal, amplia, poderosa, con acabados cromados, como la señal más dis-

MODELO: SSANGYONG MUSSO GRAND LIMITED PLUS

MOTOR: Turbodiésel de 4 cilindros en línea de 2-157 cc.

TRANSMISIÓN: Automática Aisin de 6 velocidades

POTENCIA: 184 HP

TORQUE: 420 Nm

CAPACIDAD DE CARGA: 715 kg.

tintiva de esta nueva generación. En línea con las últimas tendencias en el segmento de pick ups, expresa con su diseño robustez y capacidad de trabajo.

Lo logra gracias a un atractivo capó alto, que inicia con la mencionada parrilla frontal y los ópticos compuestos que dan un toque sofisticado y moderno, que viene muy bien con las firmas visuales de sus neblineros ubicados en la parte baja, de luces LED. Poderosos y marcados pasos de rueda, expresan tanto su carácter deportivo, como sus capacidades off road. Atractivas en todos sus puntos, son camionetas que logran diferenciarse a punta de un diseño innovador, de una estética particular y muy atractiva.

En su interior, en tanto, ofrece una de las mejores experiencias de habitáculo en el nicho de las

pick ups medianas. En su desarrollo se pensó en todo, incluyendo el confort de todos los ocupantes, gracias a una cabina más amplia que lo tradicional en su segmento y uno de los asientos traseros más cómodos entre camionetas en el mercado nacional, gracias a su mayor ángulo de inclinación.

A ello se suma el uso de excelentes materiales, junto con una gran pantalla en la consola central, brindan un ambiente confortable y con completo equipamiento que propone un vehículo de trabajo y recreación que ofrece una experiencia absolutamente premium para sus usuarios.

Este concepto se complementa con el alto equipamiento en en-

trenimiento, comunicación y confort presente en la gama, especialmente en las versiones más equipadas. El equipamiento que Musso propone cuenta con Smart Audio con Apple CarPlay & Android Auto con interfaz de pantalla de 10"; cámara de retroceso; tapiz de cuero ecológico; calefacción de asientos delanteros y traseros; entre otras. En seguridad, cuenta con frenos ABS, hasta 6 airbags, sensor de estacionamiento delantero y trasero, anclajes ISOFIX, inmovilizador de motor antirrobo y neblineros delanteros.

En línea con las últimas tendencias, la variante más equipada, denominada Limited Plus cuenta con sistemas de asistencia avanzado A.D.A.S. (Advanced Driver Assistant System), que incluye

EL EQUIPAMIENTO QUE MUSSO PROPONE CUENTA CON SMART AUDIO CON APPLE CARPLAY & ANDROID AUTO CON INTERFAZ DE PANTALLA DE 10"; CÁMARA DE RETROCESO; TAPIZ DE CUERO ECOLÓGICO; CALEFACCIÓN DE ASIENTOS DELANTEROS Y TRASEROS; ENTRE OTRAS.



sistema de detección de punto ciego, sistema de alarma de tráfico cruzado, aviso de cambio involuntario de pista, alarma de advertencia de cansancio de conductor, entre otras.

AL VOLANTE DE MUSSO GRAND

Probamos una de las variantes de mayor equipamiento de la nueva gama de pick ups y sorprende gratamente con una experiencia que sin llegar a ser lo que puede ofrecer una gran pick up, como las de marcas americanas, se acerca bastante, dejando de lado a la espartana propuesta de muchos mid size pick ups.

Para comenzar, su habitáculo es algo más grande que su competencia directa y ello queda demostrado en las plazas traseras, que ofrece uno de los espacios más grandes del mercado, dejando en el olvido las rodillas tocando los

asientos de gran parte de su competencia (más si están equipadas con jaula de protección interna).

También la sensación de calidad es superior. No solo se trata del alto nivel de equipamiento que ofrece sino también de calidad de los materiales y la gran pantalla central. El uso del equipo es intuitivo y cualquier usuario rápidamente se acostumbrará a su uso.

Por último su andar. Acostumbrado a conducir camionetas, resalta el trabajo de suspensión que ofrece un andar confortable incluso en las plazas traseras y sin carga en la caja; que también agrega precisión en su dirección.

También resulta grato comprobar la fuerza, expresada en el alto torque de su motor turbodiesel, que en conjunto con la transmisión automática ofrece una entrega constante, que sirve muy bien

“EN SU INTERIOR, EN TANTO, OFRECE UNA DE LAS MEJORES EXPERIENCIAS DE HABITÁCULO EN EL NICHU DE LAS PICK UPS MEDIANAS”.

tanto en la ciudad evitando los golpes de torsión que a veces ralentizan las salidas, pero brindando abundante fuerza para enfrentar desafíos Off Road.

Una excelente apuesta para quienes buscan confort y capacidad, sin tener que lidiar con las grandes dimensiones de las gigantes americanas, y sin quedarse con las tradicionales marca que ofrecen camionetas solo para el trabajo. 🚚



MACO TATTERSALL INTERNATIONAL



RESERVE SU UNIDAD 2022

Motores de 450 y 485 HP | Transmisión Manual y Automatizada |



International

- BAJO COSTO DE MANTENCIÓN
- BAJO CONSUMO DE COMBUSTIBLE
- ALTA DISPONIBILIDAD
- SEGURIDAD ACTIVA
- INCLUYE TELEMETRÍA
- MACO ASSISTANCE

Contáctanos

📍 Av. Pde Eduardo Frei Montalva 9829, Quilicura - Santiago
 ☎️ +56 2 23502300 ✉️ contactomaco@tattersall.cl

WWW.MACOTATTERSALL.CL

Renovar flota en TIEMPOS DE STOCK LIMITADO

Quienes han intentado renovar sus camiones se han encontrado con una insospechada realidad que dejó la pandemia por COVID-19: la falta de stock. Las marcas dan sus recomendaciones para adaptarse a los nuevos tiempos sin perder competitividad.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Marcas.

La realidad del escaso stock que hoy existe en el mercado nacional de camiones, aunque no se refleja en las cifras de ventas. Según ANAC (Asociación Nacional Automotriz de Chile), octubre pasado fue el mejor mes histórico en ventas. "Consigue el mejor desempeño mensual de su historia, superando las 1.603 unidades vendidas en octubre de 2011. Al estudiar la cifra acumulada, este mercado presenta un incremento en la comercialización de unidades de 62% en relación con los mismos diez meses del año pasado, siendo éste el mejor acumulado desde el año 2013, cuando se registraron 14.753 unidades en el mismo período", reza el informe.

Vanessa Autien Product Manager de Transporte de Dercomaq, aporta su visión: el mercado de camiones en Chile en 2021 ha sido explosivo, con un gran aumento en la demanda en todos los segmentos y un marcado liderazgo en crecimiento el mercado de camiones Livianos (Variación acumulada wholesale 157,5% comparada con 2020 a



octubre), segmento liderado históricamente por Camiones JAC y que este año ha alcanzado un 147% de crecimiento acumulado a octubre de 2021".

"Hemos observado un importante aumento de demanda de este tipo de vehículos con respecto al año 2020. Esto va de la mano de múltiples factores, entre los que se encuentra la reactivación que han tenido los principales sectores productivos del país y empresas, además de la renovación de las

flotas que han realizado sectores como el forestal y minero. Por otra parte, hemos visto un aumento en la confianza empresarial, que ha posibilitado un balance positivo para el mercado", analiza Cristián Alonso, gerente de camiones de Andes Motor, empresa que recientemente estrenó como representante de la marca italiana Iveco, que se suma a Foton en el área del transporte pesado.

Ben Diaz, gerente de camiones MAN, tiene también su visión .



La logística deberá esperar un tiempo para nuevamente alcanzar un estado de equilibrio

"Definitivamente es un año récord, que quedará en la memoria de la industria como uno de los años más difíciles por la complejidad que han tenido las entregas. Todas las marcas nos vimos afectados por temas de producción y las dificultades en los embarques y puertos. Por otro lado, para nuestros clientes también ha sido difícil ya que hemos tenido que realizar ajustes de tarifas debido a los fuertes incrementos de precio en los valores de los camiones y sus repuestos, ya sea por temas de las fábricas, el tipo de cambio y el incremento de los fletes".

A pesar de estas auspiciosas ventas, no son pocos los transportistas y camioneros que a la hora de cotizar o renovar su camión o flota se ha encontrado con que no hay stock inmediato y que la

espera se cuenta en meses, para obtener su nuevo camión.

Esta nueva realidad pone en aprietos no solo a quienes buscaban renovarse en tecnología y eficiencia, por ejemplo; sino a las empresas y transportistas que deben renovar flota por requerimiento de sus generadores de carga. Un verdadero desafío, que con paciencia y algunas recomendaciones puede ser un tránsito más llevadero.

RUTA HACIA EL CAMIÓN NUEVO

Quienes conocen por dentro la nueva realidad del mercado, son las marcas y sus especialistas

dan recomendaciones para que la llegada del nuevo camión, no sea una mala experiencia.

Desde JAC Camiones, Vanessa Autien recomienda, "adelantar las compras para renovación es un factor común hoy entre las empresas. Debido a la alta demanda, existen tiempos de espera que fluctúan entre 1 ó 2 meses, dependiendo de la disponibilidad de barcos y tiempos de descarga en Puerto. Dercomaq y JAC motors han puesto a disposición de los clientes una variedad de opciones para apoyarlos en el proceso de compra, desde alternativas de crédito hasta reserva de unidades para negocios futuros", aseguró.

“Quedará en la memoria de la industria como uno de los años más difíciles por la complejidad que han tenido las entregas”, Ben Díaz, gerente de Camiones MAN.

René Calderón, gerente de desarrollo comercial de Volvo Chile, aconseja: “de acuerdo con la tendencia global; con la crisis de los semiconductores y otros factores, lo recomendable para los transportistas locales es que deben planificarse con una antelación mínima de 6 meses al momento de replantearse la renovación de los camiones”.

Similar es la visión, en este respecto de Ben Díaz, de MAN. “Creo que la planificación será el secreto del 2022, saber anticiparse y considerar que el mercado actualmente acumula demanda de 4 a 5 meses. En otros mercados se está viendo que los flotistas están anticipando las renovaciones hasta 1 año antes, en especial porque con la escasez de repuestos, las unidades en su último año activo están incrementado negativamente su tasa de disponibilidad”.

“Creemos que se están dando las condiciones para que algunas empresas realicen la renovación de sus flotas. Por ello, en Andes Motor recomendamos a nuestros clientes proyectar bien las necesidades de la empresa y planificar con tiempo la compra que deseen realizar, luego cotizar y reservar de manera anticipada para poder contar con las unidades para cuando el cliente las necesite. De esta forma, los concesiona-

rios también pueden organizar el inventario y responder de mejor manera la demanda existente”, complementó Cristián Alonso de Andes Motor.



FUTURO LOGÍSTICO

Más allá de las recomendaciones, lo cierto es que todos los analistas a nivel internacional coinciden en que la logística deberá esperar un tiempo para nuevamente alcanzar un estado de equilibrio.

“A medida que la recuperación económica mundial continúa cobrando fuerza, lo que es cada vez

14.753 → 29%

UNIDADES DE CAMIONES SE HAN VENDIDO DESDE ENERO A OCTUBRE DE 2021

aumentaron las ventas comparado a 2020

más evidente es cómo se verá obstaculizada por las interrupciones de la cadena de suministro que ahora están apareciendo en cada esquina”, palabras de un análisis de Moody's Analytics.

Por ello, aún es algo difuso prever cómo se viene el 2022 en el mercado camionero, siendo la incertidumbre la mayor luz en el camino. “Es difícil de pronosticar, puesto que no hay claridad a cómo se va a reacomodar la cadena logística. Además, las fábricas se encuentran con producciones limitadas y esto genera muchas dudas. Es complicado hacer una proyección a largo plazo”, reflexiona René Calderón, de Volvo Chile.

Desde Andes Motor comparten la visión y se preparan al respecto, “El escenario sigue siendo complejo para toda la industria en términos de garantizar la disponibilidad de los camiones y de sus partes y piezas, por lo tanto, es imposible dar una fecha exacta en que el mercado se estabilice. Lamentablemente, la pandemia ha traído consecuencias y otras



externalidades que afectan a toda industria por igual, como los problemas de producción, la logística, el precio del dólar y la volatilidad en términos económicos. Sin embargo, en Andes Motor estamos preparándonos para reducir lo más posible las incertidumbres y seguir siendo los aliados de nuestros clientes a la hora de potenciar sus negocios, agrega Alonso de Andes Motor.

Por su lado Ben Díaz, de Camiones MAN, adelanta, “la última formalización oficial de las fábricas de micro-componentes hablan que normalizarán sus producciones a mediados del 2022, siendo éste uno de los motivos de los mayores retrasos en las producciones, por lo que estimo que veremos los efectos de esta normalización recién a comienzos del 2023”.

RED BULL LOS ANDES 2021: donde sólo los cóndores se atreven

Tras 3 años de ausencia regresó la prueba más dura del hard enduro extremo nacional: Red Bull Los Andes, retoma a Nido de Cóndores para ofrecer un espectáculo donde los desafíos radicales generan uno de los mejores espectáculos del motorsport nacional.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Red Bull.



Es simple: el Red Bull Los Andes, realizado en Nido de Cóndores, es considerado el circuito de hard enduro más extremo de toda Sudamérica. Las imágenes lo avalan: más de 170 pilotos trepando los faldeos cordilleranos en pendientes imposibles.

Tras el receso por pandemia global, la denominada "Fiesta del Enduro", regresa a nuestro país y en la mejor casa. Nido de Cóndores, un lugar donde la topografía, el clima y el paisaje se confabulan para la belleza y espectacularidad. Sobre todo con más de 170

corredores y máquinas desafiando la agreste naturaleza del lugar.

Gran Cañón, Mata Patos, Mundialera y Trialera, son solo algunas de las zonas extremas del circuito de 34,4 kilómetros, que los pilotos de la categoría Super Expertos

debieron sortear. 3 vueltas al casi imposible circuito diseñado por Paul Francois "Palote" Dubelloy.

Tan extrema fue la competencia, que ninguno de los pilotos de la categoría intermedia logró superar las infernales 3 rotaciones al trazado. En lo deportivo, fue el sudafricano Wade Young, quien se impuso con un tiempo de 01:36:16, en la categoría máxima categoría: Super Experto, el podio lo completaron dos figuras nacionales: Benjamín Herrera y su primo Camilo Herrera.

EL CIRCUITO MÁS EXTREMO

Conversamos con "Palote" Dubelloy, personaje energético y motociclista extremo, creador de lo que es quizá el más importante protagonista de la edición 2021 del Red Bull Los Andes: el extremo circuito que aprovecha la topografía de nuestra cordillera para plantear desafíos no solo complicados, incluso para los mejores, sino que brindan además un espectáculo a nivel global.

¿Cuáles son las condiciones de Nido de Cóndores que lo hacen tan espectacular?

La mejor condición o ventaja que tiene NDC, es que es un verdadero anfiteatro, en medio de la cordillera de Los Andes, donde toda la gente llega a un mismo punto a pie, para luego trasladarse a los diferentes puntos icónicos de la carrera, estando muy cercanos unos de los otros gracias a su condición geográfica. Su particular situación la puedes



ver desde lejos, sin tener la necesidad de trasladarse, ya que está inmerso en una especie de olla gigante, que te permite apreciar toda la competencia.

¿Cómo es la experiencia de volver a las competencias en el contexto de medidas sanitarias?

Dentro de las cosas buenas que dejó la cuarentena, fue impulsar y aprovechar los espacios abiertos y sobre todo las áreas naturales, lo cual ha llevado a un gran aumento desde la práctica deportiva, y todos los deportes que

conlleva esto. Esto mismo ayudó, que después de 2 años sin poder hacerte este evento deportivo, la gente esperará con ansias este día, teniendo un estimado de 2.500 personas de público, y 200 guerreros arribas de sus motos luchando y dando un tremendo espectáculo, por terminar la carrera de Hard Enduro, más extrema de sus América.

¿Qué expectativas le ves a este privilegiado escenario?

Nido de Condore da para todo, desde eventos motores como

“Nido de Condores da para todo, desde eventos motores como motos, eventos 4x4, mountain Bike, cabalgatas, trekking y mucho más”, “Palote” Dubelloy.



motos, eventos 4x4, mountain Bike, cabalgatas, trekking y mucho más. El sábado 27 tuvimos un evento off road, y en diciembre ya tenemos agendado una carrera más de moto, varios eventos de empresa de fin de año, y estamos en serias conversaciones para hacer una pista de pruebas para maquinaria pesada junto a la empresa New Holland.

Te invitamos a visitar Nido de cóndores en Camino a la Disputada km 19,5 Santiago, Chile. Instagram @nido_de_condores_

RECUADRO: ¿QUÉ ES EL HARD ENDURO?

El Enduro Extremo o Hard Enduro es una especialidad que crece rápidamente, para algunos es una nueva disciplina, mientras que para otros es retorno a la verdadera esencia del Enduro. Se trata de carreras de recorridos relativamente cortos que pone a prueba la capacidad de hombres y máquinas de finalizar los recorridos.

De esta manera, en estos recorridos más allá de senderos y cerros, vados de agua y un largo etcétera se integran desafío que parece imposibles como troncos, una zona de neumáticos, autos viejos, y escaladas que parecen imposibles: el esfuerzo, la habilidad y el dominio de la moto resultan claves.

**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





IVECO EN CHILE: UN NUEVO CAPÍTULO ITALIANO

Iveco acaba de sumar un nuevo episodio a una trayectoria que data de 1975. El hito se marcó en octubre pasado cuando el fabricante europeo convirtió a Andes Motor en su nuevo distribuidor oficial en Chile. Una combinación que promete “grandes éxitos”, algo de lo que la casa de Turín ya sabe. Aquí repasamos algunos de sus logros históricos.

La historia de Iveco en Chile acaba de sumar un nuevo capítulo. Específicamente, el hito se marcó en octubre pasado cuando el fabricante de origen europeo que comercializa camiones, furgones, buses y minibuses, convirtió a Andes Motor en su nuevo distribuidor oficial a nivel nacional en lugar de Sigdotek, empresa perteneciente a SK Comercial.

Las razones de esta nueva alianza van desde ofrecer mejores soluciones basadas en las necesidades de los clientes y también apoyarse en la cobertura que dispone Andes Motor. "Es un orgullo integrar a Iveco a nuestro portafolio, una marca reconocida globalmente que nos permitirá ampliar aún más la oferta de productos en el segmento de camiones y vans, otorgando mayores alternativas para todos nuestros clientes. Con la llegada de Iveco a Andes Motor, podremos combinar la vasta trayectoria de esta marca, su línea de productos de gran calidad, con soluciones a la medida para todo tipo de industrias y, por supuesto, todo el respaldo, infraestructura y compromiso de Andes Motor. Una combinación que, sin duda, forjará grandes éxitos para la compañía", asegura el gerente general de Andes Motor, Luis Izquierdo.

DIFERENTES A LO TRADICIONAL

Por su parte, el gerente de Buses y Vans de Iveco, Iván Catalán va más allá y apunta a un lineamiento de negocio "diferente a lo que tradicionalmente se realiza en el mercado" y detalla: "en una etapa inicial, nos enfocaremos en cono-

cer en profundidad a los clientes actuales de Iveco, su experiencia y sus necesidades y, a partir de eso, planificar y ejecutar soluciones y estrategias adecuadas para ellos", señala el ejecutivo.

En específico, en el caso de Chile, los modelos que serán comercializados de la mano de Andes Motor incluyen desde vehículos para transporte en carretera de largo recorrido y distancia media, para logística y distribución, hasta para industrias de construcción y minería, a través de las líneas Iveco Daily, Tector, Sway y Trakker.

Se trata de una gama que incluye furgones con capacidad para hasta 18+1 pasajeros, vans de carga de 12m3 y 16m3 y también la ver-

sión chasis Cabina para conducir con licencia Clase B. Además de camiones con capacidad de carga desde 3,5 hasta 45 toneladas, aptos para todo tipo de transporte de carga.

HITOS

De esta manera, la casa de Turín sigue alimentando una trayectoria que data de 1975 cuando la unificación Fiat Veicoli Industriali, OM, Lancia Veicoli Speciali, Unic y Magirus-Deutz, dió lugar a una empresa de vehículos comerciales que se diferenció desde su origen por su perspectiva internacional y que, desde entonces, ha adquirido importantes logros en el mundo de los vehículos industriales y comerciales.

El siglo XXI ha sido particularmente generoso con la marca. El Daily ganó el premio Van of the Year en 2000, el Stralis fue Truck of the Year 2003 y el Stralis Hi-Way nombrado Truck of The Year 2013.



Particularmente, el siglo XXI ha sido bastante generoso con la marca. A inicios de esta centuria sacó al mercado a sus icónicos New Daily, Eurocargo, Stralis y Trakker, todos modelos que dieron que hablar y que incluso fueron elegidos entre los mejores. El Daily ganó el premio Van of the Year en 2000 y el Stralis el premio Truck of the Year 2003.

Más adelante, otro de sus nuevos modelos, el Stralis Hi-Way, fue nombrado Truck of The Year 2013, mientras que el New Daily hizo lo propio con el International Van of the Year 2015. Este último galardón tuvo también su símil en Chile cuando el diario La Tercera, con el patrocinio de la Asociación Nacional Automotriz de Chile, junto a 16 medios especializados otorgaron el título de "Mejor Vehículo Comercial 2016" al New Daily en la novena edición de este premio.

"En una etapa inicial, nos enfocaremos en conocer en profundidad a los clientes actuales de Iveco", gerente de Buses y Vans de Iveco, Iván Catalán.

Siguiendo con Chile, en su momento Iveco también eligió nuestras tierras para efectuar el lanzamiento en Sudamérica de la estrella de ese entonces: el mencionado Stralis Hi-Way.

En la reciente Expomin en tanto, y esta vez de la mano de Andes Motor, la firma buscó nuevamente hacerse un espacio en la historia del mundo del transporte y mostró su primer camión a gas natural: el Strallis NP 460, vehículo que a comienzos del 2022 la compañía comercializará en el mercado bajo su última actualización, es decir el Iveco S-WAY NP.

HISTORIA EN EL DAKAR

Capítulo destacado es también el desempeño de la marca en el rally Dakar. Fue en 1982 cuando Iveco se unió a una aventura que sólo la pandemia logró detener: en 2021 la marca decidió no formar parte de una nueva edición.

Como sea, en la historia reciente del Dakar, Iveco es reconocida como una de las estructuras más fuertes de la categoría de camiones. Su máximo esplendor fue en la edición del 2012, cuando Iveco y el equipo de Gerard De Rooy se quedaron con el primer, segundo y sexto puesto de la clasificación general. 🏆

Luis Bustos, nuevo gerente Dongfeng: “CREO QUE 2022 SERÁ EL AÑO DE DONGFENG TRUCKS EN CHILE”

Conversamos con el nuevo gerente de la marca asiática, parte del line up de Maco Tattersall, sobre el futuro del mercado, cómo se posiciona la marca en Chile y se avizora en el transporte con fuerte foco en las nuevas tendencias en logística.

En un año extraño, pero positivo se convirtió el 2021, que tras la pandemia vive una fuerte reactivación en el mercado de camiones. Todo un nuevo escenario se configura a partir de la nueva movilidad, la digitalización del retail, la última milla y la logística cotidiana, que hace que una marca como Dongfeng, cuyo portafolio en Chile cuenta con una potente gama de camiones livianos y medianos -listos para operar-, se posicione perfectamente en estos nuevos horizontes para el transporte.

Eh esa línea la marca representada por Maco Tattersall, también potencia su equipo humano, con la llegada de Luis Bustos, profesional de amplia trayectoria en el sector de los bienes de capital, que llega a liderar el crecimiento de Dongfeng en Chile. La Revista CNTC conversó con él para conocer su visión.

¿Cómo ha sido su aproximación anterior a la marca Dongfeng?

Como profesional inserto en el mercado de bienes de capital, co-



nocía la marca como una de las más dinámicas del espectro de camiones livianos y medianos. Cuando supe que su representación estaba en manos de Maco Tattersall comprendí que ambas empresas se potencian y que los beneficiarios serán los transportistas nacionales.

¿Cuál es su percepción de Maco Tattersall?

Sin duda es una referencia en el sector automotor nacional, con gran experiencia en distintos modelos de negocios relacionados al sector, es por eso que me siento feliz de incorporarme a una de las empresas líderes del sector, con gran proyección, más en el escenario actual de auge de los modelos de última milla, que presenta una tremenda oportunidad para el line up de Dongfeng.

¿Cuál es su análisis actual del mercado de camiones en Chile y el rol de Dongfeng en este escenario?

Creo que Dongfeng, suma a un line up muy enfocado en transporte urbano y media distancia, además con un buen volumen de stock lo que lo pone en una posición expectante sobre lo que puede aportar a la reactivación de la economía en un escenario dominado por el fortalecimiento de la logística y transporte en las ciudades y medias distancias. Creo que 2022 será el año de Dongfeng Trucks en Chile y veremos muchos de sus modelos aportando al crecimiento del negocio de sus dueños.



¿Cómo se inserta Dongfeng en la oferta de camiones nacional?

Esencialmente los camiones salidos de las líneas de Dongfeng son robustos, eficientes, fáciles de operar y vienen de fábrica listos para el trabajo. Si a eso le sumamos la red de Maco Tattersall y sus concesionarios, además de un portafolio enfocado en camiones livianos y medianos, de gran eficiencia que está pensado para dominar los modelos de negocios de la nueva movilidad, como la "Última milla". Estos diferenciadores hacen que esta marca se perfile como protagonista del mercado en el futuro.

Destacamos las unidades livianas, que nos permiten gran movilidad en espacios reducidos permitiendo el fácil desplazamiento en ciudad. Nuestra línea liviana está pensada para ser líder en reparto y distribución.

No puedo dejar de mencionar las unidades medianas. Todas ellas

incorporan motor Cummins, frenos de aire con ABS, velocidad crucero entre otros atributos que convierten a dongfeng trucks una de las mejores alternativas del mercado

¿Cuáles son los valores de la marca y de Maco Tattersall y cómo se convierte en una oferta de valor frente a sus clientes?

La gran experiencia de Maco Tattersall se convierte para el cliente Dongfeng en un apoyo constante para que sus camiones nunca se detengan, y de esta manera puedan tener el mejor retorno de inversión. Creemos que es la manera de convertirnos en socios estratégicos de nuestros clientes, construyendo relaciones de largo plazo.

¿Cuáles son los diferenciadores de Dongfeng dentro del portafolio de Maco Tattersall?

Dongfeng es nuestra marca especialista en trayectos medios

y urbanos, con agilidad, buena relación peso/potencia y largo carrozable, además de alta robustez. Son productos pensados para apoyar a las empresas en su crecimiento, con eficiencia y alta calidad, esto sumado a la red Maco Tattersall hace que tengamos una potente oferta, tanto en productos como en servicios y financiamiento.

Nuestra línea comienza con nuestros modelos DF612, DF1016 y DF1216, que nos permiten gran versatilidad para comenzar con el negocio de reparto, dado que vienen con carrocería plana que se caracteriza por su diseño uniforme con barandas abatibles, asegurando el espacio necesario para montar la carga. También entendiendo lo que provoca el uso intensivo de los frenos en este tipo de rubro, incluimos frenos de aire, que no son afectados en su rendimiento por las altas temperaturas a diferencia del sistema de frenos hidráulicos, además lo complementamos acompañándolo con el sistema de ABS.

Actualmente contamos con un sólido stock en donde destacan modelos como el Dongfeng DF-612, que abre nuestra gama, y que fusiona alta eficiencia y gran capacidad de trabajo, gracias a su motor de 2,8 litros de cilindrada con potencia de 114 caballos de fuerza y 280 Nm de torque, para una capacidad de carga de 4 toneladas.

También destaca el modelo DF-1016 Box, modelo que viene con una completa caja de carga ce-

rrada, lista para operar de manera inmediata. Con motor Cummins de 3,8 litros de desplazamiento, ofrece 154 caballos de fuerza y abundantes 500 Nm de torque. Ofrece un volumen de carga de 21,43 metros cúbicos, y capacidad de carga de 6 toneladas. Ambos modelos con disponibilidad inmediata.

¿Cuáles son sus expectativas para 2022 de Dongfeng en el mercado chileno?

El mercado hoy está muy alto en ventas, por lo que es posible prever una leve contracción en el próximo ejercicio, pero creemos firmemente que Dongfeng aumentará en su participación de mercado, siguiendo el camino de la consolidación de la marca, no solo en las listas de ventas, sino más importante en las carreteras y en el corazón de nuestros clientes.



¿Cómo caracterizaría al cliente chileno de Dongfeng?

Es un emprendedor de trabajo duro, características que sin duda comparte con camiones Dongfeng que en su genética cuentan con robustez y eficiencia, las cualidades ideales para potenciar cualquier emprendimiento que necesite crecer con el transporte.

¿Qué mensaje le dirigiría a los consumidores y usuarios de Dongfeng para el futuro?

Dongfeng es una marca ganadora, que está acá para seguir creciendo y que, desde su potente fuerza industrial en China, es capaz de ofrecer productos adaptados a las necesidades y requerimientos de los transportistas chilenos con agilidad, eficiencia, robustez y la sólida red de Maco Tattersall en Chile, una dupla ganadora desde toda perspectiva. 🌐



V. ORLANDI
TOWING SYSTEMS
made in Italy since 1859

BOLOGNESI SpA

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



Entel Ocean entra a la nueva movilidad

Entel Ocean -la unidad digital de ENTEL-, especialistas en desarrollo en Cloud, IoT, Big Data, Inteligencia Artificial y Ciberseguridad-, anunció la firma de una alianza de desarrollo tecnológico con Location World, empresa que cuenta en su trayectoria con haber sido el aliado estratégico y operador exclusivo de Waze para América Latina.

Ambas empresas buscan revolucionar el mercado chileno y generar una aceleración digital de enorme impacto para la cadena de valor del transporte, logística, movilidad y del mundo automotor.

Antonio Moreno, Gerente de Entel Ocean explicó que "juntos buscaremos entregar nuevas soluciones basadas en tecnología IoT que, a través de Big Data, hace posible extraer infinitos datos de los vehículos mediante sensores, para luego poder tomar decisiones mediante analítica avanzada e inteligencia artificial. De esta manera, grandes, medianas y pequeñas empresas de la industria del transporte, logística, productivas generadoras de carga, entre otras, podrán ahorrar tiempo, costos, combustible, tener una mayor eficiencia en su operación y mejorar la experiencia de sus clientes. Esto sin duda aporta a tener una industria más sostenible y con menor impacto en CO2 para el planeta".

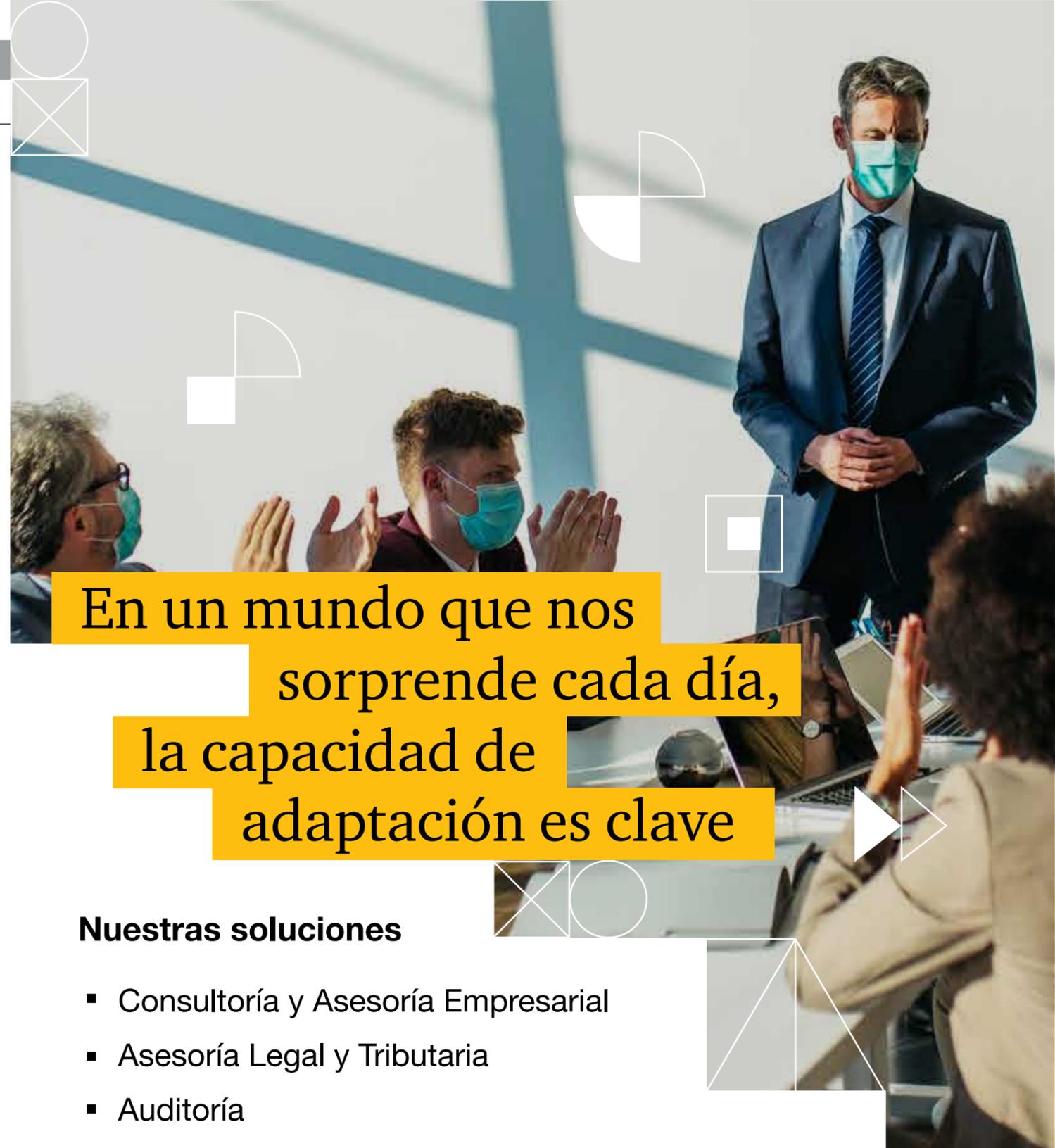
Webfleet Solutions destaca a empresa chilena como Heroes of the Road mundial

Webfleet Solutions liberó a nivel mundial su video "Heroes on the Road" (Héroes de la carretera), donde destaca la presencia de la empresa chilena E-Viaja, compañía de taxis eléctricos con servicios al aeropuerto, que durante la pandemia se reinventó, ante la caída radical de la demanda de viajes aéreos.

Jorge Garrido CEO y Fundador de E-Viaja, comparte su experiencia a la par de ejecutivos y empresas de todas partes del mundo, como Alemania y Sudáfrica, entre los más de 100 países entre los que Webfleet Solutions cuenta con presencia.

En el video se muestra la flota completamente eléctrica de

E-Viaja, que utiliza el sistema de gestión de flotas WEBFLEET para administrar su flota, cuidar la buena conducción y los ciclos de carga de las baterías de sus autos, para lograr máximo rendimiento y vida útil. "Después de un mes y medio de pandemia, fuimos a ofrecer nuestro apoyo a los servicios de salud de Chile; con la tecnología de Webfleet Solutions participamos en una solución para el sistema de salud chileno, y pudimos aportar al acortar los tiempos de desplazamiento de sus funcionarios, de esa manera pasaron de atender 10 pacientes por día, hasta llegar a 50 por jornada", explica el ejecutivo de E-Viaja en el video, que se encuentra disponible en Youtube.



En un mundo que nos sorprende cada día, la capacidad de adaptación es clave

Nuestras soluciones

- Consultoría y Asesoría Empresarial
- Asesoría Legal y Tributaria
- Auditoría



Prepárate para responder con agilidad al entorno cambiante en el que nos movemos. Conoce más en www.pwc.cl

Maco Tattersall cierra alianza con lubricantes Mobil

Desde ahora, Maco Tattersall junto a todas sus marcas de camiones International, FAW y DongFeng recomendarán a sus usuarios utilizar los lubricantes Mobil™, en toda su gama de productos, desde el aceite de motor, pasando por fluidos para transmisión, fluidos hidráulicos y otros, entregando calidad y gran cobertura en todo Chile para proteger la eficiencia de estos camiones, al mismo tiempo que aumentan su vida útil y precio de retoma. "Hace tiempo buscábamos la oportunidad de cerrar una alianza con un líder en el área de lubricantes y tuvimos la oportunidad acercarnos a la gente de Copec Mobil™, líderes del mercado. Estamos



muy contentos porque nos brinda la oportunidad de ofrecer un muy buen lubricante a nuestros consumidores y un excelente nivel de servicio", comentó Eduardo Saint Marie, Gerente de Post Venta de Maco Tattersall.

Cristián Condell, subgerente de lubricantes de Copec Mobil™, por su parte, también dio su visión. "Este acuerdo es muy importante

para nosotros, nos permite asociarnos con marcas relevantes como International, una marca americana y de reconocida trayectoria, además de Faw y DongFeng, de origen asiático, que cuentan con una extensa gama de modelos. Además tenemos una serie de productos para una serie de equipos que trabajan en conjunto con los camiones", comentó el ejecutivo. 📞

Schneider Electric estrena transporte eléctrico



Schneider Electric, empresa de transformación digital en gestión y automatización tiene operativo, desde el miércoles 3 de noviembre, su primer camión eléctrico en la planta de Santiago, que laborará en la logística interna de sus

procesos. Mediante una alianza con DLT Chile se pudo concretar esta iniciativa. El nuevo camión eléctrico es el resultado de un año de trabajo que comenzó con un proceso de licitación de servicios logísticos de DLT Chile con Schneider Electric.

"En nuestro compromiso por ser una compañía más sustentable y amigable con nuestro planeta y a la serie de iniciativas de circularidad y energía limpia, hoy sumamos la utilización de un camión

eléctrico para la logística interna de nuestros procesos, que tendrá como labor el abastecimiento de toda nuestra red de contratistas, incluidos nuestros CET tanto en la comuna de Puente Alto como en San Joaquín. Seguiremos trabajando en base a nuestro compromiso de 0 emisiones y demostrando día a día que, para Schneider Electric, la sustentabilidad y la eficiencia van de la mano", explicó Carlos Rizik, Gerente de Planta de Schneider Electric Chile. 📞

Mundo Hino: el nuevo club de beneficios que incluye desde ahorro en combustible hasta cambio de neumáticos sin costo



Ser dueño de un camión Hino es mucho más que tener un camión de primera calidad. Ahora, también es ser parte de un exclusivo mundo de beneficios y servicios que Club Hino otorga automáticamente. Estos beneficios incluyen descuentos en bencina, en neumáticos, servicio de asistencia, un nuevo e innovador seguro para las personas, entre otras novedades. En detalle, quienes sean parte de Mundo Hino, podrán optar a la Tarjeta TCT Combustible COPEC, lo que permite a los clientes la compra de petróleo Diesel, Bluemax y lubricantes a lo largo de todas las Copec de Chile, con un descuento de 20\$ por litro de bencina. Además, quienes tengan esta tarjeta contarán beneficios exclusivos en tiendas Pronto en carretera, como acceso gratis a duchas y sala de

descanso con wifi, descuento en lavandería y estacionamientos para transportistas. Otro beneficio es Hino Connect, innovador software que monitorea el camión Hino en todo Chile, obteniendo informes y alertas en tiempo real sobre el rendimiento del vehículo y el comportamiento del conductor.

Además, tendrán acceso a un seguro de accidentes personales Reale Seguros, el cual incluye un año de seguro gratis, para los ocupantes del camión Hino, con un límite de hasta 300 UF por muerte accidental o invalidez, y hasta 3 eventos por año. De esta manera, Hino se convierte en el primer y única marca en el rubro que incluye seguro para las personas.

Mundo Hino también incluye una alianza con neumáticos Michelin. Donde los clientes podrán optar a descuentos, promociones y una garantía exclusiva para clientes Hino.

Quienes sean parte de este club, pueden solicitar de manera gratuita una capacitación Ecodrive, la cual apunta a hacer más eficiente la operación de nuestros clientes, permitiendo maximizar el mayor tiempo posible las unidades en operación, disminuyendo costos, resultando una mayor rentabilidad en el negocio.

Otro beneficio muy importante para nuestros transportistas es el servicio de asistencia en ruta 24/7, todos los días del año y en todo Chile.

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 ASGREMUTRAM L Y S - ANTOFAGASTA
Marianela Cifuentes
- 6 A.G. ASOGRETRANS ANTOFAGASTA
Erwin Gallardo Ossandón
- 7 AG. TRANSPORTES CALLEGARI - LA SERENA
Vittorio Callegari
- 8 AGITSAJ 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 Fuentesalba
- 16 TRANSTECAR AG CURICÓ
Manuel Mora
- 17 ASODUCAM MOLINA
Agustín Pérez
- 18 ASETRANS TALCA
Rodrigo Insulza
- 19 AGRUTOTAL - ASOCIACIÓN TOLVAS TALCA
José Fuentes
- 20 AGRETRANS LINARES
Ricardo Parada
- 21 SOTRAMAULE LINARES
Paulo Valdovinoso
- 22 ASOTRANSAR RETIRO
Manuel Villalobos
- 23 ASODUCAM CAUQUENES
Patricio Moraga
- 24 AGRETRANS CO A.G. - CONSTITUCIÓN
Abraham Leal Ospre
- 25 AGRETRAM CONSTITUCIÓN
Luis Rafael López Mora
- 26 ASETRACON CONCEPCIÓN
Carlos Brett
- 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 Lirco González
- 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

