



# SOBRERUEDAS

REVISTA DE CNTC

Nº32 | MARZO-ABRIL 2022 |

NACE EL CONSEJO  
SUPERIOR DEL TRANSPORTE:  
**JUNTOS CON  
MÁS FUERZA**

SOBRERUEDAS:  
**PRUEBA A LA MAXUS T90**

**¿EN QUÉ ESTÁN  
LAS FEDERACIONES?**

**LA MOVILIZACIÓN QUE  
VINO DESDE EL NORTE**

**CAMIONEROS SE UNEN  
CONTRA LA VIOLENCIA EN CARRETERAS**

Agencia Uno



[www.cntcchile.cl](http://www.cntcchile.cl)

# LOS MEJORES BUSES Y CAMIONES SON **MOTORIZADOS CUMMINS** **ENCUÉNTRALOS AQUÍ**

Encuentra toda la información que buscas para tu bus o camión con motor Cummins en una sola web. **Eficiencia, economía, aplicaciones, potencia y mucho más ¡Encuentra el tuyo!**



Buses



Cargos  
/Traslados  
Intermedios



Camión de  
reparto



Diversas  
marcas



Y más



**MOTORESCUMMINS.CL**  
**PARA BUSES Y CAMIONES**

EDITORIAL	
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico	05
José Egido / Vicepresidente CNTC	06
COLUMNA	
Sergio Pérez / Presidente CNTC	08
FEDERACIONES	
Silvia Salazar / Presidente Fedenorte	10
FEDERACIONES	
Iván Mateluna / Presidente Fedequinta	12
FEDERACIONES	
Luis Calderón / Presidente Fedemaule	14
FEDERACIONES	
Carlos Bretti / Presidente Fedesur	16
REPORTAJE	
Movilización en el norte de Chile	20
REPORTAJE	
Reunión en Iquique de Fedenorte	24
REPORTAJE	
La guerra sobre ruedas	28
PRUEBA SOBRE RUEDAS	
Maxus T90	34
SOSTENIBILIDAD	
Volvo lidera eléctrico en Europa	40
MERCADO	
Scania destaca en equidad	42
REPORTAJE GRÁFICO	
Camiones del recuerdo	46
PRUEBA SOBRE RUEDAS	
Kia Frontier	50
GREMIAL	
Nace el Consejo Superior del Transporte	54
MERCADO	
Siguen al alza las ventas de camiones	60



POR **Rodrigo Castillo**  
Editor Periodístico



## El futuro de la conciencia gremial

Tras algo más de 2 años de continuas crisis, que en el caso de nuestro país comienza en octubre de 2019, el escenario local y mundial cambió de maneras antes insospechadas. Las diversas crisis revelaron lo que antes era invisible: los intrincados mecanismos de la logística internacional, que antes operaban en silencio y que hoy se manifiestan como estridentes realidades como el alza del petróleo y del costo del transporte marítimo, la inseguridad en calles y carreteras y un largo etcétera, que hace más sombrío el futuro.

La logística mundial al desnudo ha traído algo positivo: la creciente conciencia de la importancia de cada parte en el resultado final. Hoy los gremios, no solo del sector transporte, son más conscientes de su valor frente a toda la sociedad. Cada uno hace su parte, en este intrincado mecanismo llamado la economía globalizada. Antes con el silencio que imponía la anterior normalidad; hoy con la conciencia de la importancia de cada uno de los eslabones en esta cadena.

Así, hoy los transportistas y camioneros son más conscientes de su valor en la sociedad. Lo vemos no solo en Chile, mediante pacíficas manifestaciones que buscan poner la atención de las autoridades en problemas específicos, lo vemos en distintas latitudes. Los camioneros se ponen de pie en todo el mundo, en Canadá, en España, en Paraguay, por nombrar solo algunos de las manifestaciones de la familia camionera en el orbe.

Esta nueva conciencia, no es solo para quienes participan de la logística, pronto veremos conciencias similares en trabajadores de la salud, en productores de productos de primera necesidad, y en múltiples áreas, que en definitiva muestran su deseo de mejorar, de crear sociedades más justas e integradas. Solo entendiendo al resto de las partes, en un ambiente de respeto y colaboración, el deseo de un mundo mejor se podrá ver materializado, generando mejores escenarios que el presente, para el desarrollo de las sociedades, y en particular de nuestro país. 🌐



· 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.

contacto@cntcchile.cl  
www.cntcchile.cl

POR **José  
Egido  
Arriola**  
Vicepresidente  
CNTC Chile



## Transporte carretero al filo de la navaja

Son tantas las no conformidades que tiene este gremio, que cuesta desenmarañar esta madeja que -año tras año- va creciendo y enredándose más. Puedo comenzar con enredos internos: cada día aparece un "líder" con nuevas ideas y maneras de enfrentar los problemas; hay otros que creen que todo se soluciona con "movilizaciones". Ni hablar de las discrepancias entre las tres ramas que dicen representar el sentir de la mayoría de los camioneros, dejando como la "joya de la corona" la eterna dilatación y postergación – por no decir – neutralización, de todos los problemas, de parte de la autoridad del gobierno de turno, o ministros que tengan relación con el sector, partiendo por el MTT.

Los problemas del país empeoran la situación, y enrarecen el ambiente: a las consecutivas alzas en nuestros insumos tales como el diésel, dólar, se suma la inflación que crece como bola de nieve. Así nos levantamos con menos ánimo y perdiendo dinero, no hay polinomio que resista alzas semanales en petróleo, los repuestos cada día son más caros, la mano de obra calificada es escasa y los contratos leoninos impiden repactaciones anticipadas. El escenario perfecto para que se desate una tormenta y, como es costumbre, pagare-

mos los platos rotos.

Desde esta tribuna hago un llamado a los generadores de carga a ser más empáticos y receptivos con nuestra actividad. Cuando las navieras subieron los fletes marítimos de US\$3.500 a US\$18.000, no tuvieron alternativa y no se escuchó ninguna queja, sin embargo, cuando un camionero debe incrementar sus costos, las amenazas no son pocas. Hoy no hay ningún estudio serio de los verdaderos costos de un viaje, el ICT no refleja la realidad. ¿Alguno de ustedes sabe, cuando viaja a Santiago los costos en TAG? Atravesar Santiago puede llegar a costar \$18.000, valor que no notan, pues les llega a fin de mes.

En estos nuevos tiempos debemos sacar el manual de operaciones de años atrás, cuando la inflación era nuestra compañera de vida. Actualizar costos y amarrarse los pantalones, pues está en juego la subsistencia de nuestra actividad. Para otra oportunidad dejaremos los costos de reposición de material de trabajo o adquirir camiones nuevos. Hoy no hay tarifas en el mercado para renovar con responsabilidad y pensar en la sostenibilidad de esta actividad, que por falta de voluntad política camina en el filo de la navaja. 🇨🇱



Hino te sorprende cada día más.



ANAC RNVM 2021

HECHO EN JAPÓN



POR **Sergio Pérez**  
Presidente  
CNTC Chile



## Fortalecimiento gremial

Los últimos años han sido particularmente duros, para todas las chilenas y chilenos, pero especialmente para quienes laboramos desde el estratégico sector del transporte de carga por carretera. Escenarios profundamente inciertos, violencia en las carreteras de todo el país, la presión sobre la cadena logística internacional, sin mencionar los efectos de la pandemia global por COVID-19, y más recientemente la guerra en Ucrania, configuran escenarios difíciles, complicados, oscuros.

Pero la esperanza resiste. Hoy, más fuerte que nunca con el fortalecimiento gremial que vive en particular el sector de transporte por carretera. La firma y veloz respuesta ante el cruel asesinato de Byron Castillo, en la zona de Antofagasta; el fortalecimiento de la asociatividad en Iquique, gracias a la labor de Fedenorte, liderado por Silvia Salazar, son solo algunos claros ejemplos, de cómo la asociatividad fortalecen nuestro estratégico sector y nos permite ser fuertes como interlocutores válidos, a la vez que defendemos el Estado de Derecho, en todo el país.

Otro ejemplo claro, del cual en CNTC Chile estamos orgullosos, junto a colegas y amigos de otros gremios del sector, es la creación del nuevo Consejo Superior del Transporte. Multigremial creada para fortalecer nuestra

posición, la defensa de una sociedad libre, democrática, cuyo principal objetivo es el emprendimiento, la innovación permanente, respeto por el medio ambiente y las fuentes de energía verde. Desarrollada para brindar a nuestros asociados del Transporte de Carga, Pasajeros y Conductores, oportunidades de desarrollo personal y asociativo en el marco de nuestra actividad de carácter nacional e internacional.

Hoy, en el momento en que muchas instituciones se encuentran desacreditadas y pierden el apoyo de la ciudadanía, vemos con orgullo cómo los gremios ganan en adherencia, en credibilidad y en acción, al instalar y proponer mecanismos pacíficos de mantener el orden, el respeto ciudadano, el estado de derecho y la libertad de emprender y desarrollarse, con un foco en el profesionalismo, y en mejorar las condiciones de nuestros asociados y todos los habitantes de Chile.

Hoy, las asociaciones gremiales parecen ser una de las luces de esperanza, que iluminan el oscuro camino que estos tiempos nos han dejado. En la unión encontraremos la fuerza, la voz y la voluntad para ir por un Chile y un mundo mejor, más justo, con mayores oportunidades y en un ambiente de paz que permita el desarrollo de todas y todos, sin distinción.

- Neumáticos
- Lubricantes
- Accesorios
- Repuestos
- Baterías
- Servicios



Hasta 40% de dscto. en repuestos, neumáticos, accesorios y más...



### PAGA HASTA EN 12 CUOTAS SIN INTERÉS

Disfruta de una nueva experiencia de usuario en [caren.cl](http://caren.cl)  
Puedes pagar todas tus compras con **webpay**  
O por medio de Línea de Crédito en [caren.cl](http://caren.cl) ¡Solicita la tuya!

Promoción válida hasta el 30 de Abril de 2022 y/o hasta agotar stock.  
Todos los valores con IVA incluido. Imágenes de uso referencial.  
Revisa las localidades con cobertura con despacho gratis en [www.caren.cl](http://www.caren.cl)

REPUESTOS - FLOTACENTRO  
**CAREN**  
[www.caren.cl](http://www.caren.cl)

POR **Silvia Salazar**  
 Presidente  
 Fedenorte



## ¿En qué está Fedenorte?

Dos meses muy movidos ha tenido la Federación del norte de nuestro país, bajo la presidencia de la reconocida dirigente Silvia Salazar. Al terrible asesinato de Byron Castillo, ocurrido en febrero, tras lo cual Fedenorte fue un actor articulador de la masiva manifestación camionera, que puso en alerta a las autoridades del ex gobierno; Fedenorte fortalece sus posición como gremial y sigue con sus objetivos de mejorar el transporte de carga camionero en la zona.

“Seguimos tratando de mejorar la autoridad para todos los transportistas y camioneros, porque todos somos una misma familia, sin distinción de a qué asociación o gremio pertenecen”, analiza Silvia Salazar. “En esa línea seguimos tratando de poner en atención a las autoridades sobre la alarmante falta de lugares de descanso habilitados con seguridad y servicios para todos los camioneros”, agregó.

La situación en el norte del país, desde la óptica del transporte de carga por carretera, está en gran parte definida por su geografía. “Tenemos más de 500 kilómetros entre cada ciudad. Así, cada vez que uno de los nuestros viaja por esta zona, se enfrenta a caminos sin ninguna asistencia, que hoy son más

peligrosos debido a la inmigración ilegal”, analiza la dirigente.

A esto se suma, la falta de responsabilidad y compromiso de las empresas concesionarias de las autopistas, que configura otro problema grave para los transportistas que operan en el norte. “Algunos caminos están tan malos, que caerse a un hoyo puede significar perder una llanta o dañar las bandejas de suspensión, así nos vemos obligados a transitar muy lento, lo que no solo implica retrasos, sino que pone en peligro a conductores, camión y carga, ya que a esa velocidad quien quiera robar o asaltarlos solo debe subirse al camión, casi caminando”, afirmó.

En esa líneas las acciones que planea Fedenorte tienen que ver con visibilizar y buscar que las empresas concesionarias de las autopistas se hagan responsables, tanto de mantener en buen estado los caminos, como de brindar seguridad y lugares de descanso a los camioneros. “Dejamos millones de pesos en peaje y resulta que no se hacen responsables de la seguridad, ni de mantener las vías. Esta situación debe parar, ya que puede terminar en situaciones tan trágicas como los sucedido con el joven Byron Castillo”, finalizó Silvia Salazar. 🗨️

**EPYSA**  
EQUIPOS



SEMIRREMOLQUE  
**BATEA**

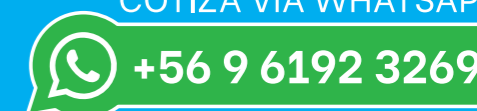


**SOY RANDONERO**

COMPRA  
 TU EQUIPO



COTIZA VÍA WHATSAPP



SEMIRREMOLQUE  
**ESTANQUE**



REMOLQUE



SEMIRREMOLQUE  
**SIDER**



**RANDON**

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

Iquique | Antofagasta | Coquimbo | Santiago | Rancagua | Placilla | Talca | Concepción | Los Ángeles | Temuco | Puerto Montt

POR **Iván Mateluna**  
Presidente  
Fedequinta



## ¿En qué está Fedequinta?

Siempre atentos a la situación de los puertos, tanto marítimos en Valparaíso y San Antonio, como el puerto terrestre de Los Andes, se encuentra Fedequinta, la gremial cuyo presidente es Iván Mateluna.

“La situación de los puertos sigue siendo extremadamente difícil y complicada para los transportistas y camioneros que operan en puertos en esta zona”, comenta Mateluna, y añade, “ Estamos tratando de resolver estos problemas logísticos. Hemos pedido una reunión con la gremial San Felipe - Los Andes, para poder ayudar a resolver los problemas que tienen ellos también, la idea es que todos los camioneros y transportistas tengan mejores condiciones de trabajo y mejor calidad de vida”.

Las diversas problemáticas que enfrenta Fedequinta se traducen, en la práctica, en larguísimos tiempos de espera, principalmente en los terminales portuarios. Enfrentamos falta de espacio, los camiones demoran en entrar a puerto, etc. Todas esas cosas las estamos tratando de resolver, pidiéndoles a cada uno de los actores que mantengan niveles de servicios mínimos, o un agendamiento que realmente puedan cumplir”, cuenta Mateluna.

Respecto a la evolución de los problemas en los puertos, Iván Mateluna analiza que la si-

tuación no ha cambiado mayormente entre el año pasado y hoy. “No ha habido una mejora. Ellos mejoran sistemas tecnológicos, que en teoría mejoran la logística, lo cierto es que ha aumentado mucho la carga, tanto de containers que llegan como los que salen. Simplemente la red no está preparada para enfrentar este tráfico. La pandemia dejó, a muy mal traer las actividades relacionadas con el comercio exterior y no han sido capaces de retomar el ritmo que tenía antes el sistema portuario”, comenta el dirigente.

Para Fedequinta, simplemente la capacidad instalada no da el ancho: “Falta gente, muchos de los que trabajan en los puertos, trabajan de Uber, no llegan a las líneas logísticas, faltan conductores. Tenemos un déficit en todas las áreas hoy del comercio exterior”.

“Hemos tenido algunas reuniones con las autoridades, nuevas pero llevan muy poco tiempo y se ven algo atochados con su instalación, hoy es muy temprano para hacer una evaluación de las autoridades, habrá que esperar un par de meses para ir a sentarse a conversar. Lo que sí esperamos no ser nosotros los que tengamos que pedir reunión, sino que ojalá la nueva autoridad nos busque a nosotros para interiorizarse de los problemas que enfrentamos nosotros”, finaliza Mateluna. 🗨️

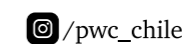
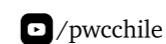


## The New Equation

La nueva estrategia global de negocios de PwC

Somos una red de especialistas. Combinamos ingenio, experiencia e innovación tecnológica para entregar resultados sostenibles y construir confianza.

Conoce más en [pwc.cl](https://www.pwc.cl)



POR **Luis Calderón**  
Presidente  
Fedemaule



## ¿En qué está Fedemaule?

En compás de espera se encuentra la federación liderada por Luis Calderón. "En este momento tenemos una mesa de trabajo con la gobernadora del Maule, Cristina Bravo, para ver todo lo que nos afecta en términos de delincuencia, lo que nos afecta en particular a nosotros los transportistas en esta región", comenta Calderón.

Las autopistas siguen siendo uno de los temas principales en la agenda de Fedemaule. "Estamos viendo el asunto del by pass de Talca, de manera que gran parte de la mano de obra y los servicios que requieran los trabajos sean de esta misma zona. Queremos que todos sean de la región, que signifique un aporte a la economía local", afirmó el presidente de Fedemaule.

Por otro lado, la federación de la zona se encuentra participando en la Unión de Gremios por el Maule, donde participan gremios de diversas áreas productivas como la construcción, el área forestal, la industria agrícola. "Es decir los gremios más grandes de la séptima región. Nos estamos uniendo para tomar todos estos temas en conjunto", afirmó el dirigente.

Relata además que la zona se encuentra afectada por altos niveles de delincuencia, que según cuenta Calderón, son los mismos problemas que afecta a Santiago. "Está apareciendo

portonazos, robos a bancos, robos de madera que se veían más al sur, entonces como comunidad maulina estamos tratando de poner atajo a estas situaciones", agrega.

La Federación de la séptima región estuvo en alerta durante febrero, para brindar apoyo a Fedenorte y las asociaciones del norte, ante las manifestaciones frente al asesinato de Byron Castillo.

"Además tuvimos una primera reunión con el delegado presidencial, Humberto Aqueveque. Con él quedamos de juntarnos cada dos meses para ir viendo los avances en las diversas problemáticas que tenemos y que se pueden ir dando", contó.

"También participamos de la creación, en Curicó, del Consejo Superior del Transporte. Nos parece muy bien que nos agrupemos, tal como lo estamos haciendo acá en la región. Es importante que el transporte se una y llegue a ser uno solo, que estén los camiones, buses, y los transportistas unidos podamos actuar en bloque, frente a las autoridades nos fortalece mucho. Si hablamos que tenemos más de 30 mil trabajadores en nuestros petitorios, es bien distinto frente a la autoridad al momento de sentarse a conversar. Es una iniciativa muy buena y nos da fuerza", finalizó Luis Calderón, de Fedemaule. 🗨️

VOLVO

# CAMIONES VOLVO

Calidad, Seguridad y Cuidado por el Medio Ambiente



[www.volvochile.cl](http://www.volvochile.cl)

Volvo Trucks. Driving Progress



POR **Carlos Brett**  
Presidente  
Fedesur



## ¿En qué está Fedesur?

Con una nueva directiva, encabezada por Carlos Brett, se encuentra Fedesur, una de las federaciones que enfrenta una de las problemáticas más duras del escenario camionero nacional, que emana de la violencia que parece imparable en la macro zona sur.

“Tenemos el desafío que son 3 o 4 pilares fundamentales, que es recuperar la seguridad en la zona, además de seguir trabajando en la zona con las bases, en la mejora de la actividad, que acá enfrenta problemas particulares. Vemos que cada día se nos estrecha más este camino, a raíz del término del estado de excepción de la zona, hoy se nos hace casi imposible trabajar”, contó el presidente de Fedesur.

“Estamos trabajando en la coordinación de las primeras reuniones internas de nuestra zona, a nivel local, de la zona de Puerto Montt, Valdivia y Concepción para pedir luego las reuniones a la autoridad y llevarles alguna propuesta. Cabe mencionar que hace muy poco nombraron a la nueva Seremi de transporte que demoró mucho, mientras vemos como la sangre corre, ya nos parece insostenible seguir trabajando así”, relata Brett.

Respecto al término del estado de excepción es claro: “Fue demasiado notorio: se terminó el estado de emergencia y todos los días se han registrado hechos de violencia, tuvimos 3 camiones afectados, luego dos más, en la zona de Lumaco, capitán Pastene, hay un foco potente. Para muestra un botón, llegó el subsecretario Monsalve y no lo dejaron pasar, tuvo que salir arrancando, literalmente. Lo mismo le pasó a la Ministra Siches, entonces si no los respetan a ellos, ¿qué queda para nosotros? se pre-

gunta el presidente de Fedesur.

Respecto a la cercanía de la federación del sur del país con las nuevas autoridades, el presidente comenta que aún no han habido gestos de acercamiento entre las partes. “Nosotros estamos completamente disponibles para el diálogo, pero al parecer no existe mucho interés de parte de la autoridad de establecer este diálogo que según ellos iba a terminar con todos los problemas, además han demorado mucho en asignar las autoridades correspondientes, lo que nos hace dudar de la prioridad que le da el Gobierno a nuestros problemas. Si me preguntan quien es la Seremi de transporte, no lo tengo ni siquiera en la mente”, agrega el dirigente sureño.

Fedesur, en tanto, prepara su agenda de reuniones locales, para definir entre los transportistas los pasos a seguir, y enfrentar los próximos meses con unidad y con una agenda coherente con sus objetivos de mayor seguridad para la zona.

Respecto a las medidas que los mismos integrantes de Fedesur están tomando para mejorar la protección de camiones y conductores, se han dado soluciones insólitas. “Nos han ofrecido de parte de proveedores privados, hasta chalecos antibalas y policarbonatos especiales que se utilizan en los autos blindados para equipar los camiones, pero evidentemente esto tiene un tremendo costo, y sentimos que no es lo que corresponde, no es una solución. Es lo más extraño, ni siquiera hemos podido digerir esa oferta, estamos tan presionados que jamás pensamos que nos llegue esta oferta. Estamos realmente impresionados por lo que estamos viviendo”, finaliza el dirigente. 🗨️

## CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

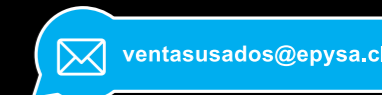


CON TODO EL RESPALDO, TRAYECTORIA Y SERVICIO DE EPYSA EQUIPOS.

COMPRAMOS TU  
**RANDON**  
USADO



✓ **SEGURO**  
✓ **RÁPIDO**  
✓ **FÁCIL**



POR **Gonzalo Vergara**  
Senior Manager  
del área Legal y  
Tributaria de  
PwC Chile



## ¿Qué son las sociedades de profesionales?

La reforma tributaria de febrero de 2022, modificó la Ley sobre Impuestos a la Ventas y Servicios. A partir de enero del próximo año, la generalidad de los servicios estarán gravados con impuesto al valor agregado (IVA). Antes, solo algunos servicios estaban afectos a aquel gravamen.

Por el alto impacto de la medida, se adecuó la ley para que pudieran mantener la tributación de varias prestaciones. Así, los servicios médicos ambulatorios mantendrán el régimen que tenían, sin la carga del IVA.

Tampoco la tendrán los servicios de las sociedades de profesionales, lo que lleva a revisar qué son estas empresas, que corresponde a un concepto más complejo.

Lo primero es que, si bien cualquier tipo de sociedad puede prestar servicios profesionales, no cualquiera clasifica como una sociedad de profesionales.

Lo anterior implica que un mismo servicio podrá estar gravado con IVA o exento de él, solo por el tipo social de empresa que lo presta. Así, si una empresa de abogados o contadores se organiza como sociedad anónima o sociedad por acciones, deberá pagar IVA, aunque cumpla los demás requisitos para ser sociedad de profesionales.

El SII considera que las sociedades de personas pueden ser calificadas como sociedades de profesionales, excluyendo las sociedades de capital. En una interpretación formalista, el SII ha señalado que las empresas individuales de responsabilidad limitada no pueden ser calificadas como sociedades de profesionales, porque

si bien son una persona distinta de su dueño, no son sociedades.

La ley no define el concepto, por lo que todos los requisitos para que una compañía pueda ser calificada como una sociedad de profesionales son producto de interpretaciones administrativas basadas sobre un críptico texto legal.

Otro de los requisitos es que las sociedades de profesionales deben estar integradas exclusivamente por individuos de profesiones similares, o por otras sociedades de profesionales con ese requisito: no admiten socios capitalistas o de profesiones diferentes.

Además, las sociedades de profesionales solamente pueden ser dueñas de bienes relacionados con la actividad a la que se dedican los socios, y exclusivamente, pueden contratar personal para asistir la labor profesional de los dueños.

Es una figura que no admite el crecimiento, que se caracteriza porque los empleados comienzan a prestar los servicios de la empresa. Cuando ocurra, el efecto previsible será que, al corresponder el grueso de los costos de dichas compañías a remuneraciones, que no dan derecho a crédito fiscal, el IVA que deberán pagar puede ser una especie de impuesto a los ingresos. Luego, debido a que la incidencia del impuesto obedece a las características particulares de cada mercado, y no a normas legales, muchas empresas que prestan servicios profesionales, pero que no cumplen con los requisitos como sociedades de profesionales, se verán severamente afectadas. ☹️

# BOLOGNESI



## BOLOGNESI SpA

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

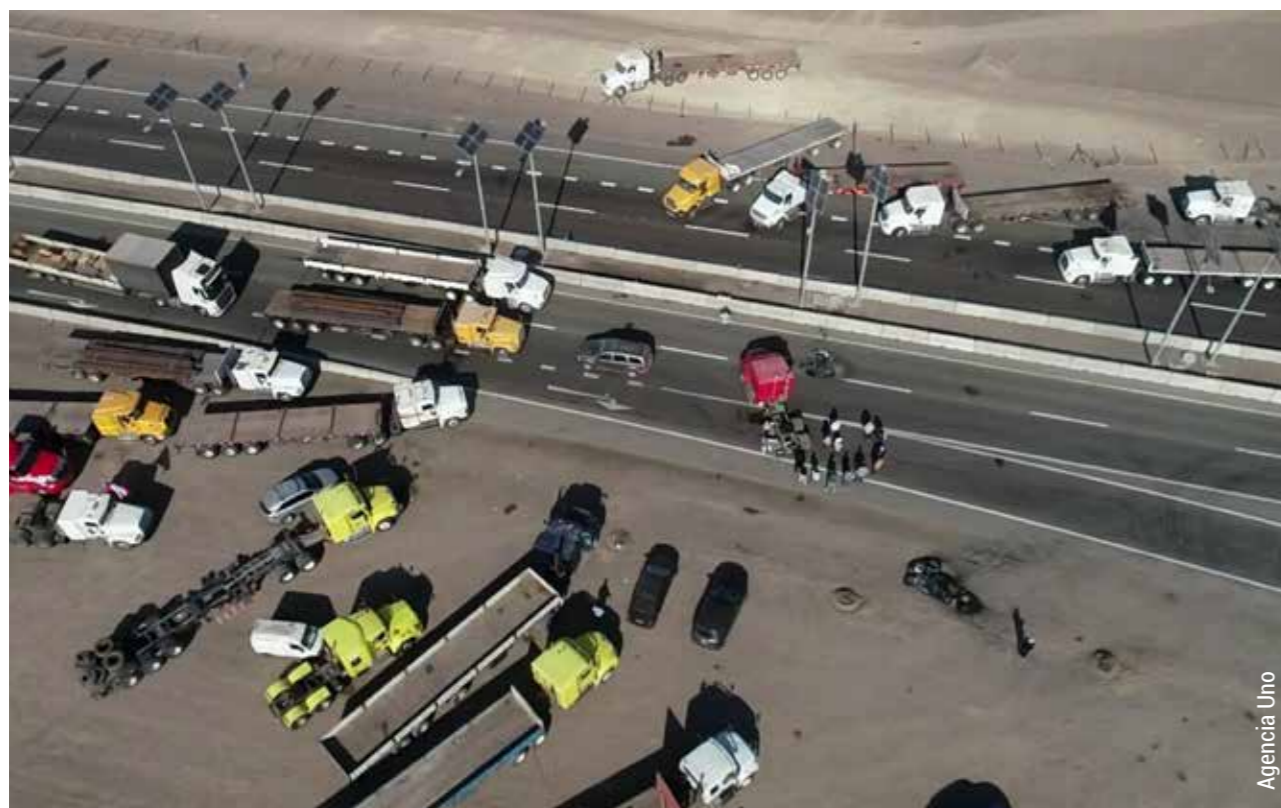


Por muerte de camionero en Antofagasta

# EFFECTOS DEL ASESINATO DE BYRON CASTILLO: NUEVA LEY DE MIGRACIONES EN CHILE

La muerte del camionero Byron Castillo (25) en el norte del país resaltó los problemas de migraciones en la frontera del país. El hecho provocó manifestaciones en Antofagasta pidiendo justicia en este caso y mayor seguridad para los transportistas de carga en Chile.

Paulina Canelo y Rodrigo Castillo. Fotos: Fedenorte.



Agencia Uno



Byron Castillo.

El jueves 10 de febrero, en la Ruta B-400 falleció el camionero Byron Castillo, el camino que une Antofagasta y Mejillones. De acuerdo a los antecedentes que maneja la Fiscalía, un grupo de sujetos transitaba por el lugar cuando comenzaron a lanzar objetos a los camioneros que se encontraban en la ruta. Según el testimonio de uno de ellos, Byron Castillo, de 23 años, fue arrojado desde el paso nivel. El informe del Servicio Médico Legal concluyó que su muerte se produjo por un traumatismo encefalocraneano.

Comenzaba con este trágico suceso, una de las movilizaciones más importantes del último tiempo. Byron se convirtió en el mártir que visibilizó la problemática de la crisis migratoria en las regiones que hacen de frontera en el norte de nuestro país.

"El día 10 de febrero recibí una llamada telefónica", comenta Man-

rianela Cifuentes, presidenta de Asgremutrans, recordando ese nefasto día. "Era Erwin Gallardo, vicepresidente de Fedenorte. Era para

contar que habían matado un conductor de camión, lo acaban de tirar de un paso sobre nivel en la carretera, me contó. Casi se me sale el corazón por la boca", recuerda angustiada la conocida dirigente.

Pronto la información se masificó por las redes sociales de los camioneros de la zona, en todo el país. Pronto transportistas y camioneros de la zona norte y todo Chile comienzan a plegarse en una movilización espontánea para que las autoridades en activo para esa fecha tomaran cartas en el asunto rápidamente ante el cruel asesinato y las nefastas consecuencias de la inmigración ilegal en la frontera macro zona norte.

"CNTC jugó un rol clave. El conductor era parte de la familia de Fedenorte, por eso no podíamos

## ¿QUÉ ANTECEDENTES SE CONOCEN DEL CASO?

Hasta el momento hay tres sujetos identificados: Edgardo Rafael Siso Mosqueda (33), Víctor Alfredo Arcilla Arambule (32) y un menor de edad, todos de nacionalidad venezolana.

El Juzgado de Garantía de Antofagasta decretó prisión preventiva para los imputados por homicidio calificado y fijó 90 días como plazo de investigación. El fiscal que lleva el caso, Liborio Fajardo, señaló que los acusados "actuaron en grupo con alevosía, pues toman a la víctima por la espalda cuando se retiraba del lugar".

El crimen no solo provocó manifestaciones, bloqueos y cortes de rutas en zonas del norte del país que amenazan el abastecimiento de suministros en Antofagasta. También presionó al gobierno de Sebastián Piñera para agilizar la publicación de una nueva Ley de Migraciones.

Tanto el gremio de camioneros como la familia de Byron Castillo siguen exigiendo justicia. En el último viaje del ministro del Interior, Rodrigo Delgado, ofreció una pensión de 212 mil pesos a la familia del camionero fallecido en el norte del país. Sin embargo, su madre, Milenka Herrera declaró que la rechazaría y solicitó una reunión con él, solicitud que no fue respondida. En la misma línea espera que el gobierno entrante sí les de una solución o al menos accedan a una reunión con la familia.

permitir que esto ocurriera. Al día de este trágico suceso, recibí una llamada del alcalde, Jonathan Velázquez, citándome al día siguiente a la alcaldía, con la posibilidad de ir con más transportistas. Al mismo tiempo, llama Carlos Brettí, hoy presidente de Fedesur, que casualmente se encontraba de visita en Antofagasta. Ahí surge como una voz importante del movimiento que trajo al Ministro del Interior del gobierno anterior, Rodrigo Delgado", cuenta Marianela. "En ese momento le pedí a Carlos Brettí que me acompañara a hablar con el alcalde. Antes les avisé a todos los transportistas que iban. Cuando subimos a la oficina, estaba la madre de Byron, que se revolcaba de dolor en su asiento. El alcalde puso a disposición una cancha para velar el cuerpo de Byron, además de ayuda para los

servicios fúnebres", cuenta Marianela de Asgremutrans.

**COMIENZA LA MOVILIZACIÓN**

La primera de las movilizaciones realizadas tras el deceso de Byron, fue cerrar los accesos al aeropuerto de Antofagasta, luego siguió Calama. Todos se sumaron, porque todos los camioneros de la zona transitan por esa carretera. Pronto, todos los camioneros de Chile se plegaron a la movilización.

El 12 de febrero, apenas 2 días después del asesinato de Byron,

llega a la zona el ex ministro de Interior, Rodrigo Delgado para conversar sobre el peticorio de los transportistas para deponer el paro. "Inicialmente fuimos para exigir la nueva Ley de Migraciones, y el estado de excepción, para lograr imponer el orden en la zona", recuerda Marianela, y añade, "Logramos fortalecer la seguridad de nuestros conductores y sacar adelante las demandas más urgentes antes de desmovilizar a los camioneros", cuenta Marianela Cifuentes.

"Es muy importante que los trans-

**HASTA EL MOMENTO HAY TRES SUJETOS IDENTIFICADOS: EDGARDO RAFAEL SISO MOSQUEDA (33), VÍCTOR ALFREDO ARCILLA ARAMBULE (32) Y UN MENOR DE EDAD, TODOS DE NACIONALIDAD VENEZOLANA.**



portistas y camioneros, se organizan y se afilian a una asociación. Es una representación muy importante porque nos valida como interlocutores frente al Gobierno y otros actores, ya que ellos - al momento de sentarse a negociar necesitan de gremios legalmente constituidos", analiza Marianela Cifuentes, de Asgremutrans.



**LEY DE MIGRACIONES EN CHILE**

Desde hace ya un tiempo las manifestaciones en el norte del país van en alza. Los camioneros y transportistas de carga por carretera se han unido para exigir más seguridad para el gremio. Para conseguirlo y establecer un diálogo con el gobierno han cortado rutas. En la última ocasión fue a raíz de la muerte del camionero Byron Castillo.

A raíz de estas manifestaciones, el gremio de camioneros alertaba al gobierno del aumento de migrantes ilegales que ingresaban a Chile de manera ilegal. Este se transformó en un punto clave en el "peticorio" de los transportistas en la última manifestación que convocó el gremio: frenar la delincuencia y controlar la migración ilegal en el norte del país.

En febrero de este año comenzó a regir la nueva normativa, la Ley 21.325 de Migración y Extranjería. Esta establece plazos y condiciones para la detención de migrantes, resguarda la información de los ciudadanos extranjeros y despenaliza el ingreso ilegal y lo califica como "infracción", entre otros puntos.

Además de estas modificaciones a la ley, el migrante que ingrese de manera irregular al país (por pasos no habilitados o con documentación falsa) tendrá dos formas de

legalizar su estadía en el país:

1. Solicitar refugio (grupo familiar completo).
2. Solicitar proceso administrativo: Con esta vía se sanciona con expulsión en caso de no acreditar parentesco con una persona de nacionalidad chilena o residente permanente. En tal caso, podrá reintentar este proceso en un plazo de 6 meses luego de su deportación.

De todas formas, el conducto regular establece que se le notificará a la persona que se encuentra con procedimiento de "expulsión en curso" y contará con un plazo de 10 días para hacer sus descargos. Finalizado este proceso, el Servicio Nacional de Migraciones notificará el resultado del proceso.

Según cifras oficiales, en Chile, desde 2014 han llegado 1,8 millones de migrantes. Y, solo en los últimos dos años, alrededor de 20.000 personas han ingresado ilegalmente.

El tema de la crisis migratoria y de seguridad que aumentó por la muerte del camionero Byron Castillo en Antofagasta, instaló un estado de excepción en la zona norte del país y que se extiende hasta la fecha. La medida se sostendrá hasta el 15 de abril, fecha en la que nuevamente el Senado deberá votar en el Congreso si el

# REUNIÓN FEDENORTE: EN LA RUTA DE LA ASOCIATIVIDAD

El 24 de marzo, Fedenorte, la federación liderada por Silvia Salazar realizó una reunión en Iquique para compartir, y analizar las ventajas de pertenecer a una asociación generando una verdadera familia camionera.

Por Rodrigo Castillo. Fotos: Fedenorte.



En febrero pasado, la familia camionera del norte habló, y lo hizo fuerte y claro. No permitirán que un caso tan trágico y evitable, como el vil asesinato del joven camionero Byron Castillo se repita. Por eso, los camioneros del

norte actuaron rápido y la movilización tuvo ecos en todo Chile.

Tras esa veloz respuesta, la organización de las asociaciones del norte, parte de Fedenorte, liderada por Silvia Salazar. La co-

nocida presidenta de las federación nortina, desde Arica apoyó la espontánea movilización, movida por la indignación contenida por los problemas derivados de la inmigración ilegal y la falta de seguridad en las rutas. El nuevo

mártir, Byron Castillo fue la gota que colmó el vaso y las consecuencias pronto llegaron al Ministerio del Interior.

Tras las negociaciones con el Ministerio del Interior, y tras el análisis posterior, la presidenta de Fedenorte, generó una reunión de la federación en Iquique, una ciudad con una alta presencia de transportistas, pero con escasa asociatividad. Un factor, que a juicio de Silvia Salazar, es clave en resolver las problemáticas del estratégico sector transporte carretero.

## EL ANÁLISIS

“Esto fue una movilización no planificada. Cuando me llama Erwin Gallardo, me dice esto no puede pasar, vamos a atravesar los camiones. Aunque era un acto que nace desde Antofagasta, al ser parte de nuestra Federación, había que darle todo el apoyo. Esto es igual que con la familia, si toca a uno, aparecen todos para defenderse. De esta manera, no teníamos petitorio, estrategia, nada, solo dos puntos: la promulgación de la Ley de Migración, y la declaración del Estado de Excepción en la zona norte”, relata Silvia.

Fedenorte con el apoyo de otros dirigentes como Carlos Bretti de Fedesur, Marianela Cifuentes de Asgremutrans y Erwin Gallardo, vicepresidente de la federación nortina, fueron capaces de articular una movilización pacífica pero muy efectiva en llamar la atención del gobierno. En 2 días llegaba el ex ministro de Interior,



## “LA PRESIDENTA DE FEDENORTE, GENERÓ UNA REUNIÓN DE LA FEDERACIÓN EN IQUIQUE, UNA CIUDAD CON UNA ALTA PRESENCIA DE TRANSPORTISTAS”.

Rodrigo Delgado, a negociar con los dirigentes camioneros para bajar los bloqueos impuestos por transportistas. Un enorme No a la Violencia, que una vez más los camioneros supieron imponer.

“Todo comenzó sin tener vocerías, ni petitorio. En Antofagasta estaba Marianela Cifuentes, y casualmente de vacaciones, Carlos Bretti, presidente de Fedesur. Le pedí que apoyara a Marianela en negociar con el ministro, cuando llegara. Me llama el subsecretario y me pide despejar una vía para que pase el ex ministro Delgado y comienza la negociación: 7 horas y media. Por eso comienzan a aparecer transportistas de otras ciudades, Calama, Mejillones, Tocopilla, para conversar con el ex ministro. Pero Iquique no se hizo

presente”, recuerda la presidenta de Fedenorte.

“Cuando el ex ministro hace la oferta, le preguntamos a toda la gente, y si están de acuerdo aceptamos la negociación. Todos dicen que sí, ganamos varios puntos: helicóptero, drones, aviones, que por cierto no funcionan. No hay combustible”, afirma Silvia y continúa: “con el acuerdo listo, le pedí al ex subsecretario de Interior, Galli, que saliera hablando el propio ministro Delgado, para mayor transparencia. Pasan 20 minutos y se realiza la rueda de prensa. De esa manera levantamos el paro, con Marianela Cifuentes para hacerlo”, añade.

17 personas firmaron el compromiso de terminar con la movili-



**“NOS INTERESA QUE SE AGRUPEN, QUE FORMEN SU ASOCIACIÓN, PORQUE SABEMOS QUE GANAMOS A LA HORA DE SER INTERLOCUTORES FRENTE A LA AUTORIDAD”, SILVIA SALAZAR.**

ción. Lamentablemente algunas bases movilizadas no se enteraron. “Los transportistas de Iquique comienzan a decir que ellos esperan una carta del Ministerio por el acuerdo, no levantamos el paro hasta que llegue la carta, en circunstancias que ya estábamos desmovilizados”, relata Silvia.

Anterior a la movilización por el asesinato de Byron Castillo, los transportistas de Iquique habían realizado un paro, en Arica lo apoyamos, pero no Antofagasta. “Ese era un paro social, muy distinto a la movilización por Byron. Pero ellos insistían que no habían firmado, que no se debía bajar la movilización, entonces se les aplicó partes a todos los que estaban interrumpiendo el tráfico en las carreteras. Entonces fue cuando un colega de El Tamaru-

gal, me propuso hacer una reunión de transportistas en Iquique, para conocer su visión del sector.

#### REUNIÓN EN EL NORTE

Luego de la movilización por mayor seguridad, los transportistas de Iquique realizaron un paro, que tuvo poca convocatoria. “Les dije, hagamos una reunión, vengan sus dirigentes y si mañana se quieren sumar a nosotros, bienvenidos, hablé con el presidente de CNTC, Sergio Pérez, que me dice que asistirá al encuentro”, recuerda la dirigente.

La reunión, con una asistencia estimada entre 40 a 50 personas, comenzó de manera difícil. Los protocolos y programas de las reuniones y consultivos de CNTC son claros y están diseñados para

promover el respeto entre las partes. Eso provocó un desorden inicial, cuando tomaban la palabra, sin orden alguno.

Tras volver al orden, con la intervención del presidente de CNTC, Sergio Pérez y la misma Silvia Salazar, los transportistas de Iquique comienzan a comentar desde su experiencia y desafíos, su visión. Llegamos a la conclusión que ellos van a plasmar sus demandas, y generaremos mesas de trabajo para darles curso.

“Creo que en el norte sigue habiendo mucho machismo, me ven como una presidenta fuerte en Fedenorte y muchos dicen: ella no. A nosotros como Fedenorte y CNTC, con don Sergio, nos interesa que se agrupen, que formen su asociación, porque sabemos que ganamos a la hora de ser interlocutores frente a la autoridad, es preciso tener claridad de lo que pedimos, y cuándo actuamos, para que no haya está desinformación que sucedió”, agrega.

“Al final logramos algo histórico: reunir a todo el norte camionero en un lugar. Terminamos todos de abrazo y seguimos trabajando, con un nuevo poroto anotado para la CNTC en su rol de articular al gremio y crear asociaciones para defender el transporte de Chile. La reunión tuvo éxito, fue buena. Todos se expresaron, se sentían algo abandonados, no tienen ni dirigentes, ni representación, pero logramos ayudarlos a ordenarse y a trabajar todos juntos como una familia camionera que somos”, finaliza Silvia Salazar. 🗣️

## VIDEO TELEMÁTICA PARA TUS FLOTAS

- ◆ Más seguridad para tus choferes
- ◆ Alertas inteligentes ante eventos peligrosos

Servicio de Monitoreo Mensual\*:

**\$21.000**

+ IVA (hasta 5GB)

Equipo

**\$350.000**

+ IVA



**GPS7000**

◀ CONTROL · GESTIÓN · AHORRO ▶

**CONSULTA AHORA**

\*Incluye monitoreo vía GPS.

Motores en la Guerra:

# UN PODERÍO “HERMANO”, PERO DESIGUAL

Tras su separación de la Unión Soviética en 1991, Ucrania heredó el armamento de Rusia, incluida una fuerza terrestre que se compone de tanques y vehículos de apoyo. De esta manera, salvo contadas excepciones, lo que se ha presentado en el terreno del conflicto de la más reciente guerra que sacude al orbe son unidades principalmente “pares”, aunque con una distancia en su nivel de actualización.

Textos: Pamela Squella/ Fotos: Commons





“Todos los vehículos blindados involucrados en el conflicto entre Ucrania y Rusia son de fabricación rusa. Son los mismos, aunque naturalmente con diferencias en sus actualizaciones” contextualiza el Teniente Coronel del Ejército de Chile Rodrigo Gallardo.

El también profesor de la Academia de Guerra de la Institución y especializado en tanques ha sido un observador minucioso de la más reciente guerra que azota al planeta. En conversación con Sobre Ruedas, agrega que la razón de esta “paridad” en cuanto tipo de fuerza terrestre se da, naturalmente, por la otrora pertenencia de Ucrania a la Unión Soviética. Tras su separación en 1991, la nación de Europa del Este heredó el armamento de Rusia, incluida fuerza terrestre que se compone de tanques y demases.

De esta manera, lo que se ha presentado en el terreno del conflicto, salvo contadas excepciones, son unidades principalmente “hermanas”, aunque con una distancia en su nivel de actualización, la cual es mayor en el caso de los rusos.



**“TODOS LOS VEHÍCULOS BLINDADOS INVOLUCRADOS EN EL CONFLICTO ENTRE UCRAINA Y RUSIA SON DE FABRICACIÓN RUSA. SON LOS MISMOS, AUNQUE NATURALMENTE CON DIFERENCIAS EN SUS ACTUALIZACIONES”, TENIENTE CORONEL DEL EJÉRCITO DE CHILE, RODRIGO GALLARDO.**

#### FILOSOFÍA DE CONSTRUCCIÓN

Con todo, recalca el especialista, ambos poseen un poder mucho mayor desde la perspectiva de los ojos locales. “La Fuerza blindada Ucraniana es mucho, pero mucho más pequeña que la rusa, pero son gigantes si la comparamos

con la realidad sudamericana. Los rusos poseen 12.000 unidades y Ucrania 2.000”, ejemplifica. Estas unidades destacan por exhibir una filosofía de construcción muy diferente a los occidentales. En efecto, los tanques, carros y camiones militares rusos han privilegiado siempre lo simple y eficiente por sobre lo tecnológico. Con eso bajan costos, son más fáciles de mantener y producir. Es por ello que siempre tienen grandes cantidades. En cambio, los occidentales siempre han buscado calidad y tecnología



A la hora de especificar a las unidades más paradigmáticas del enfrentamiento vale primero hacer una aclaración: se suele creer que todos los vehículos blindados





son tanques, sin embargo éstos son sólo una parte de un equipo que debe actuar en conjunto.

**TRABAJO CONJUNTO**

“Los tanques no actúan solos, lo hacen junto con otros vehículos que los protegen (carros) las personas le dicen a “todos” tanques, pero es super importante diferenciarlos. Este es un tema muy importante. ¡No todos son tanques! De hecho la mayor parte de los vehículos blindados (aunque tengan orugas y no ruedas) no son tanques”, precisa.

En este sentido, los tanques están diseñados para combatir en campo abierto, disparando a grandes distancias, es decir unos 1.500 a 4.000 metros. Por lo tanto, no son óptimos para el combate cercano, por ejemplo dentro de una ciudad. No están diseñados para eso, pues sería como andar caminando por la calle pero con unos binoculares fijos en los ojos. Son “torpes” en terreno restringido.

Dicho lo anterior, entre los principales tanques rusos están los modelos T72, T80 y T90. Cada nume-

ración alude al año de fabricación y por ende da cuenta de su nivel de modernidad. En el caso de los ucranianos se repiten el T72 y se suma el T64, que en ese caso, pese a ser previo al de la década del 70, actualmente luce más “nuevo” ya que recibió una especial adecuación tecnológica que su “hermano menor” aún no ha tenido.

Con todo, el podio de la modernidad se lo lleva una actualización del T80. “El T-84 es el más reciente desarrollo ucraniano en carros de combate modernos, consistente en un derivado del T-80UD con motor diésel de construcción local. Entró en servicio en las



**“EL T-84 ES EL MÁS RECIENTE DESARROLLO UCRANIANO EN CARROS DE COMBATE MODERNOS, CONSISTENTE EN UN DERIVADO DEL T-80UD CON MOTOR DIÉSEL DE CONSTRUCCIÓN LOCAL. ENTRÓ EN SERVICIO EN LAS FUERZAS ARMADAS DE UCRANIA EN 1999”, RODRIGO GALLARDO.**

Fuerzas Armadas de Ucrania en 1999”, detalla el Teniente Coronel del Ejército de Chile.

A estos tanques los acompañan otros vehículos, que llevan soldados que se bajan y avanzan a pie, apoyados por transportes motorizados. “La idea es ir explotando las capacidades de cada uno y disminuyendo sus vulnerabilidades, mediante un trabajo en equipo”, sigue el especialista. Tales “acompañantes” están compuestos por carros de com-



**BAZ 5921:  
EL CAMIÓN PORTA MISILES**

Una de las defensas más eficaces de Ucrania contra el ataque ruso ha sido el misil OTR-21 Tochka. Se trata de un misil balístico táctico que se mueve por el campo de batalla en el vehículo anfíbio de 3 ejes BAZ-5921, también denominado 9K79. Comenzó a ser utilizado por el ejército en 1976. Cuenta con un motor diésel de 300 caballos de fuerza conocido como 5D20K-300, con un potente sistema de enfriamiento y un precalentador de arranque para operaciones en zonas frías. La producción en masa comenzó en mayo de 1974.



bate de infantería o también llamados BPM, entre los cuales destacan los modelos V1, V2 y V3, mientras que en el caso ucraniano predomina el primero de ellos, es decir el más añoso.

A su vez, cada uno de estas unidades posee vehículos de apoyo logístico que cumplen roles de

abastecedores de combustible, de alimentos, ambulancias y vehículos taller para reparaciones menores en terreno.

En definitiva, todos vehículos que en el campo de batalla son prácticamente iguales, pero que se ven enfrentados según su bandera. ☺

[ PRUEBA SOBRE RUEDAS ]

# MAXUS T90: PICK UP DE ALTO PODER Y TECNOLOGÍA

*Probamos la última integrante del line up de la marca china Maxus, la camioneta T90, una muy interesante aproximación al segmento premium entre las pick ups, con uno de los motores con mayor torque del mercado y una carga tecnológica que sorprende.*

R. Castillo / Fotos: Maxus.



El 2021 fue un año marcado por la feroz competencia entre camionetas que se dió en el mercado nacional de vehículos livianos. Varios destacados estrenos, como Peugeot Landtrek se complementaron con la agresiva oferta de las marcas chinas, como el caso de Maxus que lanzó su pick up mediana T90, que se posiciona por su tradicional T60.

La Maxus T90 es una camioneta más poderosa, muy bien equipada y que se posiciona en el difícil y extremadamente competitivo nicho de las mid size pick ups, con un foco de experiencia de usuario premium, un nicho cada vez más atractivo que se posiciona entre el trabajo y las flotas, hasta el uso recreativo.

Un diseño diferenciador es uno de sus argumentos a primera vista.

Maxus T90 destaca en ello, con un frontal llamativo, en cromado, con el logo de la marca en el centro. Muestra dinamismo con sus aguzados focos, marcados pasos de rueda con molduras que resalta su carácter off road.

Su caja de carga se convierte en un diferenciador, con un portalón trasero llamativo, con el logo de la marca y molduras en resina, con un juego con líneas rojas que generan una integración con las luces traseras. Diferenciador y atractivo, no deja de llamar la atención.

#### INTERIOR TECNOLÓGICO

Una de las experiencias que la Maxus T 90 es capaz de ofrecer es su interior, por la calidad, pero principalmente por la alta cantidad de tecnología desplegada.

El conductor recibe la información de la operación, en doble pantalla de alta resolución: la primera que reemplaza al cuadro de instrumentos; mientras que la segunda -ubicada en la consola central, es la interfaz para los servicios, como climatizador, sistema de entretenimiento, comunicación, navegación y funciones del vehículo, además de pantalla para sus cámaras y diagnóstico de funcionamiento. Respuesta rápida y buen diseño de la experiencia de usuario, la ponen en un alto nivel en experiencia premium.

Asientos tipo butacas deportivas, con controles eléctricos, en cero y con calefacción, volante multifunción y calefaccionado de cuero, panel de instrumentos digital de 10" y pantalla táctil de 12" con Apple Carplay integrado y sistema QD Link para vincularse a equipos



### MAXUS T90 4X4 AT

**MOTOR:** diésel, bi turbo, de 2,0 litros

**Transmisión:** AUTOMÁTICA DE 8 velocidades

**TRACCIÓN:** 4x4 conectada electrónicamente

**POTENCIA:** 215 HP

**TORQUE:** 500 Nm

**CAPACIDAD DE CARGA:** 790 kg.

con sistema Android, además de climatizador automático, keyless entry y botón de encendido, y control crucero solo suman a la experiencia premium que propone.

#### ALTO PODER DIÉSEL

Maxus T90 se mueve gracias a un sorprendente motor diésel, de 2.0 litros, con doble turbo de geometría variable (VGT), que provee de un excelente nivel de potencia de 215 caballos de fuerza, con abundantes 500 Nm de torque, que le permiten a la T90 mostrar gran solvencia frente a caminos difíciles y situaciones off road.

En nuestra unidad de prueba, la potencia y torque son administradas por una transmisión automática de ocho relaciones.

En seguridad ofrece seis airbags, monitor de presión de neumáticos, control de estabilidad y sistemas ABS-EBD-EBS, además de sensores y cámara de retroceso, asistente de inicio de pendiente y control de descenso. También



cuenta con detector de fatiga del conductor, sistema que analiza si el piloto se encuentra en condiciones óptimas para conducir, alertando con anticipación para dejar detener la marcha y así evitar poner en riesgo la integridad de los ocupantes o peatones. Dentro del equipamiento exclusivo para la versión AT, encontramos freno de estacionamiento eléctrico y el sistema Auto Hold, que mantiene detenido el vehículo de forma au-

tomática, sin la necesidad de que el pie esté en el freno.

#### SENSACIONES MAXUS

Con un alto despliegue tecnológico, un motor diésel de alto torque, y una caja automática, al volante de la Maxus T90 es posible percibir de inmediato la alta torsión del motor con la fuerza que se expresa en las primeras marchas de su transmisión.



**“Maxus T90 es ágil en acelerar, y las evoluciones de la caja pasan suaves, sin transiciones notorias, a pesar de la enorme torsión que soporta su cadena de poder”.**

Esta fuerza es tan abundante, que puede parecer que tiene un pequeño lag en su salida, pero no es nada más que el traspaso de los poderosos 500 Nm que se traspasan a sus ruedas. Con mayor presión en el acelerador, la Maxus T90 es ágil en acelerar, y las evoluciones de la caja pasan suaves, sin transiciones notorias, a pesar de la enorme torsión que soporta su cadena de poder.

Una dirección muy precisa, entrega gran control gracias a una

excelente suspensión, que es un punto flaco dentro del nicho de las camionetas medianas. En el caso de Maxus T90 es confortable, incluso en las plazas traseras y sin carga, algo poco común. Este mismo trabajo en la suspensión, unido a su sistema de control de tracción y estabilidad, disminuye casi a cero el coleteo característico de las pick ups sin carga, en terrenos de baja adherencia.

Cuenta con un sistema 4x4 de accionamiento electrónico, con

modos de tracción trasera, doble tracción alta y baja. Es de fácil operación y, con la caja automática muy fácil de controlar en términos de torsión frente a la marcha pasada. Es decir no baja de revoluciones ante mayor demanda de tracción. Es tal la eficacia de sus 500 Nm de torque, que en muchas situaciones con camino complejo, basta mantener el ralentí conectado para contar con la fuerza suficiente para superar los obstáculos.

Una experiencia premium, y muy tecnológica para una camioneta que se posiciona muy cerca de las grandes pick ups, en términos de experiencia, y que cuenta con uno de los motores con mayor poder y torsión en su categoría. 🚚

## Hino rompe récords en ventas de camiones



El pasado mes de febrero, la marca japonesa Hino anotó cifras históricas en cuanto a ventas en el mercado de camiones en Chile, con un 14,6% de market share. Así, se consolida el rendimiento de los últimos años, con un muy buen 2021, ejercicio en que se hizo con el primer lugar en ventas en el segmento liviano y mediano del mercado. Mauricio Herrera, Gerente Comercial de HINO, asegura que todos los buenos resultados han

sido gracias al trabajo realizado por las personas que componen la marca en Chile y al compromiso por y para sus clientes. “En tiempos difíciles, como han sido los últimos años, estamos orgullosos de haber podido consolidar un equipo eficiente y preocupado por nuestros clientes. Nuestro compromiso en la entrega de calidad y seguridad, nos han llevado a lograr un nuevo récord para la historia de nuestra compañía”, señaló.

## Dercomaq es certificada en Giro limpio



La empresa de transporte y tecnología fue certificada por su line up de transportes eficientes y amigables con el medio ambiente. La Agencia de Sostenibilidad Energética le entregó este reconocimiento que reconoce a las compañías de transporte por sus políticas de sustentabilidad y eficiencia energética.

Esta iniciativa busca contribuir en la reducción del consumo energético y las emisiones de gases de efecto invernadero en la industria del transporte.

De esta manera, Dercomaq por medio de la marca JAC Camiones se suma a este ecosistema con un segmento de transporte más amigable con el medio ambiente, uno de ellos es el JAC Urban N55, que es 100% eléctrico.

# VOLVO TRUCKS NÚMERO UNO EN CAMIONES ELÉCTRICOS EN EUROPA

La casa sueca exhibe su alta participación en el emergente mercado de camiones eléctricos en Europa

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Volvo Trucks



La electromovilidad sigue su avance imparable y la casa sueca Volvo mostró las estadísticas recientes en el viejo continente, que lo muestran como el líder en camiones pesados 100% eléctricos en Europa en 2021, con una participación de mercado del 42%.

La industria del transporte de productos por carretera está experimentando una transforma-

ción hacia soluciones cada vez más sostenibles. Las ventas de camiones pesados eléctricos comienzan a crecer, con Europa a la cabeza.

Las estadísticas del grupo de análisis de mercado IHS Markit muestran que, en 2021, se registraron en Europa un total de 346 camiones eléctricos de más de 16 toneladas, un aumento del 193%

en comparación con 2020. Volvo Trucks posee la mayor participación de este mercado, con un 42%. Los países europeos con el mayor número de camiones pesados eléctricos con licencia son Suiza, Noruega, Suecia y los Países Bajos, según las estadísticas publicadas sobre el total de camiones de todas las marcas registrados en Europa en 2021, sin incluir el Reino Unido.



“Estamos decididos a impulsar la revolución de los camiones eléctricos y nuestra posición de liderazgo en el mercado europeo es prueba que lo estamos haciendo. Aunque los volúmenes siguen siendo bajos, vemos que el interés crece rápidamente, tanto en Europa y América del Norte como en otras partes del mundo. En 2021 recibimos pedidos y cartas de intención de compra de más de 1.100 camiones en 20 países. Ofrecer vehículos eléctricos de cero emisiones es una gran ventaja competitiva”, manifestó Roger Alm, presidente de Volvo Trucks.

Volvo comenzó la producción en serie de camiones eléctricos en 2019, siendo una de las primeras marcas de camiones del mundo en hacerlo. Próximamente, cuando también comience la producción de las versiones 100% eléctricas

de los modelos Volvo FH, Volvo FM y Volvo FMX, la marca contará con la línea de camiones eléctricos más completa de la industria mundial. Volvo ya ofrece camiones eléctricos a una amplia gama de clientes en Europa, América del Norte y Australia. El objetivo de la compañía es que para 2030, la mitad de sus ventas totales de camiones sean vehículos eléctricos.

“Estos números muestran claramente que nuestras ventas comenzaron muy bien. Con la oferta de toda nuestra línea en versiones eléctricas, se podrá atender la demanda de prácticamente la mitad del transporte pesado por carretera en Europa. Esta proporción crecerá aún más a medida que aumente la gama de camiones eléctricos y se desarrolle más la infraestructura de carga”, concluye Roger Alm. 🌱

ESTADÍSTICAS DE IHS MARKIT SOBRE EL TOTAL DE CAMIONES (TODAS LAS MARCAS) DE MÁS DE 16 TONELADAS REGISTRADOS EN EUROPA EN 2021, SIN INCLUIR EL REINO UNIDO:

País	Volumen total de camiones eléctricos en Europa en 2021 (todas las marcas)
Suiza	77
Noruega	56
Suecia	47
Países Bajos	42
Alemania	37
Francia	25
Dinamarca	21
España	11
Italia	9
Hungría	7
Polonia	4
Bélgica	3
República Checa	2
Finlandia	2
Irlanda	2
Austria	1
Total	346

“Top Employer 2022” y  
“Sello Iguala Conciliación”:

## SCANIA CHILE DESTACA EN EQUIDAD DE GÉNERO

Los reconocimientos obtenidos por la empresa sueca, dejan en evidencia las buenas prácticas hacia las personas, el entorno laboral, la sustentabilidad, la conciliación de la vida personal, laboral y familiar, además de la promoción de acciones para fomentar la diversidad e inclusión.

Fotos: Scania Chile



En lo que va de 2022, Scania ha logrado dos importantes reconocimientos tanto en su filial nacional como en otros países de América Latina. La marca sueca obtuvo la certificación

ca de transportes sueca, destaca por sus innovadores proyectos. La empresa cuenta con programas de incentivos, de prácticas profesionales y programas de liderazgo, entre otros.



"Top Employer 2022" que entrega la organización Top Employers Institute y el "Sello Iguala Conciliación" dado por el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género.

**"Esto nos confirma que estamos potenciando un entorno de trabajo diverso, colaborativo y abierto para nuestro talento, lo que se ve reflejado en el éxito y desempeño de la compañía", Pascal Zappone, Scania Chile.**

De acuerdo al diagnóstico realizado por el Top Employers Institute bajo las categorías: "Dirección, Formación, Atracción de Talento, Desarrollo, Compro y Unidad, Entorno Laboral, Aprendizaje, Bienestar, Diversidad e Inclusión, Liderazgo y Sustentabilidad" es que Scania obtuvo la certificación "Top Employer 2022" en sus filiales en Chile, Argentina, Colombia, México y Perú.

En la misma línea, Scania, la mar-

Respecto de este reconocimiento, Pascal Zappone (Managing Director) declaró: "Esto nos confirma que estamos potenciando un entorno de trabajo diverso, colaborativo y abierto para nuestro talento, lo que se ve reflejado en el éxito y desempeño de la compañía".

El certificado Top Employer da cuenta del trabajo que ha realizado Scania y el compromiso con el talento de sus profesionales, al ofrecer un entorno laboral atracti-

vo, innovador y un incentivo para potenciarlos. Bajo esta premisa, el Top Employers Institute para Latinoamérica señala que esta certificación da cuenta de los altos estándares en gestión de equipos y personas.

Otro de los hitos que marca el comienzo de este exitoso año para Scania Chile, es la obtención del "Sello Iguala Conciliación" que otorga el Ministerio de la Mujer y la Equidad de Género.

A partir de agosto de 2021, la empresa sueca comenzó el proceso de trabajo para la certificación de la Norma Chilena 3262 de "igualdad de género y conciliación de la vida laboral, familiar y personal". El proceso constó de la implementación de políticas y acciones concretas que eliminen las brechas estructurales de género en Scania.

De esta manera, tras seis meses de trabajo y la implementación de dichos programas, Scania Chile coronó el proceso al obtener el "Sello Iguala Conciliación" y se convirtió en la primera empresa privada de transportes en conseguirlo.

Aracelli Contreras González, fue la Jefa de Procesos y Mejora Continua en este proceso de acreditación, quien señaló que: "Tenemos el firme propósito de aportar a un mundo más inclusivo y equitativo para todas y todos". De esta manera, Scania Chile se compromete en la promoción de igualdad de oportunidades y reducir las brechas en la empresa. 🌱

### SCANIA CHILE, PRIMER LUGAR EN VENTA DE CAMIONES PESADOS 2022

Según el informe de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC A.G), de acuerdo a cifras contabilizadas hasta febrero del presente año, Scania Chile es primer lugar en venta de camiones pesados con 293 unidades comercializadas.

La marca sueca de transportes marcó un hito al lograr el puesto n°1 en este segmento. Considerando que este segmento es uno de los mercados más competitivos a nivel mundial, con más de 24 marcas participantes, Scania tuvo un 20,2% del market share, equivalente a 293 camiones vendidos en Chile.

Los buenos números que obtiene Scania también dan cuenta de la recuperación que se genera en el mercado de camiones a nivel nacional. Según cifras de ANAC, entre 2021 y 2022, el crecimiento en venta de camiones fue de un 18,9%, lo que equivale a 1.155 camiones (livianos, medianos y pesados) comercializados en el país. A diferencia de 2021 que se vendieron 971 camiones en la misma fecha.

El mercado de camiones medianos, entre 2020 y 2021, creció un 54,7% y el del segmento de livianos tuvo un crecimiento de 31,03%. Y, por último, en la categoría de camiones pesados de acuerdo al crecimiento total del mercado fue de 2,26% interanual, según cifras de ANAC.

Al respecto, Pascal Zappone (Managing Director) declara:

"Estar en el primer lugar en un mercado tan competitivo como Chile, compuesto por múltiples marcas y orígenes en competencia, es un orgullo y habla muy bien del trabajo en equipo que venimos desarrollando. Esto es parte de los resultados de ser un Top Employer, certificación que obtuvimos recientemente".

"Nuestros productos destacan por sus sistemas de seguridad, eficiencia, ergonomía y amigables con el medio ambiente. Estas ventajas, no solo se transmiten a los transportistas, sino que también forman parte de la cadena logística de nuestro país", concluye.



# HISTORIA CAMIONERA, LAS FOTOS DEL RECUERDO

Una vez más rescatamos una selección de las emocionantes fotografías de camiones de antaño, del grupo de facebook de Franco Muñoz, (Memorias del transporte Chileno) y su instagram: [www.instagram.com/memoriasdeltransportechile](http://www.instagram.com/memoriasdeltransportechile).

Memorias del Transporte de Chile.



1

**Camión 1:** Se aproxima un nuevo invierno, y con ello vuelven las riesgosas faenas en el sur de Chile, sobre todo en el área forestal. En este recuerdo de 1997, aporte de nuestro amigo Álvaro Inzunza Vergara, un Freightliner FL80 de Transportes Mapel Concepción, con carga completa de metro ruma de pino, sufre los embates tras la lluvia. Completamente enterrado, algo que se ve a diario, tanto en predios como canchas de acopio de madera.



2

**Camión 2:** Hermoso aporte de nuestro amigo Carlos Amaro, recuerdo familiar de su padre posando junto a uno de los hermosos Scania 111 de Transportes Turchan, más recordados popularmente como Transportes Trébol, por el característico trébol de 4 hojas pintado en la puerta de todos sus camiones.

**Camión 3:** Desde Constitución compartimos este recuerdo de 1996, gentileza del buen amigo Carlos Cifuentes, con esta postal



3

de un Volvo NL10 y un Nissan Diesel CWC de la Constructora Yelcho cruzando el Río Maule a bordo de la balsa Maguillines, durante la construcción del espigón de la defensa fluvial.



4

**Camión 4:** Aporte de Rodrigo Norambuena posando sobre un espectacular Diamond Reo 6x4 1967, en configuración camión y carro, camión equipado con un motor Cummins de 180 hp, con caja de cambios de 5 velocidades, más caja auxiliar de 3 marchas, configuración muy común en los antiguos americanos recordados por su doble palanca.



5

**Camión 5:** Desde una de las tantas ferias FISA, que se realizaron en Santiago, compartimos este realmente hermoso Freightliner FLD 12064 con litera, cuando la marca recién estaba ingresando fuerte al mercado chileno, para comenzar a competir con otros fabricantes americanos con larga trayectoria nacional.

**Camión 6:** Recuerdo gentileza de don Carlos Cifuentes Leiva,



posando junto a uno de los recién llegados Freightliner FLD 12064 ST de Transportes Transcarga, para el traslado de ácido en la mina El Teniente de Rancagua, por allá por el año 2000.

**Camión 7:** Recuerdo de la hermosa Región de la Araucanía, con esta fotografía de 1979 de un singular Mack F700 Day-Cab saliendo cargado desde el aserradero Los Boldos, en la comuna de Gorbea. Sin duda llama la atención lo pequeño de su cabina, algo muy raro de ver en la actualidad.

**Camión 8:** Desde Constitución llega este hermoso recuerdo de 1989, cuando un recién entregado Mercedes-Benz SK 2629 de Forestal Copihue, posa con su carga de troncos en la Piedra de Las Ventanas, en la costa del Maule para el calendario Kaufmann de 1990. Estos camiones fueron unos de los primeros equipos en llegar al país con caja de cambios automatizada, convirtiéndose actualmente en casi un estándar para el transporte de cargas.



6



7



8

## CAREN INNOVA CON REINAUGURACIÓN DE SUCURSAL EN CONCEPCIÓN

Caren, compañía líder en ventas de productos para el rubro automotriz, en el marco de su proceso de modernización, este 23 y 24 de marzo de 2022 llevó a cabo la reinauguración de su sucursal en la ciudad de Concepción, ubicada en Arturo Prat 724. El principal objetivo de este im-

portante hito para la empresa, es presentar a sus clientes un diseño, totalmente renovado, que les proporcione mediante la presencia de góndolas, una mayor accesibilidad y visibilidad de productos, entre otras importantes ventajas. Además de potenciar la línea de negocios de Acceso-

rios que Caren a implementado para todos sus clientes.

Se disfrutó de sorpresas, premios, concursos y snacks para acompañar esta significativa celebración, con todas las medidas de seguridad y protocolo covid para sus clientes.



[ PRUEBA SOBRE RUEDAS ]

# **KIA FRONTIER** **DOBLE CABINA:** **CAPACIDAD DE** **TRABAJO PARA** **TODA LA** **CUADRILLA**

*La pandemia dejó efectos insospechados en el transporte. La logística urbana hoy es clave en el sector y son varias las empresas de transporte que comienzan a aventurarse en la "última milla". El Kia Frontier es un buen ejemplar para comenzar a operar con eficiencia y seguridad en la ciudad.*

Textos: Pamela Squella / Fotos: Kia



Hace un par de años nos parecía un imposible, pero una pandemia global llegó y cambió de manera sustancial, no solo el transporte, sino también nuestro estilo de vida. Las medidas sanitarias imprimieron un empuje inédito al e-commerce y con ello, a los negocios de "última milla" y la logística urbana.

Las cifras lo demuestran: tradicionalmente el segmento más vendido en Chile han sido los camiones pesados, enfocados en largas distancias y tareas más severas. En 2021 la participación de la máxima categoría bajó de un 63,3% en 2020, a un 59,2% en 2021 (cifras ANAC A.G.). Esta diferencia, hizo que crecieran tanto los medianos como los camiones ligeros. Así, el año pasado, los medianos subieron de 27,2% en 2020, hasta 29,8% el registro pasado. Mismo caso en los livianos, que pasaron de un 9,6% en 2020, a un 11%.

Para suplir la demanda en liviano, en el mercado nacional existe un

decano: es el Kia Frontier, que probamos en su variante doble cabina.

#### PODER DE CARGA URBANO

La coincidencia de dos fenómenos del mercado: la alta demanda de comercial, junto con la llegada de marcas chinas, muchas de ellas especializadas en los llamados "mini trucks", han cambiado el escenario de la oferta en este segmento. Hoy abundan pequeños furgones y pick ups, con motor de gasolina, ágiles, y con buena capacidad de trabajo, pero Kia es fiel al estilo que le ha ganado millones de usuarios al Frontier: un formato más grande, pero que se puede conducir con licencia clase B, además de un robusto y eficiente motor diésel, que en esta versión llega además bien equipada, y con doble cabina, lo que aumenta su capacidad operativa al poder operar con toda una cuadrilla de trabajadores, más su equipo.

Además, su "primo cercano", el Hyundai Porter, está fuera de

stock, con lo que queda como uno de los pocos mini trucks diésel con doble cabina, de origen no chino.

Y eso es, precisamente lo que este producto hoy marca como diferencia frente a sus rivales: mayor equipamiento, mayor calidad en materiales y armado para posicionarse como un producto premium, en un escenario de modelo bastante espartanos, en varias áreas.

Para comenzar, el nuevo Kia Frontier, cuenta con una nueva parrilla frontal, acorde con la nueva imagen de la marca, aunque conser-

**"Frontier hoy marca como diferencia con mayor equipamiento, mayor calidad en materiales y armado para posicionarse como un producto premium, en un escenario de modelo bastante espartanos".**



va el diseño tradicional de cabina frontal, con foco en lo práctico. Grandes focos compuestos, flanquean la calandra que aloja los niveles, y la visibilidad es prioritaria: un gran parabrisas y ventanas amplias y extendidas hacia los pasos de rueda, mejoran la seguridad en la maniobra de este vehículo que mide más de 2 metros de alto y 5,125 metros de largo.

Para moverse, utiliza un confiable motor turbodiésel de 2,5 litros, capaz de erogar 129 caballos de fuerza, con un torque de 260 Nm (26,5 kgf/m), cuyo poder es administrado por una transmisión mecánica de seis relaciones, que traspasa el empuje a las ruedas traseras.

La elección de equipamiento es más completa que su competencia, con doble airbag, frenos ABS y control de estabilidad, junto con sensores de retroceso que en este tipo de vehículos se agradece.

En términos de capacidad, la versión que probamos con doble cabina, puede cargar con 1.600 kg, bastante más que lo común que puede cargar una camioneta mid-size, que suelen rondar la tonelada en capacidad. Las barandas de la caja de carga son abatibles, para facilitar el trabajo con carga pesada.

#### AGILIDAD EN LA PRÁCTICA

La alta torsión que son capaces de proveer los motores diésel, junto con su robustas cadenas de tracción, se traduce en un manejo extremadamente ágil en ciudad, en condiciones sin carga.

Claro, sin carga, la velocidad se siente, pero también los movimientos clásicos de un vehículo con pick up descargado y con una suspensión, robusta para trabajo. Así, con algo de movimiento, pudimos probar Frontier, comprobando una gran diferencia con otros competidores entre los mini trucks actuales: la calidad y precisión de sus mandos.

Esto se traduce en facilidad en la conducción, a pesar de sus dimensiones, que pueden resultar algo in-

### KIA FRONTIER 2,5 DOBLE CABINA

**MOTOR:** turbodiésel de 2,5 litros, con intercooler

**POTENCIA:** 129 HP a 3.800 RPM.

**TORQUE:** 254 Nm (26 kfg/m)

**TRANSMISIÓN:** mecánica de 6 velocidades

**PESO BRUTO VEHICULAR:** 3.360 kg.

**CAPACIDAD DE CARGA:** 1.600 kg

**CAPACIDAD DE PASAJEROS:** 6

timidantes en espacios reducidos, el Kia Frontier es fácil de conducir, y es amigable con sus ocupantes, con un nivel de equipamiento poco frecuente en el segmento.

Así soluciones inteligentes, como su butaca abatible en el sector delantero, permite funcionar como una plataforma de trabajo o para alojar a otro ocupante de una cuadrilla de trabajo, para ocupar sus 6 plazas, incluyendo conductor. 🚗

# NACE CST LA MULTIGREMIAL DE LAS RUTAS DE CHILE

En el Club de la Unión, en Curicó, se reunieron los principales dirigentes del transporte de carga y personas por carretera, para darle el vamos al nuevo Consejo Superior del Transporte, la primera entidad que coordina gremios del sector.

Fotos: Revista Gentes

Las continuas crisis globales convocadas por la pandemia global y un escenario geopolítico incierto, ha hecho visible la importancia radical de la logística y transporte a nivel global, Los transportistas, de carga y pasajeros son la red que nutre al mundo y sus personas, tal como una sistema circulatorio. Esta cadena se encuentra en peligro a nivel local e internacional y los principales gremios del sector en Chile, hoy se unen para crear el Consejo Superior del Transporte (CST).

"Las continuas crisis que como país hemos vivido ha hecho que el transporte de pasajeros y la cadena logística, sin lugar a dudas, un sector estratégico para Chile y para todo la economía global se vea amenazada", analiza Sergio Pérez, Presidente de CNTC Chile.

## CST, OBJETIVOS ESTRATÉGICOS:

*Ser interlocutor válido y permanente con las autoridades democráticamente electas.*

*Trabajaremos e influimos en la formación de conductores profesionales con principios sólidos, con respeto a la seguridad, disminuir la accidentabilidad y con amplio conocimiento de reglas que salvan vidas.*

*Que la industria del transporte tanto de carga como de pasajeros, debe representar a un triángulo equilátero perfecto, en donde un ángulo corresponde a los generadores de carga, el otro los propietarios de las empresas de transporte y en el otro los conductores, de tal modo que esta forma de operar se transforme en un círculo virtuoso donde exista diálogo y respeto de las partes, en virtud de la competitividad y la libre competencia.*

*Desarrollar una defensa irrestricta de los intereses comunes, identificando aquellos que estén poniendo en peligro el transporte que representamos.*

*Aspirar a generar en nuestra dirigencia y asociados en general conceptos de fraternidad, respeto mutuo y en definitiva privilegiar la cultura de los afectos.*

*Trabajar en un marco de formalidad, para que el sector y toda la industria asuma responsablemente vivir respetando las normas y la ley.*

*Propiciar la innovación energética, privilegiando fuentes de energía limpias como la electro movilidad y el hidrógeno verde.*

"Es nuestra misión defender este sector por el bienestar de todas las chilenos y chilenos, somos garantes de la cadena logística y de unir a las personas en Chile y Sudamérica", añade el primer presidente de CST.

"La primera aproximación que se tuvo al desarrollo de la CST, fue en un período entre el estallido social y la pandemia", relata Mauricio Perrot, presidente de Chiletransporte y vicepresidente de CST, y añade: "fue pensado para mejorar la seguridad, por lo tanto para mí, el CST tiene esa prioridad, ya que tenemos pautas distintas como gremios. En resumen el consejo me gusta mucho, tendremos una pauta muy importante frente a la autoridad, lo importante es estar completamente alineados" comentó el dirigente.

"Los transportistas tanto de carga como de pasajeros necesita-

mos tener una organización común, para trabajar en los temas de esta industria. Esto se asocia en la medida, que tanto los transportistas como los conductores, creamos una fuerza mucho mayor a nuestras demandas sectoriales, y también en el desarrollo de la industria" analizó Baldemar Higuera, gerente de la recién creada CST:

El recién creado Consejo Superior del Transporte (CST) es una Organización Gremial comprometida con la defensa de una sociedad libre, democrática, cuyo principal objetivo es el emprendimiento, la innovación permanente, respeto por el medio ambiente y las fuentes de energía verde. Brindar a nuestros asociados del Transporte de Carga, Pasajeros y Conductores, oportunidades de desarrollo personal y asociativo en el marco de nuestra actividad de carácter nacional e internacional.

## VISIÓN A FUTURO

El Consejo Superior del Transporte nace bajo el alero de las gremiales más importantes del sector: CNTC (Confederación Nacional del Transporte de Carga de Chile), Chiletransporte, ABI (Asociación de Buses Interprovinciales, Internacionales e Industriales); AGETICH (Asociación Gremial De Empresas de Transporte Internacional de Chile) y Sitrach (Sindicato Profesional Interempresa de Choferes de Camiones).

"Nuestro compromiso es posicionar al transporte de carga, pasajeros y conductores profesionales en el desarrollo productivo del país, y a la vez ayudar a los gremios del transporte a ser reconocidos como actores estratégicos relevantes en las políticas públicas que se implementen por el Estado", comentó Baldemar Higuera, gerente del Consejo Superior del Transporte. 🗣️





Alexis Escobar y Prefecto Oscar Muñoz



Baldemar Higuera, Jimena Espinoza y Javier Inzulza



Cristian González y José Fuentes



Diego Paulsen, Diputado



Fernando Fernández y Sandra Cabezas



Hector Cuevas, José Sandoval y Javier Inzulza



Luís Calderón, Jaime Rivera, Gustavo Romero, Alejandro Alvia y Agustín Molina



Rodrigo Frías, Juan Eduardo Quiroz y Sergio Pérez Jara



Pilar Muñoz, Francisca Bravo y Leonardo Bravo



Sergio Pérez Jara



Juan Pablo Swett



Juan Monasterio



José Antonio Rodríguez y Martín López



Luis López, Cristina Bravo, José Egido y Baldemar Higuera



Mauricio Perrot



Juan Eduardo Quiroz



Cristina Bravo, Gobernadora regional



Fernando Fernández y Pedro Aliaga



Marcelo Maldonado y Marcial Araya



Baldemar Higuera



José Sandoval



Francisco Astaburuaga y Juan Ramón Jeison



Héctor Cuevas y Miguel Díaz



Jimena Espinoza, Sandra Cabeza y Fernando Fernández



Sandra Miranda, Lorena Castro y Jimena Espinoza



Sergio Pérez Jara y Juan Ramón Jeison



Juan Monasterio y Javier Inzulza



Oscar Tahan y Patricio Santelices



Reinaldo Riquelme, Exequiel Riquelme y Juan Monasterio



**NADA NOS DETIENE**



**UNA VEZ MÁS LA MARCA MÁS VENDIDA EN CAMIONES LIVIANOS**



\* Fuente ANAC 2021

**JAC**  
MOTORS

Línea **Urban**

Versiones disponibles de 2,6 a 10,4 Ton

webpay.cl  
transbank

600 786 1000 | dercomaq.cl | camionesjac.cl

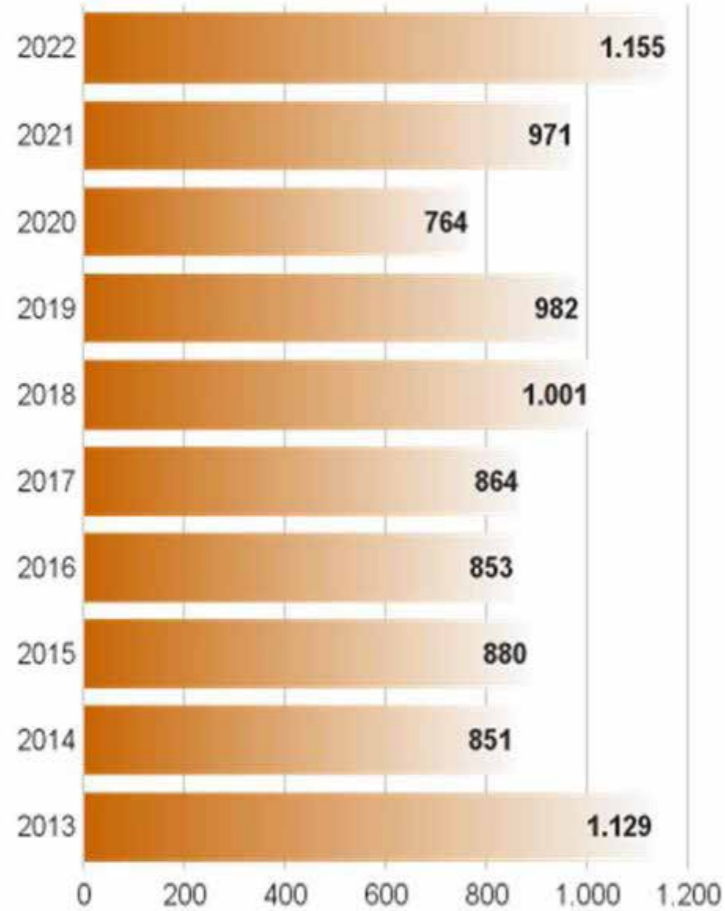


# CRECEN LAS VENTAS DE CAMIONES

*El verano se fue y dejó auspiciosas cifras en febrero, con un importante crecimiento en las ventas de camiones.*



### Ventas a Público en Febrero de Cada Año



El mercado automotor sigue evidenciando un crecimiento positivo durante lo que va de este 2022. En el pasado mes de febrero, el mercado de camiones nuevamente experimentó un incremento de las ventas de 18,9%, al llegar a las 1.155 unidades vendidas, en comparación con el mismo mes de 2021 (971 unidades). En tanto, en el acumulado de los dos primeros meses del año, el alza es de 17,9%, con 2.566 unidades vendidas en relación a los mismos meses del año pasado.

Según la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC A.G. Estas cifras se explican debido a que los camiones (especialmen-



te medianos y para trayectos de larga distancia), al igual que los vehículos de trabajo, han sido esenciales para el traslado de todos los bienes y servicios en el país, asegurando el normal abastecimiento y funcionamiento en las regiones. Además, configuran un importante pilar para acelerar la recuperación económica.

Por su parte, el mercado de buses registró una disminución de 32,1% con 93 unidades comercializadas en febrero de 2022, en comparación al mismo mes del año anterior.

Cambios en la demanda

Interesante resulta analizar las ventas, por segmento (livianos, medianos y pesados), en camiones. Tradicionalmente, la mayor



**“ESTAS CIFRAS SE EXPLICAN DEBIDO A QUE LOS CAMIONES (ESPECIALMENTE MEDIANOS Y PARA TRAYECTOS DE LARGA DISTANCIA), AL IGUAL QUE LOS VEHÍCULOS DE TRABAJO, HAN SIDO ESENCIALES PARA EL TRASLADO DE TODOS LOS BIENES Y SERVICIOS EN EL PAÍS”, ANAC.**

demanda se concentra en camiones pesados, y aunque esa tendencia continúa, se registró un alza importante en el mercado de livianos y medianos.

Así, en el acumulado en 2022 los camiones livianos crecieron en ventas un 31,03%, mientras que el alza en colocaciones del segmento mediano, llegó a un 54,17%, comparado con el mismo período

de 2021. Los camiones pesados, en tanto, registraron un crecimiento mucho menor, de 2,26%.

Esta tendencia, que en parte se puede explicar por el auge de la logística intraurbana y los negocios “de última milla”, lo que se refleja en el ranking de las marcas más vendidas. Así, en específico en el mes de febrero, la marca japonesa Hino -especialista en

livianos y medianos- se posicionó como N°1 en ventas, con una participación de 14,6%, llegando en el segmento de medianos a un 28,8% de market share. Lo siguió, Volkswagen con un 11,3% de la torta, y tercero se posicionó el tradicional líder en Chile, Mercedes-Benz, con un 10,6%, marca que lideró el mes en pesados, con un 19% de la participación en ese segmento en particular.

En tanto, en el acumulado de enero-febrero de 2022, el liderazgo del mercado en general fue para un virtual empate en el market share entre Mercedes-Benz y Scania, con un 11,5% de participación. La diferencia entre ambas marcas europeas fue de tan solo 1 camión a favor de la casa alemana. El tercer lugar es para Volkswagen con un 11,3%. 🇨🇱

	Febrero			Acumulado Año		
	2021	2022	Var% Mes	2021	2022	Var% Acum
<b>Camión Liviano</b>	110	155	<b>40,91%</b>	232	304	<b>31,03%</b>
<b>Camión Mediano</b>	228	406	<b>78,07%</b>	528	814	<b>54,17%</b>
<b>Camión Pesado</b>	633	594	<b>-6,16%</b>	1.416	1.448	<b>2,26%</b>
<b>Total</b>	<b>971</b>	<b>1.155</b>	<b>18,95%</b>	<b>2.176</b>	<b>2.566</b>	<b>17,92%</b>



## Chaleco López triunfa en el Abu Dhabi Desert Challenge



El embajador de Maxus ganó la segunda fecha del campeonato y es líder del Rally Cross Country en la categoría Prototipos T3. Es el segundo triunfo consecutivo del chileno.

Francisco "Chaleco" López y su navegante, Paolo Ceci lideraron la carrera de 1.917 kilómetros de Abu Dhabi Desert Challenge.

La tercera fecha del Campeonato del Mundo, el Andalucía Rally en España se realizará entre el 7 y 12 de junio. 🇪🇸



### Maxus será partner oficial de Copec RallyMobil 2022

La marca participará del campeonato de motorsport en la región del Biobío que se realizará entre el 31 de marzo y el 3 de abril. En el evento habrá tres unidades de una de las camionetas más vendidas en Chile, la Maxus T60, que mantendrá la seguridad en los tramos del campeonato. También habrá dos Maxus T90 que participarán en la producción del Copec RallyMobil 2022.

Esta alianza permitirá que Maxus de a conocer su line-up, especialmente la de vehículos eléctricos de la marca que es líder en ventas en el mercado automotriz en Chile con los EV30, EV80 y eDeliver 9. 🇨🇱

## DHL estrena servicio GoGreen



La empresa lanzó un nuevo servicio para el sector logístico de carga aérea y que va en línea con su plan de sustentabilidad que pretende lograr cero emisiones netas para 2050.

DHL amplía su oferta de servicios. Recientemente lanzó este servicio para carga marítima para reducir emisiones mediante el

carbón insetting. Ahora, Deutsche Post DHL Group anuncia que este servicio también estará disponible para carga aérea.

GoGreen Plus de DHL reduce emisiones al sustituir la cantidad de combustible por uno más sustentable. Para esto, los clientes pueden seleccionar los elementos que quieran descarbonizar. 🌱



# ¡GRACIAS!

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

Descubre más en [kaufmann.cl/camioneros](https://www.kaufmann.cl/camioneros)

KAUFMANN

# ASOCIACIONES REGIONALES



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

