



SOBRERUEDAS

REVISTA DE CNTC

Nº33 | MAYO-JUNIO 2022 |

SUSTENTABILIDAD,
*CUIDAR LOS CASCOS
DE LOS NEUMÁTICOS*

CONGRESO
NACIONAL CNTC:
*SE ACERCAN
LAS ELECCIONES*

¿EN QUÉ ESTÁN LAS
FEDERACIONES?



ESPECIAL MERCADO
CAMIONERO 2022

*EL AÑO DE LOS
LANZAMIENTOS*



www.cntcchile.cl



Cuida tu Casco

TE LO RECAUCHAMOS O COMPRAMOS

En buen estado te damos el mejor precio del mercado

Contacto +56 229 642 734

www.aacomercial.cl



ROADLUX

LONGMARCH



IVECO

SÚBETE AVANZA EVOLUCIONA



TECTOR

S-WAY

TRAKKER

IVECO.CL

andesmotor.cl | 2 2720 2221



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.



Cajas de cambios ZF Alta Confiabilidad + Bajo índice de fallas + Mayor Comodidad

El cambio de las marchas es asistido por el Servoshift con accionamiento por asistencia neumática. El conductor selecciona el cambio de marcha requerido rápidamente sin gasto de energía.

La caja de cambios ZF ofrece diferentes relaciones de engranajes para transmitir la potencia del motor eficientemente.

La carcasa de aluminio compacta elimina el peso innecesario y aumenta la carga útil.

Bajo nivel de ruido: Con engranajes de diente helicoidales permiten un funcionamiento silencioso.

Versiones:

- K7 6X2 AMT CAJA ZF TRAXON 12TX2621TD + INTARDER
- K7 6X4 AMT CAJA ZF TRAXON 12TX2621TD + INTARDER
- K7 6X4 MEC CAJA ZF 16S2531T0+INTARDER

Ejes traseros de simple reducción relación final 3.08 / 1 y 3.7 / 1 de acuerdo a versión.

Capacidad técnica de carga por ejes 13.000 Kg / Total en tándem 26.000 Kg. Diseñados para obtener un alto rendimiento y soportar los esfuerzos traccionales. Livianos, excelente desempeño, bajos costos en mantención y reparación.



Frenos de Disco ABS + ASR+ ECS

Menor distancia de frenado, mejor estabilidad de frenado y mayor vida útil de los componentes del sistema.



Suspensión Delantera por 2 hojas de resortes ventiladas mas amortiguadores y barras estabilizadoras

Permiten buena capacidad de carga, suavidad y estabilidad en el eje delantero.

Suspensión trasera neumática de marca WABCO con 4 cojines de aire controlados electrónicamente por sistema ECAS que permite alcanzar rápidamente la altura requerida de acuerdo a la carga transportada. Eficiente compensación de carga en los ejes traseros manteniendo óptima tracción en los ejes. Fácil maniobra de enganche y desenganche de los equipos.



NUEVO JAC K7 490 Tracto Camión 6x2 y 6x4

Amplia y confortable cabina con piso plano y doble litera con suspensión.

- Equipada con climatizador
- Calefacción autónoma
- Frenos ECS + ABS + ASR
- Tacógrafo
- Ordenador a Bordo



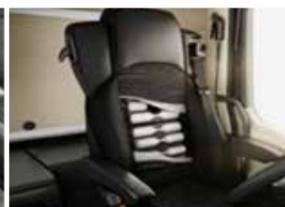
Motor Cummins ISGe5 - 490 Hp

Éficiente diseño del motor de construcción simplificada permiten obtener una excelente relación peso / potencia 50% menos de piezas, solo 207 piezas componen el Motor. Motor mas liviano con 797 Kg de peso en seco menor a sus competidores.

Potencia Máxima Hp: **490 / 1.900 rpm**
Torque Máximo Nm: **2.300 / 1.100 rpm**



Refrigerador gran capacidad.



Asiento Suspensión de aire cojines corrección lumbar.



Tablero de instrumentos bien diseñado, ubicación panorámica de controles y mandos al alcance del Conductor.



Amplia Litera - Doble Controles Luces en la cabecera



Instrumentos permite una fácil operación y entrega mayor seguridad al conductor. Sistemas complementarios, Cruise control.

JAC
MOTORS

EDITORIAL	07
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico	08
José Egido / Vicepresidente CNTC	
COLUMNA	10
Sergio Pérez / Presidente CNTC	
FEDERACIONES	12
Silvia Salazar / Presidente Fedenorte	
FEDERACIONES	14
Iván Mateluna / Presidente Fedequinta	
FEDERACIONES	16
Luis Calderón / Presidente Fedemaule	
FEDERACIONES	18
Carlos Bretti / Presidente Fedesur	
REPORTAJE	22
Congreso Nacional CNTC Chile	
REPORTAJE	24
Mercado camionero	
LANZAMIENTOS	30
Todos los lanzamientos de camiones	
SOSTENIBILIDAD	70
Cuidar los cascos de los neumáticos	
REPORTAJE GRÁFICO	72
Camiones del recuerdo	



POR **Rodrigo Castillo**
Editor Periodístico



Las señales de la industria

Como editor de contenidos de Revista CNTC, tenemos el privilegio de registrar todas las novedades de la industria camionera. En esta posición tenemos acceso a las cifras de ventas, a las opiniones de altos ejecutivos de marcas e importadores, además de los lanzamientos de esta dinámica industria que provee del material rodante a los que mueven al país, una oferta que se renovó poderosamente en las últimas semanas.

Más de 10 lanzamientos en un corto lapso de tiempo, además de la introducción de una nueva marca de camiones faeneros, junto con las altas ventas liberadas por la gremial de importadores y marcas, ANAC A.G. marcan la pauta de un mercado sólido que tiene buenas expectativas frente a los próximos escenarios. A pesar de los problemas de stock, las ventas siguen al alza y tras ello hay una importante razón: los camioneros y su compromiso con el transporte en el país.

Porque sin el trabajo incesante de los camioneros y transportistas de Chile, aun en los peores momentos de la pandemia, incluso con la desatada violencia en las carreteras de la nación, incluso con la lista de mártires del sector aumentando, han sido ellos que han mantenido la cadena logística y, claro, el mercado camionero que hoy vive una fuerte alza.

El próximo mes tendremos la celebración de un nuevo Día del Camionero, una fecha simbólica clave que se vivirá en un escenario inusual: ad portas las elecciones de CNTC, con el proceso de aprobación de la nueva constitución; y con una cadena logística que -en todo el mundo- hace visible su importancia estratégica, frente a la amenaza global de la inflación. La industria camionera demuestra que vendrán tiempos mejores, pero antes de eso el esfuerzo será más importante que nunca. 🇨🇱



· 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



Los desafíos del próximo congreso CNTC

Se acerca un nuevo Congreso Nacional de nuestra CNTC Chile, esta vez con un ingrediente que debemos considerar de sobremanera: se llevarán a efecto elecciones de directorio para el periodo 2022-2025; considerando que cada periodo dura tres años en nuestra institución y que -debido a la pandemia- se extendió por más tiempo.

Durante nuestros más de doce años de vida como institución no hemos estado libres de discusiones, cambios de actitud, críticas, pesares, desencuentros y algunas alegrías, fruto del trabajo mancomunado; aunque ningún gobierno ha tenido una política de transportes o ha considerado nuestro sector como lo que es: la industria que mueve el país.

Si a esto le sumamos la incertidumbre política y económica, además de la delincuencia y otras hierbas; será un congreso CNTC especial, que va a requerir mucha madurez y reflexión para determinar quiénes tendrán la difícil misión de dirigir a esta Confederación que, desde sus inicios, marcó un camino intermedio entre la agrupación de los grandes empresarios y la organización que dice representar a los camioneros "pequeños". Diferencias insalvables generaron quiebres internos, que hoy impiden tener una sola voz a nivel país, en donde hay un solo actor o presidente que se niega rotundamente a dar ese necesario paso.

La experiencia, el conocimiento y el bagaje son, en términos generales, elementos indispensables para poder componer un directo-

rio fuerte y comprometido para los "nuevos tiempos". Crear un nuevo líder no es tarea fácil, y menos podemos tomar con liviandad esta responsabilidad, tampoco recomiendo dejarse guiar por los ya conocidos "promotores de pasillo" que cada vez que hay procesos electorarios, aparecen y asoman recomendando nombres o compadrazgos, que más que soluciones a nuestras titánicos problemas traen consigo inexperiencia y volver tareas inconclusas a "fojas cero".

No hay oposición a generar nuevos rostros, pero sí considero que por lo menos deben de tener algo de experiencia en asociaciones gremiales o federaciones. Hoy la Confederación no está para convertirse en un lugar de práctica, en donde hay que comprometerse de verdad, más ahora que estamos en un umbral muy particular en donde están en juego los valores, la bandera, la historia y finalmente la patria que todos conocemos y en donde vivimos todos los chilenos sin distinciones. Es nuestra casa y como industria no queremos ser el "patito feo" ni menos seguir expuestos a amenazas, robos, asesinatos ni menos ver la impunidad de los que nos agreden.

Vuelvo a repetir la frase que sirvió de apoyo en un congreso de reunificación que se llevó a efecto años atrás cuando la ex "Confederación Nacional de Camioneros de Chile" se refundó en una sola y nos permitió salir de la delicada situación de aquellos años: "RECORRIENDO LAS RUTAS HACEMOS DE CHILE UN CAMINO, UNIÉNDONOS PODREMOS RECORRERLO".



HINO
GRUPO TOYOTA

HINO CONNECT

Usa el **Botón de Alerta Hino Connect** en caso de en cualquier acontecimiento que sufras en el camino con tu camión Hino.



Algunas de las solicitudes de ayuda que puedes realizar son:

- ✓ Reportar una avería, un pinchazo de rueda.
- ✓ Solicitar una grúa
- ✓ Solicitar información sobre dudas del vehículo urgentes

POR **Sergio Pérez**
Presidente
CNTC Chile



Nueva Constitución para todos

Ya se ha publicado el primer borrador del trabajo de la Convención Constitucional, un elemento básico de análisis que nos permitirá a chilenos y chilenas aproximarnos de manera más precisa, alejado de los rumores de lo planteado como carta magna de nuestro país para el futuro de todos.

Por ello es de vital importancia votar a conciencia, con el texto bien leído y analizado en sus consecuencias prácticas, en los distintos ámbitos que toma este borrador, y cómo los proyecta en resguardo de los intereses de las chilenas y chilenos. Se trata de un ejercicio que pocas naciones llevan a cabo de manera tan democrática y es la oportunidad de lanzar a nuestro país a un nuevo futuro de equidad y paz.

Al votar informados el próximo 4 de septiembre -plebiscito obligatorio-, tenemos la oportunidad de realizar el ejercicio que ha hecho grande a nuestra nación: la democracia en pleno estado de derecho. De esta manera, sea cual sea el resultado, ya sea el apruebo o el rechazo, la nueva constitución o -de rechazarse- continuar con la actual Carta Magna.

En este acto de plena democracia y ciudadanía, es clave entender que es el acto democrático el que fundamenta el cami-

no que nuestra nación seguirá. Es preciso despojar esta mirada de ópticas partidistas y sesgadas y abrir nuestra mente y corazón al análisis de lo propuesta para construir un Chile para todos. Al decir para todos, no me refiero a todos mis amigos, sino a todos quienes componen este gran país. Por ello, no basta pensar sólo en uno y el entorno más allegado, sino que será clave "ponerse en los zapatos del otro", y entender la constitución como un marco abierto que definirá cómo queremos vivir nuestro futuro Chile.

Hoy, en un momento decisivo, el llamado que hago, como Presidente de CNTC Chile es a informarse, a conversar, a abrirse de alma y mente y a no dudar ni tener miedo: ya bien que el borrador antes mencionado se convierta en una nueva Constitución, y recordar que la vieja Constitución de 1980 ya no existe como tal, ya que fue múltiples veces cambiada.

Lo que los Camioneros de Chile queremos en una nueva constitución es una casa para todos. Un hogar que nos de protección, y la capacidad de desarrollarnos para chilenas y chilenos, cada uno en su función, negocio, oficio y profesión, para hacer de nuestro Chile, un mejor y más seguro país. 🇨🇱

EPYSA
EQUIPOS



SEMIRREMOLQUE
BATEA 22m³



SOY RANDONERO

COMPRA
TU EQUIPO



COTIZA VÍA WHATSAPP

+56 9 6192 3269

REMOLQUE



SEMIRREMOLQUE
SILO



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

Av. La Montaña 820 | Valle Grande | Lampa

Tel.: (56 2) 2579 7900

f epysachile

epysaequipos

www.epysaequipos.cl

POR **Silvia Salazar**
 Presidente
 Fedenorte



¿En qué está Fedenorte?

Desde la zona norte, la recién electa presidenta de su Asociación y de Fedenorte Silvia Salazar cuenta la actualidad de esta importante gremial que tiene una desafiante agenda en el futuro inmediato. "En el norte nos unimos, desde Antofagasta todos los gremios del transporte, todos los que estamos legalizados. Nos unimos, este año ya hemos tenido reuniones en Antofagasta, en particular el 26 de marzo en Iquique, donde decidimos unirnos todas la asociaciones. Tenemos mucha conversación, hay muchos temas que tratar y estamos en una mesa de trabajo todos juntos esperando qué va a suceder, cómo lo vamos a plantear esperando que este gobierno de soluciones a tanto problema que tenemos como transportistas".

Respecto a los problemas tradicionales del norte de Chile, como la falta de zonas de descanso en las carreteras de esta macro zona, se suman fenómenos nuevos y peligrosos como la inseguridad en la carreteras y la inmigración ilegal.

Al respecto, Silvia comenta que "a pesar de haber ganado espacios de estacionamiento, que se obtuvieron en el paro del 2020, hasta aquí todavía no hacen nada ni las concesionarias que deberían ser las responsables de estas instalaciones, ya que son ellos son los que nos cobran los peajes. Nosotros pagamos un viaje de Arica a Santiago 230-245 mil pesos solo en peajes. Entonces ellos deberían tener la seguridad en las carreteras, ellos deberían tener seguridad, patrullas, grúas en las carreteras con la plata que nosotros le pagamos", afirma la querida dirigente.

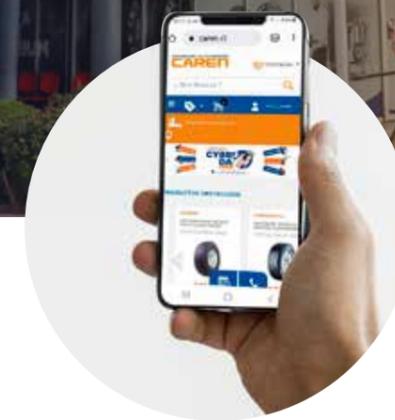
También adelantó que solicitaron una entrevista por la ley de lobby con la seremi de Transporte de Arica. "Acá tenemos otra cantidad de problemas con el puerto, casi el mismo problema que tenemos en Antofagasta, donde necesitamos que los containers vacíos se trasladen solamente de noche para no congestionar la ciudad".

Finalmente, la presidenta de Fedenorte se muestra particularmente preocupada por el alza en el precio de los combustibles. "El petróleo que compramos nosotros es el mismo que compran en Bolivia y allá vale 400 pesos el litro, pero nosotros vamos a Bolivia y no nos dejan comprar petróleo allá, te venden lo justo para llegar a Arica. Esto sumado a la inseguridad en las carreteras, sin contar con los inmigrantes que entran todos los días, Tiempo atrás decidieron sacar todas las minas que estaban en la frontera, entonces pasar por la línea del tren es como irte por la carretera, además nadie controla", finaliza Silvia Salazar. 🇨🇧



www.caren.cl

Tu especialista en ruta



Estamos contigo siempre a un clic!



Neumáticos



Lubricantes



Repuestos



Accesorios



Baterías



Servicios

REPUESTOS - FLOTACENTRO
CAREN

POR **Iván Mateluna**
Presidente
Fedequinta



¿En qué está Fedequinta?

La principal federación de la zona central y costa, que lidia con el comercio internacional fuertemente, Fedequinta comenta en la voz de su presidente, Iván Mateluna, los desafíos actuales que enfrenta su sector y su zona.

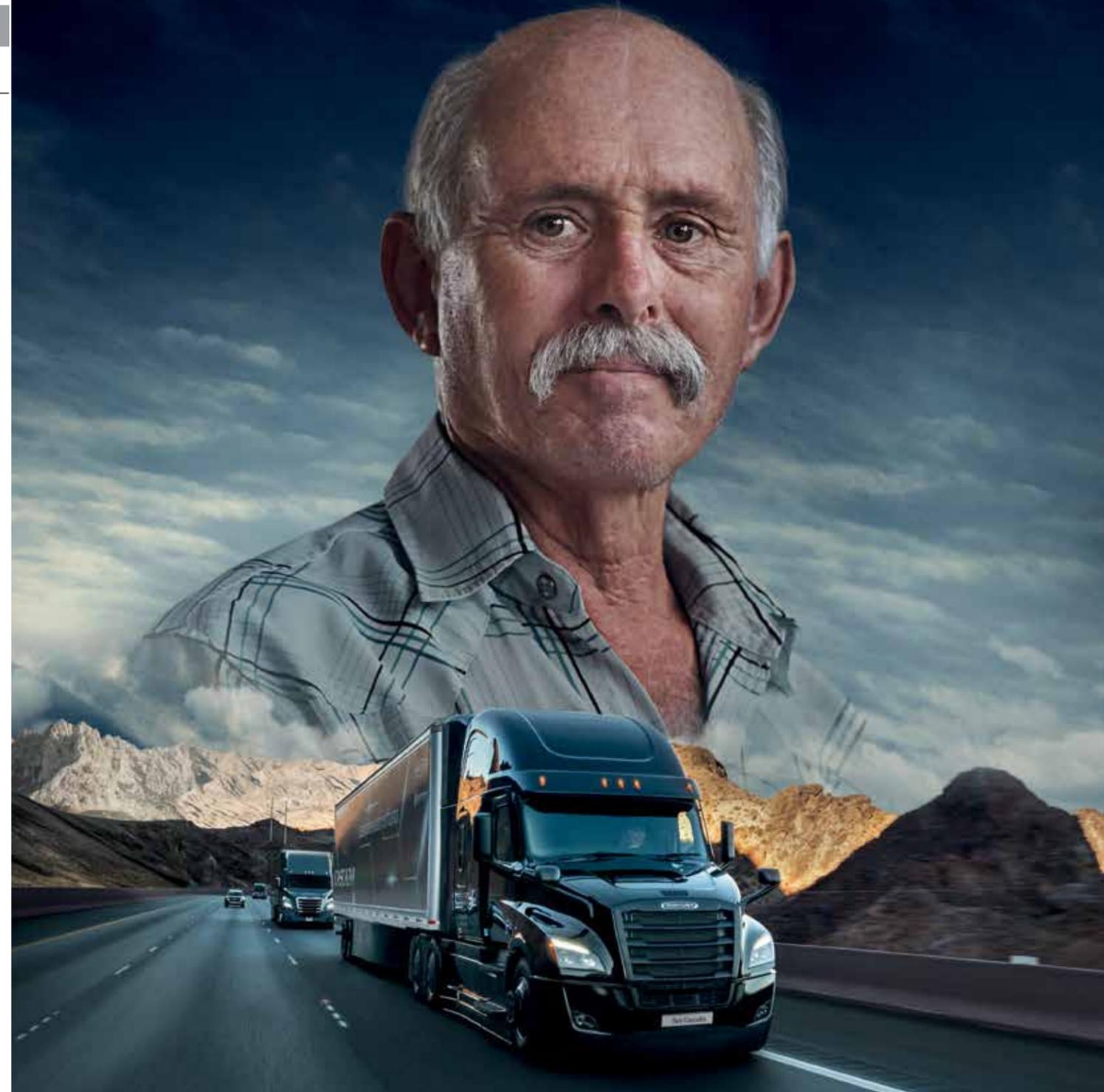
“Nosotros hoy día estamos viendo los temas de agendamiento con las autoridades, para ver el tema de la exportación y hemos estado en conversaciones con las autoridades también por el tema de los asaltos que han tenido los conductores acá en el camino de la Pólvora. Donde se han registrado robos de contenedores; a algunas empresas de transporte les han robado hasta 7 contenedores juntitos y no son nunca pillados”, relata el dirigente del puerto.

Respecto a la recepción de las nuevas autoridades a escuchar las problemáticas de los transportistas de la zona, Mateluna comenta: “Les explicamos el problema que teníamos por la falta de conductores, le explicamos los temas logísticos en los puertos que carecían de la infraestructura y voluntad para atender a tiempo a los camiones, los acercamos un poco de las realidades que viven los puertos, con tanta congestión. Nosotros la conversamos con él Ministro de Transportes, Juan Car-

losm Muñoz, y quedó de ayudarnos con el tema de los conductores. Con la delegada presidencial vimos los temas de seguridad. Se dispuso una medida que ellos van a aplicar y nos pidieron un celular para tener contacto directo con los choferes que los están asaltando, para que pueda llamar directamente a ese número y poder actuar carabineros, para que los puedan atrapar en flagrancia”, añade el dirigente de Fedequinta.

En agenda de Fedequinta, también se encuentra hablar con el Ministerio de Obras Públicas, que tenemos una reunión para hablar justamente del alza de las tarifas los fines de semanas. “Creemos que eso no cumple el espíritu de lo que se acordó en un momento que era desincentivar el uso del vehículo, porque los camiones están obligados a transitar porque tienen fecha de tope, entonces yo no puedo pararme a las 4 de la tarde, o a las 5 de la tarde el día viernes y comenzar a trabajar el día lunes”, analizó el presidente de Fedequinta.

Por último recordó que ellos consideran que “la tarifa de los peajes tiene que ser plana, con las reglas claras que no todos los meses ni todos los fines de semana me van a cambiar la tarifa”, finalizó. 🗣️



¡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

POR **Luis Calderón**
Presidente
Fedemaule



¿En qué está Fedemaule?

En compás de espera se encuentra la federación del centro del país, Fedemaule que sigue su actividad velando por los intereses de los camioneros y transportistas de la zona. En palabras de su presidente, Luis Calderón, sus asociados ahora se preparan para el Congreso Nacional de CNTC, que se realizará el día 30 de junio próximo, desde donde saldrá -tras democrática elección- la nueva directiva de la Confederación del transporte de carga carretero más importante de Chile.

"Acá en Fedemaule estamos preparándonos para la elección nacional, para ello, tenemos agendada junto a los presidentes de todas nuestras asociaciones, para el día 24 de junio para ver cómo lo vamos a hacer, alinear nuestros intereses y ver si vamos a apoyar a los candidatos de nuestra zona que salgan de ese encuentro", comentó Calderón.

Como lo estipulan los estatutos de CNTC Chile, los candidatos a ocupar los puestos directivos se presentan el mismo día de la votación, por lo que Fedemaule, espera llegar con claridad a este importante congreso. "No quiero adelantar nada al respecto, ya que primero debemos escuchar a nuestras bases", explica el presidente de Fedemaule.

Entre la agenda de la federación, por temas más locales, Calderón cuenta que se encuentran en proceso de generar nuevas reuniones para que al fin se entregue la autopista de acceso a la zona, que hoy tiene con una congestión permanente y con graves problemas a los camioneros de la región.

"Hemos agendado reuniones para el próximo mes con los alcaldes y el delegado presidencial, ya que la concesionaria está haciendo trabajos aun y con ello lleva más de un mes de atraso en la entrega de la autopista. Con ello, somos nosotros, los transportistas los que tenemos que lidiar con tremendas colas de 4 a 5 kilómetros, tiempo perdido y combustible malgastado, todo porque hay una mala gestión de la concesionaria y aun no tenemos respuesta, a pesar de que estamos todos alineados en lograr una pronta solución", agregó el dirigente maulino.

"Acá tenemos una buena relación con las autoridades, con los alcaldes, el gobernador, todos estamos de acuerdo para que entreguen lo más rápido posible las casetas y la infraestructura para operar. Nos dieron una fecha que no se cumplió, después del consultivo regional que hicimos, nos hemos tenido más novedades de la concesionaria", finalizó Luis Calderón de Fedemaule. 🗨️



The New Equation

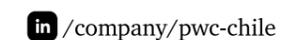
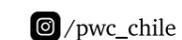
La nueva estrategia global de negocios de PwC

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

Nuestras soluciones

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

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



© 2022, PricewaterhouseCoopers Consultores Auditores SpA. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial. "PwC" se refiere a la red de firmas miembros de PricewaterhouseCoopers International Limited, cada una de las cuales es una entidad legal separada e independiente.

POR **Claudio Kemp Bustamante**
secretario general
Fedesur



¿En qué está Fedesur?

Los principales afectados por la ola de violencia en la macro zona sur son Fedesur. Conversamos con el secretario general, Claudio Kemp Bustamante, que nos comentó sobre su actualidad y los próximos desafíos.

“El Estado de Excepción lo consideramos un pequeño avance del Gobierno, tardío pero avance. El mismo Presidente de la República y la Ministra del Interior han manifestado que los delitos han bajado con esta medida, que no es la solución, pero que ayuda en parte a evitar estos graves delitos terroristas que todos conocemos. No sirve que sea acotado, esperamos que la autoridad comprenda que en esta parte del país se está perdiendo el Estado de Derecho”, comenta Kemp, quien es también presidente de la Asociación Gremial de Dueños de Camiones de Puerto Montt (Asoducam Puerto Montt).

Respecto a las prioridades de Fedesur, Kemp cuenta que gran parte de los problemas pasan por las autoridades políticas de la zona y del país. “Primero por controlar la violencia en la Región de la Araucanía, de los Ríos y en la Región de Los Lagos, de manera paralela trabajar en la prevención del delito. Nosotros como federación siempre hemos estado preocupados por tener una política criminal clara por parte del Ministerio del Interior, junto con las policías. Queremos que se eviten los delitos, para eso necesitamos trabajar en desarticular las bandas criminales que sabemos cómo y dónde operan”, comenta el secretario general de Fedesur.

“El derecho de reivindicaciones históricas de los pueblos ancestrales y su derecho a manifestarlo es

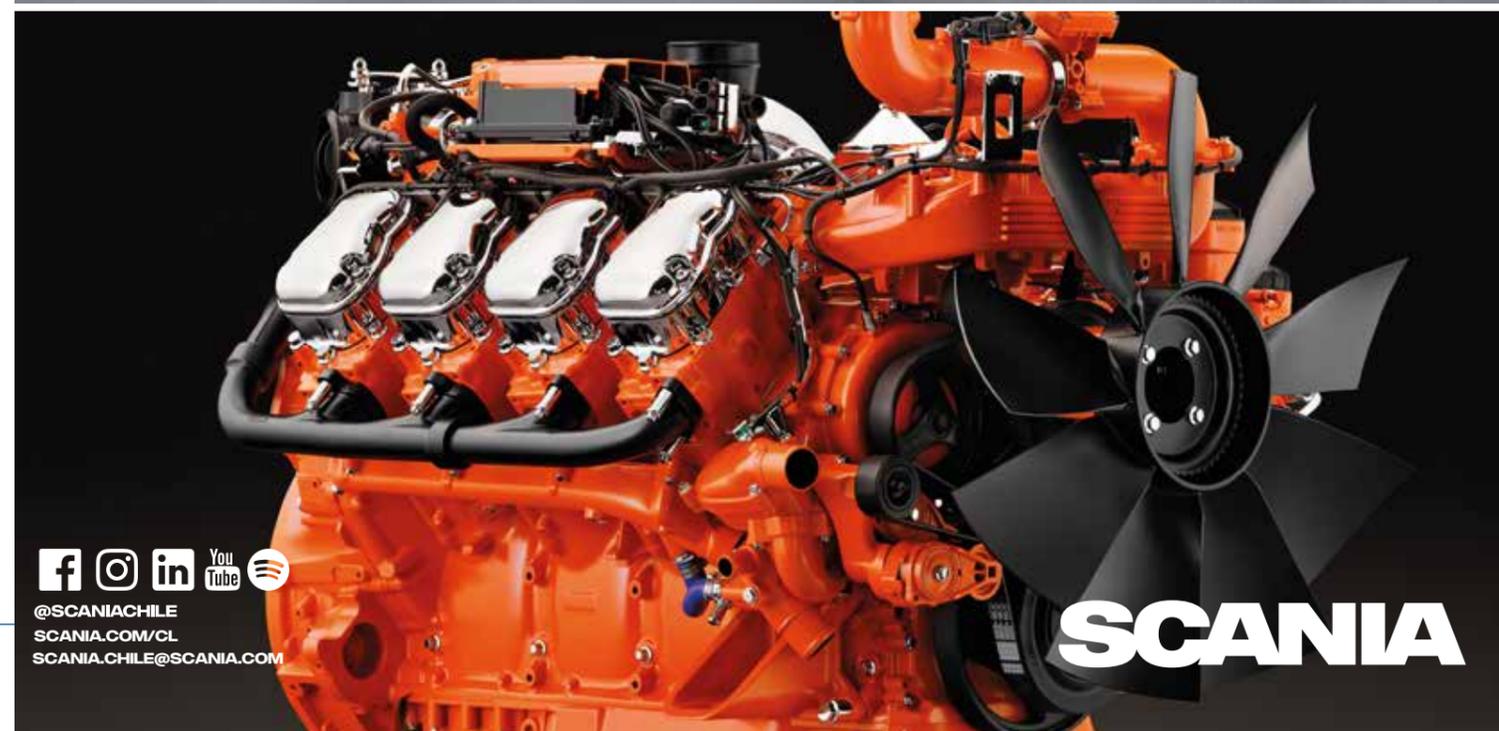
una cosa, pero otra cosa muy distinta es la violencia terrorista de bandas puntuales. Si el gobierno de turno no es capaz de mantener el orden público, evidentemente corre riesgo la democracia. Solicitamos que permaneciera el Estado de Excepción, lo cual tuvo una respuesta claramente tardía”, recuerda el dirigente.

Kemp también menciona el hecho del retiro de las querrelas o que el Presidente de la República no viaje a la Araucanía, son a su juicio señales que no demuestran la fuerza del gobierno para resolver esta grave situación. “En este gobierno dijeron que tenían una estrategia distinta, que por lo demás aún no conocemos, tampoco sabemos de un plan B. En ese sentido el Ministerio del Interior tiene la obligación legal de utilizar todos los instrumentos legales para restablecer el Estado de Derecho en la zona”, añade Kemp.

Respecto a las medidas que Fedesur, que abarca desde el Gran Concepción hasta Magallanes, incluida la Isla Grande de Chiloé; espera de parte de la autoridad, Kemp señala que debe ser un Estado de Excepción pleno, y ampliado a las región de los Ríos y parte de la región de los lagos, no acotado como en la actualidad; revisar las reglas del uso de la fuerza, a fin de que las policías puedan prevenir el delito junto a los militares, potenciar el trabajo en inteligencia, trabajar en conjunto con el Servicio de Impuestos Internos y Conaf, para poder desarticular las bandas criminales, tanto en lavados de activos como en robo de madera y narcotráfico, por ejemplo, finaliza Claudio Kemp Bustamante, de Fedesur.



**NUESTRAS SOLUCIONES DE TRANSPORTE
ABARCAN UNA AMPLIA GAMA DE APLICACIONES:
CAMIONES, BUSES, FINANCIAMIENTO, HASTA MOTORES MARINOS.**



@SCANIACHILE
SCANIA.COM/CL
SCANIA.CHILE@SCANIA.COM

SCANIA

POR **Juan Pablo Pincheira**
Senior Manager
del área Legal y
Tributaria de
PwC Chile



Operaciones Leasing Ley 21.420

El leasing como mecanismo de financiamiento está presente en la industria del transporte, generalmente como un arriendo de flotas de vehículos, muchas veces con equipamiento para cada rubro, según las necesidades de cada empresa, por un período de mediano o largo plazo.

La ley 21.420, promulgada con fecha 27 de enero de este año, cuyo objetivo es el financiamiento de la llamada Pensión Garantizada Universal (PGU) modificó el tratamiento tributario de los contratos de leasing, afectando también los leasings operativos. Hagamos un breve análisis de esta modificación.

En el proyecto original, estas transacciones no fueron incluidas, siendo agregadas como medida adicional para aumentar la recaudación, homologando el tratamiento financiero contable, a su tratamiento tributario.

En síntesis, el tratamiento financiero reconoce la existencia de un financiamiento para la adquisición de un activo, pasando el adquirente del contrato a ser dueño del bien, aplicando normas de depreciación. Por su parte, el tratamiento tributario trata a este contrato como un arrendamiento con opción de compra, correspondiendo al arrendatario deducir los pagos como gasto. Esta diferencia produciría una distorsión que la ley propone eliminar, re-

conociendo para fines del Impuesto a la Renta la realidad económica de la operación.

Sin embargo, la autoridad sólo consideró los efectos de operaciones de leasing, producidos para el arrendatario o adquirente, sin considerar los efectos recaudatorios del arrendador o dueño legal.

Así, para el arrendatario, el gasto por cuota de arriendo es el valor de adquisición del bien. Considerando que la cuota de arriendo comprende el precio del bien, más un interés del financiamiento. La depreciación será por el valor de mercado del bien, más el interés del financiamiento. En este caso, el efecto en recaudación es similar al tratamiento actual, donde la cuota de arriendo era un gasto para el arrendatario.

Respecto del arrendador, el total de la cuota (que como mencionamos considera el interés del financiamiento) será un ingreso, el que al imputarse contra el costo del bien (que debiese tender a su valor de mercado) determinará la utilidad o mayor valor. En resumen, debiese ser un valor cercano al interés de la operación, lo que corresponde al negocio real de las empresas de leasing.

Podemos señalar que si consideramos efecto tributario en arrendador y arrendatario, según



normas tributarias actuales, no debiera haber una distorsión relevante en impuesto a la renta, ya que lo que el arrendatario deduce como gasto, el arrendador lo reconoce como ingreso y usa depreciación normal o acelerada como gasto. Puede haber diferimientos temporales en efecto neto (mayor depreciación acelerada versus reconocimiento cuotas en arrendador).

Dado lo anterior, parece haber existido algún entendimiento erróneo de los efectos del contrato de leasing en ambas partes.

En cuanto al ámbito de aplicación, en principio debiese afectar a todos aquellos contratos de arriendo de bienes (muebles e inmuebles) con opción de compra, que impliquen una operación de financiamiento.

Hay ciertas excepciones a los que no aplica (arriendos para exploración de uso de minerales, activos biológicos, ciertos acuerdos de concesión de servicios, entre otros) y ciertas exenciones al tratamiento financiero de arriendos. Específicamente, aquellos arriendos de corto plazo (de un año o menos por ejemplo) y a arrendamientos de activos de bajo valor (aún por definir).

Desde nuestro punto de vista, otro punto débil de este cambio legal es que el detalle del tratamiento tributario a estas operaciones

deberá establecerse por el Servicio de Impuestos Internos mediante resolución. Con esto pareciera que adolece del principio de legalidad de los tributos, ya que delega la facultad el legislador, en la administración tributaria que lo regule a través de una simple resolución administrativa. Es el legislador el que a través de la ley debe determinar la base imponible, los tipos de contratos que quedarán gravados, los elementos del impuesto y sus componentes.

Con esta delegación, el Servicio de Impuestos Internos en su resolución ¿incluirá solo a los contratos leasing con opción de compra?, ¿o a todos los contratos de arriendo de bienes muebles e inmuebles?

Finalmente, en nuestra opinión esta modificación no afecta al contrato de arriendo como herramienta de financiamiento con Impuesto de Timbres y Estampillas, ya que no se estructuran como operación de crédito de dinero.

En resumen, vemos una modificación que genera ruido, que implica actualizar metodologías a los equipos de contabilidad de las empresas, quizás evaluar nuevamente las condiciones de este tipo de créditos por su efecto financiero, y que no logra generar un impacto a nivel de recaudación. Esto es, una reforma que podría haberse evitado. 🗣️



CONGRESO NACIONAL CNTC: MOMENTO CRUCIAL

El próximo 30 de junio, los socios de CNTC a nivel nacional votarán por la renovación de la directiva de la gremial más importante del transporte carretero nacional.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: CNTC

Una vez más y tras varias postergaciones, la principal confederación del transporte de carga terrestre por carretera en Chile, CNTC, realizará su votación en el Congreso Nacional convocado para el 30 de junio próximo.

Según los estatutos de CNTC, los socios con sus cuotas al día pueden ejercer su derecho a voto para elegir a las siguientes autoridades de la confederación:

- * **Presidente**
- * **Vicepresidente**
- * **Tesorero**
- * **Secretario General**
- * **Director de transporte internacional, interprovincial, Interregional y urbano**
- * **Director de organizaciones**
- * **Director de costos, comercialización e insumos**

Estos estatutos también regulan a candidatos a directores y su modo de elecciones.



Así en el Artículo 31° se explicita que: "El Directorio de la Confederación se compondrá de nueve miembros titulares elegidos en votación directa de entre los socios activos en el ejercicio de la Corporación y dos directores adjuntos, los que serán ratificados por el Congreso. Necesariamente uno de los Directores adjuntos deberá ser representante de la zona Norte del país (entendiéndose por tal desde Arica a Coquimbo) y otro Director

adjunto deberá ser representante de la zona sur del país (entendiéndose por tal desde Coyhaique a punta Arenas), previa entrega de una terna por cada zona".

La elección se efectuará en el Congreso ordinario y se llevará a efecto en el mes de marzo del año respectivo.

Los directores durarán tres años en sus funciones. Las Federa-



ciones y Asociaciones socias tendrán derecho a un voto por cada Federación y Asociación; para tener el derecho a voto, la organización deberá estar al día con sus obligaciones sociales con la Confederación.

Mientras que en el Artículo 32° reza: "Las elecciones serán vigiladas por una Comisión compuesta por tres de los delegados presentes, designados en el mismo Congreso. Constituida la Comisión se inscribirán los candidatos a Directores con un máximo de 15 candidatos".

PALABRAS DEL PRESIDENTE

El actual presidente de la gremial. Sergio Pérez, comentó que el acto eleccionario del día 30 de junio, se realizará de manera presencial en una locación en Santiago, donde se realizará la rendición de cuentas de la actual directiva, y las elecciones posteriormente. En el mismo lugar se presentarán los candidatos.

"ES UN ACTO DEMOCRÁTICO DE RENOVACIÓN DEL DIRECTORIO Y DE RENDICIÓN DE CUENTA PÚBLICA DE LOS DISTINTOS ESTAMENTOS QUE TIENE NUESTRA CONFEDERACIÓN", SERGIO PÉREZ, PRESIDENTE CNTC CHILE.

"Algún presidente de asociación que no pueda asistir, puede entregar un poder para dar su votación. En ese acto daré cuenta de mi gestión y de los manejos económicos, además de las cuentas del consejo superior disciplinario, además. Es un acto democrático de renovación del directorio y de rendición de cuenta pública de los distintos estamentos que tiene nuestra confederación", cuenta Pérez.

Respecto a la expectativas de votación, el actual presidente de CNTC, Sergio Pérez comenta: "Somos sobre 40 asociaciones gremiales y 4 federaciones, yo quedaría muy conforme con una participación por sobre los 30 votos, lo que sería representativo de

nuestro sentir gremial de Arica a Punta Arenas", agrega.

El Presidente en ejercicio de CNTC recuerda que los candidatos se presentan en el mismo acto eleccionario, por lo que es muy difícil adelantar por quién irán las preferencias, pero estima que será la experiencia a que prime en el proceso democrático 2022. "He sido presidente desde que iniciamos la confederación, a mi me encantaría que tengamos renovación de dirigentes. Estamos en una situación complicada como país, por eso tengo la impresión que habrán preferencias por liderazgos que tengan experiencia, por que la situación de la nación así lo amerita. Lo importante es que prime la democracia", finalizó Sergio Pérez.



2022: DE LA CRISIS DE STOCK A LAS ALTAS VENTAS

Con nada menos que 10 lanzamientos, entre ellos una marca nueva, el mercado camionero chileno vive un verdadero boom en nuevos productos, apoyado por buenas ventas, en un escenario donde la incertidumbre no desaparece y el stock no logra aún estabilizarse.



Simplemente histórico fue mayo recién pasado para el mercado camionero chileno. En tan solo algunas semanas se realizaron más de 10 lanzamientos de productos, que van desde livianos, hasta el camión más potente del mundo en carretera, pasando por una nueva marca especializada en faenas severas y soluciones tecnológicas de vanguardia. En más de 20 años de industria no se habían registrado tal cantidad de novedades (obviando la desaparecida Feria del Transporte ANAC).

Lo cierto es que las cifras de ventas configuran un interesante y atractivo escenario para marcas e importadores. En mayo el mercado de camiones creció un relevante 21,1% con 1.611 unidades vendidas, en comparación con el mismo mes de 2021. Nada menos que el registro más alto de mayo, desde 2012. En al acumulado el mercado total de camiones llegó a

“ESTE AÑO, YA CON LOS APRENDIZAJES Y CONOCIMIENTOS ADQUIRIDOS EN RELACIÓN CON LA SITUACIÓN SANITARIA, SUMADO A UNA MAYOR REAPERTURA DE LOS SECTORES PRODUCTIVOS SE HA VISTO COMO UNA OPORTUNIDAD PARA LAS MARCAS”, ANDRÉS MANN, KAUFMANN.

las 6.882 unidades vendidas para un crecimiento del 14%. Todo según cifras de ANAC A.G.

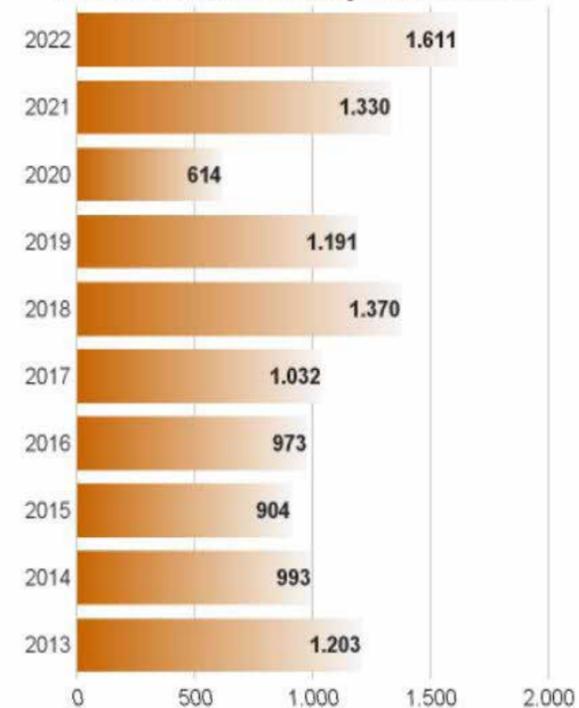
La explicaciones de los analistas de la gremial de marcas e importadores lo explica así: “Este auge del segmento se debe a un sostenido incremento en la comercialización de maquinarias y equipos de diversa índole, dentro de los cuales los camiones representan uno de los segmentos con mayor crecimiento, en parte debido a la necesaria renovación de flotas que han experimentado

las empresas durante este año a raíz de la reapertura y normalización de sus diversas actividades”, comentó en su informes mensual.

ABUNDANCIA DE LANZAMIENTOS

El escenario es bueno para las ventas, pero ¿Cómo se explica la cantidad de lanzamientos en un segmento intrínsecamente B2B? Andrés Mann, gerente comercial de camiones de Kaufmann, comenta al respecto: “Producto

Ventas a Público en Mayo de Cada Año



de la pandemia y los problemas logísticos a nivel internacional, muchos lanzamientos de camiones previstos para 2020 y 2021 debieron ser aplazados. Este año, ya con los aprendizajes y conocimientos adquiridos en relación con la situación sanitaria, sumado a una mayor reapertura de los sectores productivos se ha visto como una oportunidad para las marcas para diversificar el portafolio de productos y mostrar todas las innovaciones que han ido desarrollando”, analizó.

Otra perspectiva aporta José Tomás Larraín, product manager de transportes de Dercoma, “Un mercado cada vez más competitivo y dinámico hace que los importadores tengamos que estar en constante búsqueda de más y mejores productos para el mercado nacional.

En nuestro caso la relación con fábrica y el desarrollo de nuevos productos es permanente, todos los modelos que incorporamos pasan por un periodo de pruebas considerable y en distintos escenarios de nuestra geografía, consiguiendo productos más robustos y que se condigan con las necesidades del mercado chileno”, comentó.

“Hoy las empresas flotistas y generadores de carga necesitan renovar su flota para entregar mejores servicios y las mismas empresas del sector automotriz han sabido adelantarse a esa necesidad. Hino Chile se adelantó a esto y tuvimos una renovación importante en plena pandemia, subiendo el estándar de equipamiento en el segmento de livianos y medianos. De esta forma, se han estrenado más ca-

miones con mayor tecnología y beneficios para los clientes, eso justifica el aumento en los lanzamientos”, analiza por su parte, Mauricio Herrera, gerente comercial de Hino Chile.

HORIZONTE DE MERCADO

En un escenario como el actual, las marcas creen que las ventas seguirán creciendo, a pesar de los inciertos escenarios internos y externos. “Hasta el momento ha sido un buen año, algo que ha jugado a favor es que pese a las complicaciones logísticas y de producción el flujo de unidades se ha mantenido relativamente constante, históricamente la mayor parte del mercado se la llevan los camiones pesados pero vemos que el mercado liviano y mediano a crecido, en parte gracias al aumento en lo que es el reparto de última milla, otro nicho interesante es el mercado de los camiones eléctricos que este 2022 han tenido un excelente crecimiento en comparación a años anteriores”, agrega José Tomás Larraín, de Dercoma.

Cristian Alonso, gerente de camiones en Andes Motor, expone su análisis de lo que viene: “Desde Andes Motor proyectamos una demanda al alza en la venta de camiones para lo que resta del 2022, con cifras similares a lo visto antes de la pandemia. A través de Foton, buscamos llegar a las 1.000 unidades comercializadas, lo cual significaría un aumento de más de 25% respecto al 2021. De esa manera, no solo nos mantendremos den-

tro de las primeras 10 marcas en volumen, sino que también apuntaremos a liderar la colocación de camiones de origen chino. Para Iveco, el desafío es bordear las 300 unidades, para lo cual estamos potenciando por igual sus tres líneas, que son Tector, Trakker y S-Way".

"Las proyecciones de ANAC son optimistas a nivel de mercado, y lo esperable es que la venta se estabilice durante el año dentro de las líneas tendenciales que se veían antes de la pandemia. Además, al mirar el desempeño global y local, que ha demostrado una mayor reapertura en comparación a los últimos años, junto a una sostenida reactivación económica y un mayor volumen de venta de camiones, en Kaufmann creemos que durante los próximos meses -si no existen situaciones que afecten la distribución total de la cadena logística- la demanda seguirá en auge, aporta desde su perspectiva Andrés Man, de Kaufmann.

Especialistas en livianos en medianos, como Hino, coinciden en el análisis, "Para este año



"HASTA EL MOMENTO HA SIDO UN BUEN AÑO, ALGO QUE HA JUGADO A FAVOR ES QUE PESE A LAS COMPLICACIONES LOGÍSTICAS Y DE PRODUCCIÓN EL FLUJO DE UNIDADES SE HA MANTENIDO RELATIVAMENTE CONSTANTE, HISTÓRICAMENTE LA MAYOR PARTE DEL MERCADO SE LA LLEVAN LOS CAMIONES PESADOS PERO VEMOS QUE EL MERCADO LIVIANO Y MEDIANO HA CRECIDO", JOSÉ TOMÁS LARRAÍN, DERCOMAQ.

queremos ratificar y consolidar el primer lugar en ventas en el segmento de livianos y medianos del mercado de camiones obtenido durante el 2021. Nuestros clientes han sabido apre-

ciar nuestra propuesta de valor en base a plataformas digitales Hino Connect servicio de agendamiento en línea, e-commerce de repuestos, etc", finaliza Mauricio Herrera de Hino. 🇨🇱

VENTAS RETAIL ACUMULADAS POR MARCA EN MAYO 2022

	Camión Liviano		Camión Mediano		Camión Pesado		Cantidad	Part. %
	Cantidad	%	Cantidad	%	Cantidad	%		
1 MERCEDES BENZ	1	0,1%	60	2,9%	762	19,6%	823	12,1%
2 HINO	158	19,1%	504	23,9%	92	2,4%	754	11,0%
3 VOLKSWAGEN	54	6,5%	236	11,2%	439	11,3%	729	10,7%
4 SCANIA			2	0,1%	702	18,0%	704	10,3%
5 VOLVO					608	15,6%	608	8,9%
6 FUSO	65	7,8%	361	17,1%	13	0,3%	439	6,4%
7 CHEVROLET	73	8,8%	299	14,2%	64	1,6%	436	6,4%
8 JAC	233	28,1%	99	4,7%	84	2,2%	416	6,1%
9 FOTON	136	16,4%	98	4,7%	89	2,3%	323	4,7%
10 FREIGHTLINER					314	8,1%	314	4,6%

CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS
SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES



COMPRAMOS TU
RANDON
USADO

- ✓ SEGURO
- ✓ RÁPIDO
- ✓ FÁCIL

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



LLEGA EL NUEVO IVECO S-WAY: CARGA TECNOLÓGICA EN LA CARRETERA

Con nuevo representante en Chile: Andes Motor, la casa italiana Iveco lanzó su nuevo tracto pesado S-Way, para competir en el segmento más duro del mercado, los pesados premium.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Iveco

La casa Iveco -en el concierto internacional de camiones- es junto a otras reputadas marcas europeas como MAN, Mercedes-Benz, Scania o Volvo, entre otras; considerada la punta del mercado entre los vehículos más pesados en carretera. Diseño, investigación y desarro-

llo, además de las últimas tecnologías en eficiencia, medio ambiente, confort y seguridad se unen en este mundo hipercompetitivo.

A pesar de estar entre la élite de las marcas en su nicho; Iveco no ha gozado en nuestro mercado de la

popularidad que tienen por ejemplo en Argentina y Brasil (ambos países con planta de la marca). Por ejemplo, en Brasil registró un crecimiento de ventas 70% en 2021, y 12 años consecutivos como líder del segmento de camiones de más de 16 toneladas, en Argentina.



Pero eso al parecer cambió de la mano de su nuevo representante de marca, Andes Motor, agresivo grupo cuya experiencia se traspa- sa de su matriz, Kaufmann, para dotar a la marca italiana de una plataforma que no había conoci- do aún en Chile: potente red, agre- sivo marketing y los productos de alto nivel que ofrece fábrica.

“La llegada de Iveco a Andes Motor nos permite contar con una innovadora y atractiva gama de vehículos, la que por su ori- gen, características y desarrollo son coincidentes con nuestra historia, visión y carta de na- vegación. Estamos convenci- dos que la propuesta de valor de Iveco junto con la cobertura, disponibilidad y foco en cliente, que caracterizan a Andes Mo- tor, nos auguran un auspicioso año a ambas compañías”, indicó

Luis Izquierdo, gerente general de Andes Motor.

Es por ello, que con su último lan- zamiento en Chile: es el “buque in- signia de la casa”, el Iveco S-Way, tracto camión que llega en 5 va- riantes, con configuraciones 4x2, 6x2 y 6x4. “Queremos ser una em- presa que engloba el ciclo comple- to: es decir, cercana a las necesida- des y requerimientos de proveedo- res y clientes, con la que sea fácil trabajar e innovar, conectada con la sustentabilidad y con una propues- ta, de cara al conductor, de que está

accediendo al mejor vehículo posi- ble”, expresó el presidente de Iveco Vehículos Comerciales para Amé- rica Latina, Marcio Quericelli, que estuvo presente en el lanzamiento.

SUMA DE PODER EN CARRETERA

La plataforma lanzada para S-Way en Chile, contempla un motor diésel Cursor 13, de 12.882 cc, que en distintas configuracio- nes de despliegue, entrega has- ta una potencia que parte desde los 480 caballos, con torque de 2.200 Nm; hasta ofrece 570 ca-

“ESTAMOS CONVENCIDOS QUE LA PROPUESTA DE VALOR DE IVECO JUNTO CON LA COBERTURA, DISPONIBILIDAD Y FOCO EN CLIENTE, QUE CA- RACTERIZAN A ANDES MOTOR, NOS AUGURAN UN AUSPICIOSO AÑO A AMBAS COMPAÑÍAS”, LUIS IZQUIERDO, GERENTE GENERAL DE ANDES MOTOR.



ballos, con un par motor de 2.500 Nm, bloque en cumplimiento de la norma de emisiones Euro V.

Todos los motores de la gama están asociados a una caja de cambios automatizada ZF Traxion de 12 relaciones, modelo 12TX 2420 TD, con embrague automatizado ContAct con un torque de 2.400 Nm, además de dos marchas para reversa.

“En su calidad de sucesor del Stralis (2002-2019), el S-Way reúne todos los avances de las generaciones anteriores y añade mayor eficiencia en el consumo de combustible, además de cambios en su diseño como una nueva cabina de techo alto, totalmente rediseñada en función de las necesidades del conductor y propietario”, explicó el gerente de Camiones de Andes Motor, Cristián Alonso.

Su equipamiento está al nivel de su exclusivo segmento, con aire acondicionado y sistemas de frenos antibloqueo (ABS), control de tracción (ASR) y control electrónico de estabilidad (ESC). Incluye además control de carril, control de distancia y frenado de emergencia automático (AEBS). Completan el equipamiento el Hill Holder, el sistema anti ralenti, abatimiento de cabina servoaasistido, refrigerador, neblineros, indicador de carga por ejes, un conector rem/semi 7+7 polos y sensores TPMS. Las versiones superiores ofrecen además retardador secundario Intarder, que potencia la seguridad al liberar de su carga al sistema de frenos de servicio.

El Iveco S-Way cuenta con sistemas avanzados de conectividad pensados en la gestión de flotas, con la finalidad de optimizar el tiempo de actividad del vehículo, además de monitorear la eficiencia del combustible y el Costo Total de Explotación (TCO), como una manera de apoyar a los usuarios Iveco a rentabilizar su inversión cuanto antes y también en el largo plazo.

QUEREMOS SER UNA EMPRESA QUE ENGLOBA EL CICLO COMPLETO: ES DECIR, CERCANA A LAS NECESIDADES Y REQUERIMIENTOS DE PROVEEDORES Y CLIENTES, CON LA QUE SEA FÁCIL TRABAJAR E INNOVAR, CONECTADA CON LA SUSTENTABILIDAD Y CON UNA PROPUESTA, DE CARA AL CONDUCTOR”, PRESIDENTE DE IVECO VEHÍCULOS COMERCIALES PARA AMÉRICA LATINA, MARCIO QUERICELLI.



Crece portafolio de vehículos eléctricos de Chevrolet en Sudamérica



General Motors (GM) anunció la llegada de nuevos modelos cero emisiones de Chevrolet: Bolt EUV, Blazer EV y Equinox EV.

GM se ha propuesto avanzar en términos de electromovilidad en la región con su visión “Cero Accidentes, Cero Emisiones y Cero Congestión”, la compañía aspira a ser carbono neutral para 2040.

En esa línea, GM ha invertido para el desarrollo de 300 vehículos eléctricos y autónomos para 2025. Recientemente, a su vez, anunciaron una alianza con Honda para desarrollar autos eléctricos más asequibles dentro del mercado.



Webfleet Solutions Chile analizó el futuro de la movilidad y el transporte en el país

El proveedor de soluciones telemáticas realizó por primera vez una conferencia en la que expertos analizaron el escenario actual y futuro de la nueva movilidad y el transporte en Chile. Webfleet Mobility Conference se realizó en abril de este año con el tema “Movilidad 2032: ¿Estás listo?”. En la instancia participó Raúl Aránguiz, Country Manager de Webfleet

Solutions Chile y el ex subsecretario de Transportes, Cristián Bowen. En la conferencia de Webfleet Solutions Chile se plantearon los nuevos desafíos para la industria del transporte y la nueva movilidad en el país, el futuro de la electromovilidad y la evolución tecnológica de la movilidad urbana a propósito de las aplicaciones como Uber o Cabify.

Elaion Auro, el lubricante para autos Premium ya está disponible en Chile



En abril fue lanzado en el mercado nacional el más avanzado aceite de motor de YPF.

La nueva línea de lubricantes Premium está diseñada para vehículos livianos y cuenta con Tecnología de Evolución Constante, pensado específicamente en los nuevos desafíos de la movilidad mundial. El lanzamiento se realizó simultáneamente en Argentina, Brasil y Chile. Además, la línea de ELAION AURO también incorpora el nuevo ELAION AURO HYBRID, primer lubricante de YPF para motores híbridos.

[LANZAMIENTO]



**JAC K7:
TOPE DE GAMA
CARRETERO
DE DERCOMAQ**

La casa china que introdujo los camiones de ese origen en nuestro mercado lanzó, su última creación para el mundo carretero de larga distancia, el JAC K7 con 490 caballos y transmisión automatizada.

R. Castillo / Fotos: JAC.

Uno de los últimos nuevos integrantes de la ya completísima oferta camionera renovada en nuestro país, es la nave insignia de JAC, la marca china de Dercomaq que lidera la venta de camiones entre las marcas provenientes del gigante asiático.

Se trata de una marca que avanza rápido como JAC Motors. Desde 2007 está presente en nuestro país y cuenta con varios hitos a su haber, como lograr tener varias unidades andando por sobre el millón de kilómetros, y ahora con su nuevo modelo de tracto camiones, el K7, logra una madurez como marca, y como producto para lograr ponerse un peldaño más arriba en términos de oferta de valor, tecnología, diseño y eficiencia.

Con la llegada del nuevo JAC K7, con caja automatizada, esta evolución se materializa en una gama de productos que es capaz de ofrecer un buen precio, con una cabina de alta comodidad, con transmisión automatizada, alta potencia y la

suficiente versatilidad como para cubrir la mayoría de las operaciones carreteras en Chile. Un crecimiento evolutivo que mejora el transporte carretero en el país.

José Tomás Larraín, Product Manager de Transportes de Dercomaq comentó, "este camión posee una gran ventaja en cuanto a la relación precio/equipamiento y estándares de seguridad, incluso su cabina está certificada bajo la norma europea contra impactos ECE R 29, que evalúa la capacidad de resistencia a impactos frontales, en techo y traseros en la espalda de la cabina, y evaluar la deformación que produce la carga que transporte el mismo camión, cuando se corre".

SOFISTICACIÓN TÉCNICA

El nuevo JAC K7 es un tracto camión con semirremolque para lar-

"ESTE CAMIÓN POSEE UNA GRAN VENTAJA EN CUANTO A LA RELACIÓN PRECIO/EQUIPAMIENTO Y ESTÁNDARES DE SEGURIDAD", JOSÉ TOMÁS LARRAÍN.

gas distancias, con capacidad de carretera o caminos mixtos. Para llevar a cabo esta misión cuenta con un motor de origen Cummins, en específico, el modelo ISGe5, un bloque turbodiésel mejorado que llega a los 490 caballos de fuerza, con un torque de 2.300 Nm. En la práctica entrega la potencia necesaria para las grandes distancias y una amplia variedad de aplicaciones y cargas en semirremolque.

Una poderosa innovación es su nueva caja automatizada. Se trata de una transmisión de la marca ZF, modelo Traxxion. Su origen es la conocida firma alemana especialista en transmisiones y es del tipo Servoshift, que realiza de forma automática el proceso de embragar y de pasar las marchas que corresponden, así el conductor sólo debe preocuparse de conducir y cuidar el camión y su carga.



La gama del JAC K7 se compone de tres versiones: una para su modelo 6x2, que es eminentemente para carretera, y dos para variantes 6x4, que pueden enfrentar mejor terreno caminos algo complicados. Todos vienen con Intarder, que es un freno de refuerzo, que controla el camión desde la misma salida del cardán, mejorando la seguridad -sobre todo cargado- y permitiendo aumentar la vida útil de los frenos de servicio, o de pie.

La seguridad es importante para JAC y lo demuestra en el K7, con sus frenos de disco, los mejores para uso en carretera, con ABS + ASR + ECS. ¿Qué son estas siglas? bueno, ABS son los frenos antiblo-

queos, ASR, el control electrónico de tracción, y de estabilidad, que es el ECS. Al final significan que el camión no va a patinar, no va a perder tracción y es más estable, incluso en caminos complicados o resbaladizos, una ayuda hoy clave hasta para el más experimentado de los choferes.

Cuenta en su cabina con un refrigerador de buena capacidad, para tener todo fresco; una amplia litera con luces en la cabecera, que es muy cómoda gracias a su piso plano y que permite a una persona de más de metro ochenta, caminar por dentro. A eso se suma el aire acondicionado, la calefacción autónoma. Esto sumado a un diseño que llama la atención de los

colegas en la ruta, y tiene identidad propia, única y muy JAC, hace que los conductores y dueños del JAC K7, estén contentos en su trabajo, y aseguren -junto a una buena conducción- que cada ruta sea positiva para el negocio.

"En Dercomaq estamos siempre buscando maquinarias de punta para entregar la mayor seguridad, eficiencia y automatización a nuestros clientes, por ello este nuevo lanzamiento es una gran alternativa para diversas industrias, entre ellas apoyo a la industria minera, industria forestal, logística internacional, aplicaciones especiales y carga en general, incluso se ha utilizado como escenario móvil", finalizó José Tomás Larraín.

"EN DERCOMAQ ESTAMOS SIEMPRE BUSCANDO MAQUINARIAS DE PUNTA PARA ENTREGAR LA MAYOR SEGURIDAD, EFICIENCIA Y AUTOMATIZACIÓN A NUESTROS CLIENTES, POR ELLO ESTE NUEVO LANZAMIENTO ES UNA GRAN ALTERNATIVA PARA DIVERSAS INDUSTRIAS", JOSÉ TOMÁS LARRAÍN, DE DERCOMAQ.





SKC TRANSPORTE ESTRENA LA MARCA ASTRA Y RENUEVA CASI TODO SU LINE UP

La empresa del Grupo Sigdo Koppers apuesta por una estrategia con marcas y productos específicos, con la nueva marca de camiones severos italianos, Astra, además de un bus eléctrico estándar RED, Minibus eléctrico de turismo, camión ligero Euro 6.

Fotos: SKC Transportes.





Otro de los lanzamientos claves en la industria en este movido período, corrió por parte de SKC Transporte que en un gran lanzamiento mostró sus novedades como grupo que incluyó la llegada oficial de la marca Astra, casa italiana especializada en camiones de alta severidad, además de algunas novedades de la marca holandesa DAF, los buses Golden Dragon y los nuevos modelos de JMC.

La gran novedad en la jornada la representó los camiones Astra, marca de origen italiano con un foco muy preciso: vehículos de alta severidad para aplicaciones especiales y de faena.

Astra es una marca asociada al Grupo Iveco, y en nuestro país comienza su oferta con se produce con un modelo heavy duty, de alta robustez, y gran versatilidad, lo que le permitirá explorar comercialmente diversas aplicaciones.

DAF, MARCA QUE OSTENTA EL NÚMERO 1 EN VENTAS EN EUROPA EN CAMIONES, DESDE HACE 7 AÑOS, MOSTRÓ UNA ACTUALIZACIÓN DE SU MODELO XF 480, UN TRACTOCAMIÓN, CON CONFIGURACIÓN 6X2, ADEMÁS DEL NUEVO CF 300.

Se trata del Astra HD9 Rigid, en las variantes 64.48, con configuración 6x4 y 84.48, con chasis y ejes 8x4.

El Astra HD9 Rigid es un camión integral desarrollado para desafiar las peores condiciones operativas y salir con éxito. Pensado para transportar materiales, mercancías y personas en usos off-road, con enfoque en terrenos irregulares y accidentados. En la versión de tres ejes (HD9 64.48, 6x4) admite una capacidad máxima en tándem de 32 toneladas (16 + 16), mientras que en la versión de cuatro ejes (HD9 84.48, 8x4) sube a 40 toneladas (20 + 20), con

una masa máxima autorizada de 63 toneladas para la versión 6x4 y de 54 toneladas para el 8x4.

En Chile, Astra llega a complementar el line up de la casa holandesa DAF, que cubre el nicho de aplicaciones pesadas carreteras, de alto estándar, mientras que la nueva marca se enfocará -en primera etapa- en faenas mineras off road y otras industrias con requerimientos de alta severidad.

MÁS ALLÁ DEL HEAVY DUTY

El enfoque que tendrá en Chile en una primera etapa será atacar el uso en faenas mineras off road,

ASTRA ES UNA MARCA ASOCIADA AL GRUPO IVECO, Y EN NUESTRO PAÍS COMIENZA SU OFERTA CON SE PRODUCE CON UN MODELO HEAVY DUTY, DE ALTA ROBUSTEZ, Y GRAN VERSATILIDAD, LO QUE LE PERMITIRÁ EXPLORAR COMERCIALMENTE DIVERSAS APLICACIONES.

nicho donde SKC no tenía una presencia tan específica, ya que DAF ofrece una gama de productos que está configurada para operar en terrenos mayoritariamente de asfalto y no para un uso extremo.

Por su parte DAF, marca que ostenta el número 1 en ventas en Europa en camiones, desde hace 7 años, mostró una actualización de su modelo XF 480, un tractocamión, con configuración 6x2, además del nuevo CF 300, más enfocado en reparto de corta y mediana distancia.

VARIEDAD DE SOLUCIONES

Otra marca destacada de este lanzamiento fue JMC, que luce interesantes cifras de ventas en camiones urbanos eléctricos, pero que en esta ocasión realizó la presentación del primer camión Diesel Euro 6 del segmento medio, a su anuncio de fortalecer aún más su participación en el nicho de los camiones 100% eléctricos.

La misma experiencia en electromovilidad les será de utilidad para su arca de buses Golden Dragon, que realizó la presentación de un bus 100% eléctrico con estándar RED, de compactas dimensiones y especialmente enfocado en la renovación de flota para regiones donde se implante el nuevo estándar de buses.

Además agregó a su portafolio un minibús de turismo, con tren motriz 100% eléctrico, que se instala en el segmento del transporte de personal, un nicho muy

atractivo en función de la necesidad de las empresas de reducir su huella de carbono.

Todas estas novedades llegan de la mano con una puesta en marcha de la red de postventa más avanzada del país, donde los clientes e incluso los talleres pueden monitorear en tiempo real el desempeño de los vehículos, identificar desperfectos y ofrecer soluciones en el menor tiempo posible, maximizando la disponibilidad de flota para cada uno de los clientes que hagan de SKC su mejor aliado para el trabajo. ➡



[LANZAMIENTO]

RENAULT TRUCKS SE RENUEVA:

ESTRENA TODA SU NUEVA GAMA EN CHILE

La casa francesa, representada por Salfa, estrenó toda su nueva gama, que incluye sus series T High, T, C y K, que se ponen al día con alta tecnología para aumentar la seguridad, el confort y la eficiencia en carretera y fuera de ella.

R. Castillo / Fotos: Renault Trucks.



Las positivas ventas que se han registrado en el mercado camionero nacional, ha hecho que las marcas se activen con fuerza y muestren sus estrenos, con vistas a la reactivación económica y el auge de industrias como la energía, o la minería que se encuentra en un excelente momento.

En esa línea, la casa francesa Renault Trucks renueva toda su gama de productos. Guillermo Donoso, gerente división camiones de Salfa, lo explica: "Esta es la evolución más importante desde la renovación total de las gamas que el fabricante realizó

en 2013. Los nuevos vehículos T, T High, C y K ya se encuentran a disposición de los clientes chilenos, con las mismas características y funciones premium con que se comercializan en Europa. Pero eso no es todo, adicionalmente este año traen importantes novedades en cuanto a su conectividad y la garantía del fabricante".

La casa Renault Trucks se caracteriza por sus camiones que incorporan un alto nivel tecnológico, y como buenos europeos de tradición se posiciona entre el mercado de camiones pre-

mium, que ofrecen lo último en soluciones de vanguardia para ofrecer alta eficiencia, gran seguridad y alto confort para sus ocupantes.

DISEÑO Y TECNOLOGÍA

La nueva gama de Renault Trucks ofrece un diseño exterior renovado, en sus gamas T High, T y C. Destaca por nuevo diseño en sus faros y la parrilla central, que destaca el enfoque tecnológico del fabricante francés y los lleva a destacar en carretera. La aerodinámica de la cabina mejoró a nivel de la calandra y se agregaron extensiones del arco de la rueda para agilizar el paso del aire.

En materia de seguridad, las novedades comienzan con sus faros LED de serie, que prometen mejorar la visibilidad de noche, además agrega elementos ópticos LED adicionales, principalmente en las puertas con el fin de iluminar los peldaños, y mejorar la seguridad del conductor en las subidas y bajadas del vehículo en la oscuridad.

En larga distancia el confort del conductor es clave, y la nueva gama de Renault ofrece innovaciones como una nueva columna de dirección con orientación multidireccional de 3 ejes. El ajuste se realiza mediante un pedal de control único, de manera que cada conductor pueda adecuarse a la perfección a su posición de manejo.

Se agrega también un botón de arranque Start & Stop y un so-



La nueva gama de Renault ofrece innovaciones como una nueva columna de dirección con orientación multidireccional de 3 ejes.

porte para tablet y smartphone al alcance de la mano del conductor con acceso a tomas USB-C.

En la misma línea del confort, Renault Trucks mejoró sus asientos y desarrolló nuevos tejidos, en función de resistir las numerosas subidas y bajadas cotidianas. Las mejoras también contemplan el interior de cabina, en conocimiento que en larga distancia la productividad tiene mucha relación

con un correcto descanso del chofer, así mejoró la calidad de la litera y aumentó el espesor de su colchón "Sérénité" en un 13%. En la zona del "dormitorio", se agregaron dos tomas USB-C para cargar los dispositivos.

Suma también nuevos espacios de almacenamiento, con un cajón para guardar documentos del lado conductor y dos espacios de almacenamiento con capacidad total de 7 lt. del lado pa-

sajero. La nueva gama, además integra una versión actualizada del control de velocidad predictivo "Optivision".

Como evidencia de la confiabilidad de estas gamas, el fabricante garantiza ahora la cadena cinemática de los nuevos modelos T High, T, C y K durante 3 años hasta un máximo de 450.000 km.

Todos los vehículos comercializados en Chile están conectados e incluyen un año de suscripción a Optifleet, la herramienta de telemetría de Renault Trucks que permite mejorar la gestión de su flota y así apoyar a los transportistas para reducir el consumo de com-



“Los nuevos vehículos T, T High, C y K ya se encuentran a disposición de los clientes chilenos, con las mismas características y funciones premium con que se comercializan en Europa”, Guillermo Donoso, gerente división camiones de Salfa.

bustible y emisiones de CO2. Cada vehículo Renault Trucks cuenta también con un plan de mantenimiento conectado y dinámico que se reajusta semanalmente para un servicio a la medida.

Junto a esta evolución de las gamas, Renault Trucks y Salfa amplían la oferta de contratos de mantención disponible en Chile añadiendo contratos a la medida a la oferta de contratos de mantención preventiva ya existente. Ayudará los clientes a reducir sus costos de mantenimiento y maximizar el tiempo de actividad de sus equipos. 🌱



BOLOGNESI SpA

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



[LANZAMIENTO]

**MERCEDES-BENZ
ACTROS MIRRORCAM:**

**REFLEJO DE
SEGURIDAD Y
EFICIENCIA**

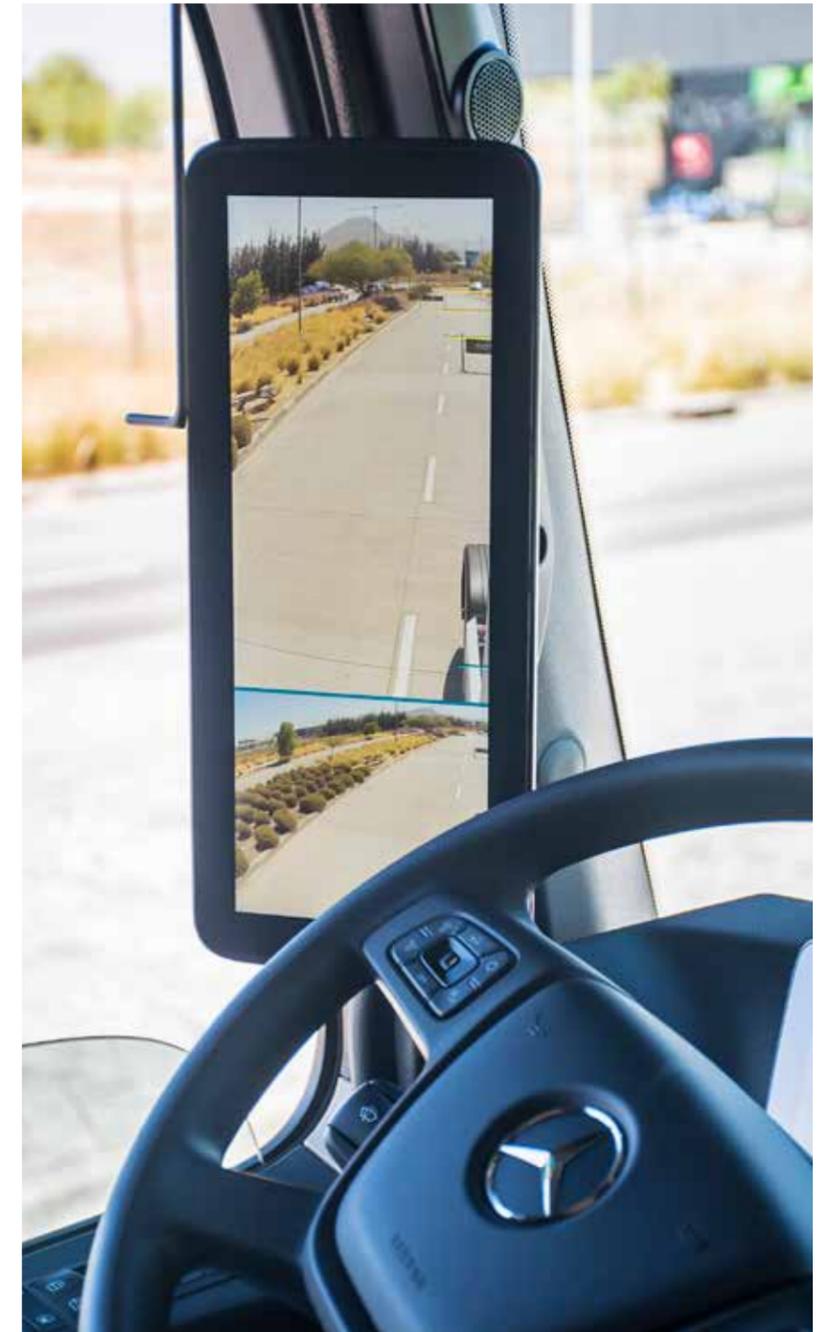
Sin espejos retrovisores laterales, llega la última generación del Mercedes-Benz Actros, el legendario larga distancia alemán es el primero en el mercado en introducir esta tecnología que reduce la resistencia al viento y mejora la eficiencia del conjunto.

R. Castillo / Fotos: Mercedes-Benz





“El New Actros, con tecnología MirrorCam, exhibe ventajas claras: menor consumo debido a la mejora de la aerodinámica y el aumento de la seguridad gracias a una mejor visibilidad”, Andrés Mann, gerente comercial de la División de Camiones de Kaufmann.



Fue la gran sorpresa del último gran salón del transporte en Latam, realizado pre pandemia: En el Salón de Sao Paulo 2019, más conocido como Fenatran, se lanzó un sorprendente tracto camión sin espejos retrovisores. Desde su enorme stand, Mercedes-Benz presentaba en la región su tecnología mirror cam: tecnología que reemplaza a los espejos retrovisores laterales por cámaras y pantallas.

En su lanzamiento local, fue el Centro Logístico Kaufmann la lo-

cación elegida para lucir el nuevo Mercedes-Benz New Actros MirrorCam. En un escenario donde la eficiencia del transporte es clave, tanto para un buen negocio, como para disminuir huellas de carbono y consumo de combustible; cada ganancia en eficiencia es crítica: por ello esta tecnología aporta tanto a la seguridad como la eficiencia en larga distancia.

Para lograr su misión de reducir el consumo, mejorar la penetración aerodinámica y con ello su con-

sumo, el nuevo Actros MirrorCam utiliza un completo sistema de cámaras y pantallas, que -en rigor- debutó de manera pionera en el país a en septiembre de 2020 apoyando a sus clientes en sus operaciones cotidianas.

MISTERIO TRAS EL ESPEJO

El sistema se vale de dos cámaras exteriores laterales situadas en el marco del techo de la cabina. Son capaces de proyectar lo que captan a dos pantallas de 15 pulga-

das, con una resolución de 720 x 1920 píxeles, que se ubican en los pilares interiores de la cabina.

Aerodinámicamente hablando, la ausencia de los espejos, puede contribuir a una reducción del consumo de combustible hasta en un 5%. “Actualmente, ya tenemos varias unidades sin espejos retrovisores circulando, tanto en el norte como sur del país. El New Actros, con tecnología MirrorCam, exhibe ventajas claras: menor consumo debido a la mejora

de la aerodinámica y el aumento de la seguridad gracias a una mejor visibilidad, aspecto que sabemos que es clave para el segmento de transporte de carga de larga distancia en el país”, destacó el gerente comercial de la División de Camiones de Kaufmann, Andrés Mann.

Pero las ventajas de MirrorCam no quedan solo en la aerodinámica: ya que el conductor cuenta con una mejor visión, sin obstáculos, con mayor visibilidad frente a cruces, en maniobras y en curvas cerradas, ya que el conjunto de cámaras y pantallas optimizan la visión panorámica y reducen los puntos ciegos, mejorando la

experiencia de manejo, al reducir el stress asociado.

Las pantallas ofrecen dos tipos de visión: una superior con imágenes cercanas al vehículo y otra inferior que permite tener control sobre el entorno, con una mayor visibilidad de la máquina en su parte trasera, elemento clave cuando el conductor desea realizar una maniobra marcha atrás.

EXPERIENCIA EN RUTA

Uno de los primeros usuarios es Cristóbal Ortiz, gerente general y socio de Dinamis, empresa de la Región del Biobío, con más de 20 años de experiencia, y que presta

servicios de transporte por carretera de sustancias peligrosas, contenedores refrigerados y unidades de carga.

“Al conductor le presta un gran apoyo, primero porque una de las cámaras detecta el punto ciego del camión que está debajo de la puerta y permite ver si hay un motociclista o cualquier otro objeto, lo que en un camión tradicional no se podía hacer, ya que los espejo impiden ver todo lo que hay abajo”, comentó Ortiz.

Las cámaras se encienden de manera automática cuando se prende el motor, pero al momento de cortar contacto MirrorCam puede

seguir activas, en su función de descanso nocturno para mirar al exterior, es posible conectar el sistema durante un par de minutos y tener una visión del entorno, sin abandonar la cabina.

Incluyen un sistema de protección contra la suciedad, calefacción para climas fríos y húmedos, además de modos de día y noche que evita encandilamientos, con un ajuste automático del brillo de las pantallas, sin importar la condición de iluminación externa.

La tecnología MirrorCam aplicada en Mercedes-Benz New Actros desembocó en el premio “Camión Internacional del Año 2020”, con una generación desarrollada para máxima eficiencia y optimizar el consumo de combustible, gracias a su motor de 6 cilindros en línea, que reduce en hasta 10% el consumo.

Esta generación de Actros incluye Active Drive Assist, con conducción semiautomatizada en todos los rangos de velocidad, junto con la quinta generación del sistema de frenado Active Brake Assist 5, que permite realizar una detención a fondo si se detecta objetos en movimiento en determinadas situaciones.

“El beneficio principal es una mejora en la economía del combustible, en toda la comodidad del conductor y en las visuales que tiene la cámara, que es muy eficiente para el transportista. Es una tecnología que viene en el futuro cercano para quedarse



“Al conductor le presta un gran apoyo, primero porque una de las cámaras detecta el punto ciego del camión que está debajo de la puerta y permite ver si hay un motociclista o cualquier otro objeto, lo que en un camión tradicional no se podía hacer, ya que los espejos impiden ver todo lo que hay abajo”, Cristóbal Ortiz, gerente general y socio de Dinamis.

y cuyo diferenciador es la seguridad y la tecnología. Además, tener un camión más eficiente y que ayude a ahorrar combus-

tible en estos momentos es un gran plus”, finalizó Cristóbal Ortiz, gerente general y socio de Dinamis. 🚛

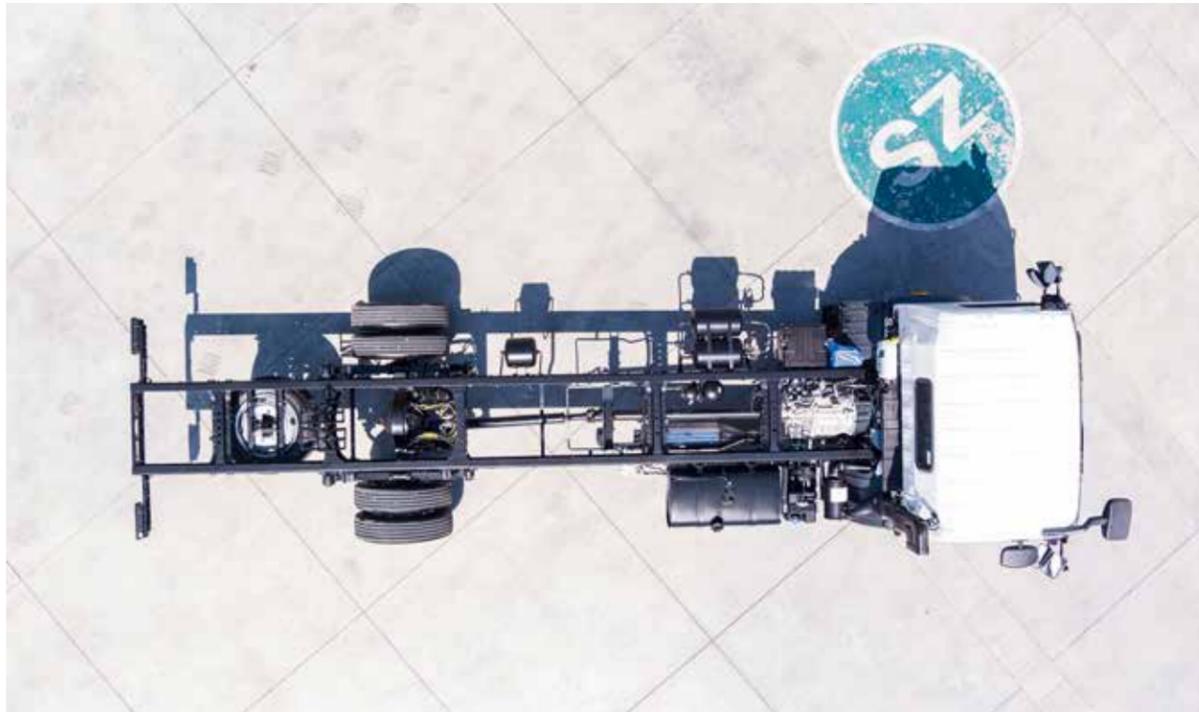


[LANZAMIENTO]

ESTRENO EN LA GAMA MEDIA: **CAMIONES FUSO SE ACTUALIZA**



La casa de origen japonés -hoy bajo la representación de Kaufmann- presentó 3 nuevos modelos que, entre las 6,2 y 12 toneladas de capacidad, ofrecen la tradicional eficiencia, agilidad y fiabilidad japonesa, proyectada a la nueva movilidad.



“Hace más de una década que comenzamos con la representación de FUSO en el mercado chileno. Progresivamente, hemos ido posicionando la marca en clientes muy fieles que han confiado en nuestros productos, pero también en segmentos de nuevos clientes que se han sorprendido con la calidad de FUSO en diversas aplicaciones. Hoy, podemos decir con propiedad

que tenemos una de las gamas más completas del país en el segmento de vehículos comerciales livianos y medianos” comentó en el lanzamiento de las novedades de Fuso, Roberto Beckdorf, Gerente División Camiones de Kaufmann, el representante de la marca.

Las cifras lo demuestran: por ejemplo, en 2020 los camiones pe-

sados representaron un 63,2% del market share total, con medianos detrás con 27,2% y livianos con un 9,2%. En 2021, en cambio, pesados se quedó con una participación de 59,2%, medianos subió a un 29,8% y livianos salta a un 11%, todo con información de ANAC.

Así en este nuevo escenario, no solo los actores tradicionales se vuelcan al transporte urbano, sino que nuevos modelos de negocios y nichos, configuran que más empresas y personas piensen en un camión como modelo de inversión a largo plazo.

EFICIENCIA NIPONA

Desde el más urbano a los más grandes, el que abre la nueva oferta es el FUSO 1017, camión con una capacidad de 6 toneladas que resume en la misma solución gran agilidad urbana, alta robustez y características de camiones mayores

como freno de motor y frenos de servicio neumáticos. Cuenta con un largo carrozable de 6.3 metros, es un camión de gran capacidad y de fácil manejo, ideal para el transporte de carga en zonas urbanas y corta a medias distancias.

Porta un motor de 3.9 litros de desplazamiento, turbocargado, capaz de ofrecer 170 caballos de fuerza, con torque de 520 Nm. Consciente del cambiante entorno urbano es fuerte en seguridad, al incluir frenos de servicio neumáticos con sistema ABS, freno de motor con obstrucción de gases y freno de estacionamiento Maxi Brake. Su largo carrozable de 6.300 mm, y su capacidad de carga de 6.250 kilogramos.

El FUSO 1217, en tanto, llega a fortalecer un nicho algo superior, pero con requerimientos similares en capacidad y agilidad. Propone un largo carrozable de 7 metros, con una capacidad de 8 toneladas de carga. Porta el mismo motor de Fuso 1017, con las mismas capacidades de 170 caballos y 520 Nm de torque, agrega además freno de motor obstrucción de gases de escape, capacidad en cabina para tres pasajeros (incluido el conductor), intervalo de mantención cada 15.000 kilómetros, además de una pantalla multifuncional y radio Bluetooth además de aire acondicionado, cierre centralizado y alzacristales eléctricos.

El más pesado del grupo es el FUSO 1828 4x2. “Es un modelo que vienen a complementar la gama Fuso en el segmento pesado. Esto marca un hito en los camiones pensa-

dos para la distribución de media y larga distancia debido a sus capacidades y performance”, comentó Mario Tapia, Product Manager de Camiones Livianos.

La renovada cabina crece en confort y seguridad, para tres ocupantes, incluido el conductor. Su capacidad de carga es de 12 toneladas y su agilidad se sustenta en un motor Fuso, de 6.3 litros, con 6 cilindros en línea, potenciado con turbo e intercooler para una potencia de 285 caballos y abundante torque de 1.100 Nm. Pensado para ampliar las capacidades operativas de los transportistas, ofrece media litera y asiento de conductor con suspensión neumática, que lo coloca en el límite de la larga distancia.

Tal como sus compañeros de línea

up, cuenta con frenos ABS, freno de motor con obstrucción de gases de escape + Top Brake (de compresión interna del motor).

Su largo carrozable de 7.500 mm, y su capacidad de carga de 11.775 kilogramos, hacen de este camión una gran opción en el transporte de carga y aplicaciones industriales de apoyo a faenas.

“Estamos particularmente contentos y orgullosos por el complemento a nuestro portafolio que representa la incorporación del nuevo Fuso 1828 4x2 en el segmento pesado, marcando un hito y ampliando las posibilidades en faenas más exigentes para nuestros clientes”, afirma Roberto Beckdorf, Gerente División Camiones.

TENEMOS UNA DE LAS GAMAS MÁS COMPLETAS DEL PAÍS EN EL SEGMENTO DE VEHÍCULOS COMERCIALES LIVIANOS Y MEDIANOS”, ROBERTO BECKDORF.



[LANZAMIENTO]



RUTA DE GIGANTES: SE ESTRENÓ LA GAMA MAN GT3

Después de 12 años de ausencia en el rubro forestal, MAN, vuelve a la carga con su último lanzamiento: MAN TG3, más tecnológico, seguro y eficiente para el negocio. Con un tremendo up grade en su interior y excelentes mejoras al exterior, esta nueva opción dará mucho de qué hablar.

Fotos: MAN

Muchas horas de trabajo y estudios con conductores de todo el mundo fueron necesarias para entender qué necesitaban y cómo podían mejorar las diferentes condiciones a las que podían enfrentarse dependiendo de las distancias, cortas o largas, el rubro, tipo de transporte y mucho más, ¿el resultado? un TG3 que marca un precedente entre sus pares.

“Sabemos que los negocios de nuestros clientes nunca se detienen, es por esto que MAN tampoco deja de trabajar en la mejora de nuestros productos. De esta forma, el nuevo TG3 es más eficiente, seguro e innovador, es un camión que ha sido pensado siempre con un objetivo en mente: hacer más fácil el trabajo de nuestros clientes y conductores,

convirtiéndonos así en un socio fiable y competente”, afirma Ben Díaz, gerente de MAN Camiones en nuestro país.

CAMBIOS DE ADENTRO, HACIA AFUERA

El interior de la cabina de esta nueva gama de modelos ofrece mayor espacio para el conductor,

y detalles como un portaequipajes con persianas, cargador USB de 5V, 12V y 24V, así como también, puertos con diferentes entradas: USB y Auxiliar. Los nuevos asientos con certificación alemana de ergonomía AGR, un grupo de instrumentos combinado de 12,3 y un volante multifuncional con airbag de 70 litros incluido. Cuenta con una panta-

“El nuevo TG3 es más eficiente, seguro e innovador, es un camión que ha sido pensado siempre con un objetivo en mente: hacer más fácil el trabajo de nuestros clientes y conductores, convirtiéndonos así en un socio fiable y competente”, Ben Díaz, de MAN.



ciones de asiento y de dirección que se asemejan muchísimo a la de un automóvil de lujo.

Si hasta ahora se siguen teniendo dudas de sus mejoras, es porque no has visto el exterior, grita MAN en todos sus detalles. Es el diseño característico de la marca, pero más perfecto aún. La zona de los faros delanteros cuenta con una avanzada tecnología LED (opcional) y el dinamismo de los deflectores laterales.

La renovada cabina cuenta con nuevos diseños para sus deflectores de techo, laterales y frontales, también entradas de aire en la zona frontal, evolucionando a una mayor eficiencia y aerodinámica.

Uno de los compromisos de la marca para la creación de este nuevo modelo fue la eficiencia, que gracias a su ajuste dinámico del par motor y la reducción del número de revoluciones sí puede ser posible. La nueva serie de motores D26 y las nuevas cajas ZF Traxon automatizadas con diferentes modos de conducción,

lla de infoentretenimiento de 7" HD con Smart Select, con un control al alcance de la mano, fácil de usar y no desviar la vista del camino.

Gracias al nuevo rango de ajuste del volante y mayor margen de ajuste de longitud del asiento, el conductor puede acceder a posi-

agregándole más innovaciones, pueden disminuir el consumo de combustible entre un 3% a un 7% con respecto a sus antecesores.

La tecnología es otro factor que en el que MAN, como siempre, quiso destacar y lo demostró, integrando un alto nivel de esta en las asistencias para prevenir situaciones complejas, sumando a la conducción como asistente de frenado de emergencia (EBA), asistente de abandono de carril (LGS) y control crucero adaptativo (ACC).

En cuanto al suministro eléctrico de los nuevos MAN TG, afirman que no se ha añadido un cable más a la configuración, ahora estos mismos se protegen con materiales aún más flexibles y elásticos, mientras que el número de conexiones se redujo. Esta misma

acción se puede ver en el grosor de los cables, que al mismo tiempo los hace tener menos peso y mayor capacidad de carga disponible.

El nuevo concepto de cableados modulares permite incorporar las solicitudes de los clientes fácilmente y permite reparaciones rápidas, juntos, tienen como resultado menos tiempo de inactividad y un sistema eléctrico del vehículo con mayor rendimiento.

PELEANDO ENTRE GIGANTES

Para el área forestal, el Forestal TG3 viene con una configuración más robusta, con reductores de cubo para lidiar con los complejos, y diferentes, tipos de caminos con los que se pueda encontrar, indicador digital de peso por eje (suspensión neumática), mayor carga útil res-

pecto sus competidores directos, gracias a componentes del chasis optimizados y llantas de aluminio, parachoques metálico y potencia de frenado (retardador). Contará con las variantes TGS 33.400 BL 6X4 y TGS 33.400 BLS 6X4.

El TG3 HEavy Duty está pensado y creado para faenas mineras, con cajas para obras y tecnología MAN off road, añadiendo tomas de fuerza configuradas de fábrica, retardador y un mix de 10 versiones con configuraciones 4x4, 6x4, 8x4 y el potente 8x8 de 540 caballos de potencia.

A Chile llegará un cargamento bastante completo para saciar las necesidades de los clientes y de los futuros compradores, comenzando con el TG3 de larga distancia y sus esperadas características. 🌐



Great Wall celebra la fabricación de 300 mil unidades del modelo Poer



Este año, Great Wall Motors marca un récord en su historia. El modelo Poer celebra la fabricación de 300 mil unidades en el mercado. Este hito se suma al reconocimiento que recibió por parte de la prensa especializada que la

catalogó como la "Mejor Camioneta 2021".

La Great Wall Poer cuenta con sistemas de asistencia al conductor: control crucero adaptativo inteligente, monitoreo de puntos ciegos, líneas auxiliares de carril en tablero, asistente de mantenimiento de carril, entre otras tecnologías de seguridad.

De esta manera, Great Wall aumentó sus ventas en un 38% (según el informe de febrero 2022 de ANAC). 🌐



Salfa presente en Exponor 2022

Salfa llegó este año a Exponor con poderosos equipos utilizados en las operaciones unitarias de carga y transporte, así como camionetas totalmente eléctricas para leasing operativo y una amplia variedad de neumáticos utilizados en toda la cadena productiva de la industria minera.

"Este año vinimos a mostrar a nuestros clientes toda nuestra gama de productos orientados a la actividad extractiva metálica como no metálica, como nuestro cargador frontal John Deere 844 L, que tiene una capacidad de balde de 6,1 m3, el más grande de la serie. También estaremos con nuestro camión Renault K 480 8x4 multipropósito con 22 m3 de capacidad", afirmó Carlos Matas Quilodrán, Gerente Sucursal Antofagasta Salfa.

Salfa con más de 20 años participando en Exponor, cuenta con una robusta red de sucursales en el norte de Chile. Tiene la mayor cobertura y capacidad de respuesta del mercado, con un completo stock de repuestos y personal técnico altamente capacitado para brindar todo el soporte necesario que le otorga confianza a sus clientes. 🌐



Liebherr en Exponor 2022

La división de minería de Liebherr presentó en Exponor 2022, en un espacio de desarrollo tecnológico, tres de sus más importantes maquinarias, en el formato de realidad virtual y aumentada. Donde todos pudieron subirse al camión minero T 284, de 400 toneladas, también a la excavadora R 9800, de 800 toneladas y a un buldócer para minería PR 776, con un peso operativo de 73.189 kg y una capacidad de la hoja 22,00 m³. Equi-

pos que estuvieron presentes para mostrar sus dimensiones reales, sus componentes, fichas técnicas y ver sus movimientos tan real como en terreno.

En la feria especializada la marca alemana exhibió distintos productos y servicios, de forma real y digital, utilizando herramientas virtuales, que permitieron a los visitantes conocer cada una de la maquinaria Liebherr en minería y construcción. 🌐



SCANIA MUESTRA SU FUERZA CON EL CAMIÓN MÁS PODEROSO DEL MUNDO Y UN NUEVO MIXER 10X4

La casa sueca marcó su liderazgo en la lluvia de lanzamientos con la introducción en Chile, de su R 770 V8, con nada menos que 770 caballos de fuerza y un innovador mixer con configuración 8x4.

Fotos: Scania Chile



En un mes plagado de lanzamientos en el mercado camionero, la casa sueca Scania se dio el lujo de desplegar todo su poder. Esto gracias a dos lanzamientos muy específicos, pero que marca el liderazgo del fabricante del grifo, a la vez que destaca la amplitud de su portafolio y la especialización de sus productos.

Así este fabricante que hoy marcha en segundo lugar de las ventas de camiones pesados, hasta mayo según cifras de ANAC (Asociación Nacional Automotriz de Chile), acaba de lanzar en el mercado chileno el poderoso e imponente R770 V8. Se trata de uno de sus camiones más exclusivos, que proviene de una larga tradición de la gama más poderosa del fabricante nórdico. Con impresionantes 770 caballos de fuerza, que emanan de su motor con arquitectura de ocho cilindros en "V", se posiciona hoy como el camión de serie, para carretera, más potente del mundo.

DESPLIEGUE DE PODER

La gama V8 es una leyenda dentro de Scania. En resumen con la configuración de sus motores de 8 cilindros en "V", esta casa describe a sus camiones de mayor potencia dentro de su portafolio, por ello lucen con orgullo su prestigioso logo V8. Esta tradición comenzó en 1950, con un despliegue de poder que hoy parece normal: 350 CV, y hoy tras 52 años, su robusto bloque motor Euro 5 es capaz de desplegar la impresionante potencia de 770 CV con 3.700 Nm de torque; lo que lo convierte



"HOY LAS OBRAS CIVILES Y LA CONSTRUCCIÓN EN CIUDADES O ESPACIOS CON ALTO TRÁFICO SON MUY COMUNES Y SIGUEN AUMENTANDO, ES POR ELLO QUE INTRODUCIMOS ESTE PRODUCTO P 360 QUE FUSIONA LA AGILIDAD DE LA GAMA P, CON LA ALTA CAPACIDAD DE UN MIXER PRE-CONFIGURADO DE FÁBRICA", PASCAL ZAPPONE.

en el camión, de serie, con mayor poder hoy en el mercado chileno.

Ideado para las más exigentes aplicaciones en términos de capacidad tractora, muchas veces asociados a servicios especiales y transportes sobredimensionados, su enorme poder se traduce en alta eficiencia, frente a los más grandes desafíos dentro de la carretera.

En el caso del Scania R770 V8, no todo se trata de poder, también de una edición especial, con altos niveles de confort y seguridad, en función del uso extensivo de las

soluciones tecnológicas aplicadas de Scania.

De esta manera, el interior del Scania R770 V8, ofrece una experiencia única; asientos de cuero negro con el símbolo V8 grabado y bordado en color rojo, volante de madera y cuero negro, con

respuntes en color rojo, es señal de lo especial de estas unidades.

Cuenta con una transmisión GR-SO926R Opticruise de Scania, una avanzada caja de cambios completamente automatizada, que ofrece un ahorro de combustible excepcional, que en largas



"OFRECER EL CAMIÓN MÁS POTENTE DEL MUNDO, EN EL MERCADO CHILENO, NO SOLO HABLA DE LA DIMENSIÓN DE LOS DESAFÍOS Y APLICACIONES CON LOS QUE DEBEN LIDIAR LOS TRANSPORTISTAS LOCALES; TAMBIÉN ES UNA MUESTRA DE LA CAPACIDAD TECNOLÓGICA DE UNA MARCA COMO SCANIA", PASCAL ZAPPONE, MANAGING DIRECTOR DE SCANIA CHILE.

distancias se traduce en grandes reducciones en costos. Proporciona, además, un tiempo de actividad mayor con un intervalo de cambio de aceite que podrá ser extendido dependiendo del análisis operacional.

La nueva nave insignia de Scania en Chile y, todo el mundo, cuenta con una relación más alta de torque y la transmisión mejorada Opticruise, desarrollada en función de aumentar el rendimiento general del equipo.

El Scania R770 V8 no es solo poder: es también eficiencia y seguridad. Buen ejemplo de ello, es su poderoso Retarder mejorado, lo que permite reducir la velocidad y aumentar el control del equipo, sin desgastar los frenos de servicio o convencionales.

"Ofrecer el camión más potente del mundo, en el mercado chileno, no solo habla de la dimensión de los desafíos y aplicaciones con los

que deben lidiar los transportistas locales; también es una muestra de la capacidad tecnológica de una marca como Scania, que ofrece un despliegue de poder de esta magnitud, con alta eficiencia y gran poder torsional. Estamos orgullosos de ofrecer la máxima potencia en el transporte carretero en Chile", comentó Pascal Zappone, Managing Director de Scania Chile.

FOCO EN LA OBRAS URBANAS

Otra de las innovaciones presentada por Scania este mes, proviene de su versátil Serie P, de Scania, que representa el line up de mejor performance en ciudad. Es

precisamente esta versatilidad, la que permite ofrecer un producto como el Scania P 360 B 10x4, en configuración Mixer de 10 m3, una solución para el traslado de hormigón en ciudad, que ofrece lo mejor de dos mundos: la agilidad y eficiencia de la gama P, con la robustez necesarias para operar en obras civiles en ciudad, con un tambor mixer de alta capacidad. Posee la agilidad para hacer más eficiente la construcción.

La serie P cuenta con excelentes niveles de visibilidad y maniobrabilidad, lo que mejora la seguridad y ofrece una mayor sensación de control. La cabina P ofrece un ac-

ceso sencillo, un entorno de trabajo silencioso y mayor espacio y almacenamiento.

Operar con un vehículo Mixer en la ciudad, puede ser altamente difícil, la eficiencia y agilidad son la clave, tanto en desplazamiento a través de calles atochadas, como en la misma obra. Con P 360 Mixer, Scania apoya al crecimiento de las ciudades y las obras, con una solución de alta eficiencia, gran robustez y seguridad.

Se mueve con un motor de 9 litros, capaz de desarrollar 360 CV, con un torque de 1.700 Nm. Estas magnitudes son administradas por una transmisión de 12 velocidades, más 2 reversas, que aseguran poder, velocidad y tracción en zonas complicadas.

"Hoy las obras civiles y la cons-

trucción en ciudades o espacios con alto tráfico son muy comunes y siguen aumentando, es por ello que introducimos este producto P 360 que fusiona la agilidad de la gama P, con la alta capacidad de un mixer pre-configurado de fábrica, lo que asegura una alta integración de los sistemas, y alta

eficiencia, con una robustez propia de la línea de camiones para faena. Creemos que será un aliado muy eficaz en la construcción urbana, aportando eficiencia a la operación de nuestros clientes", expresó, Pascal Zappone, Managing Director de Scania Chile.



LA IMPORTANCIA DE CUIDAR LOS CASCOS DE LOS NEUMÁTICOS

Tal como muchos otros insumos del transporte, los neumáticos también suben de precio, por ello los expertos de AA Comercial recomiendan cuidar este insumo clave para el gremio que mueve al país.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Marcas



El mercado chileno de los neumáticos es de alto volumen y exigencias. Según datos de la Cámara de la Industria del Neumático de Chile, A.G. En el año 2019 estaban en uso nada menos que 25.980.847 neumáticos instalados, que equipan a un parque automotor total de 5.205.388 vehículos automotores. Es una industria enorme que también sufre los embates de la inflación.

En particular, los precios de los neumáticos nuevos de camión se han incrementado en un 30 a 40% durante los últimos 12 me-

ses. Por ello, hoy no es extraño ver neumáticos de procedencia china por sobre los \$200.000, valores hace años atrás solo permitidos a las marcas tradicionales.

Esto tiene un impacto muy fuerte en el mercado del recauchaje y en el mercado de la compra-venta de cascos en buen estado, los que son utilizados por las plantas recauchadoras para renovarlos y ofrecer el producto "casco recauchado" como una gran alternativa al producto "neumático nuevo".

Con ello, el valor de un casco en buen estado (apto para ser recauchado) se ha visto incrementado en el último año en un valor cercano al 50-60%. El problema es que la oferta de cascos en buen estado es reducida debido a que la gran mayoría de los transportistas no realiza recauchado y, por ende, no cuida sus neumáticos; es ahí donde todos los actores (transportistas, importadoras, recauchadoras) debemos trabajar de modo tal que estas alternativas, recauchaje de cascos de clientes y cascos recauchados, sea una alternati-

va más generalizada y permita paliar estos difíciles momentos que vive el sector, principalmente frente al aumento de precios de los neumáticos nuevos.

"Un neumático recauchado (casco perteneciente al cliente) puede llegar a costar entre un 60 a 70% menos que un neumático chino nuevo, con una duración igual a superior a la primera vida del neumático nuevo", comenta Arturo Rivera, gerente general de AA Comercial, empresa especializada en recuperación de neumáticos.

Dada esta gran brecha existente hoy, entre comprar un neumático nuevo y recaucharlo o comprar un casco ya recauchado se hace más atractiva la opción del recauche, como una gran alternativa frente a la compra de un neumático nuevo. Para ello, se requiere con urgencia el compromiso de los camioneros de cuidar sus cascos para que este mercado pueda crecer y ser una alternativa viable para muchos transportistas, que no solo les permitirá obtener importantes ahorros en sus costos por kilómetro, sino que además estarán contribuyendo a cuidar nuestro medio ambiente, reutilizando los cascos ya gastados, pero en buen estado.



"No se debe olvidar que a partir del 1ro de enero de 2023, entra en vigencia la ley REP (Responsabilidad Extendida al Productor), la que considera al recauchaje como una

alternativa de valorización aceptada como legítima y perfectamente válida. Es momento de tomar conciencia y cuidar los cascos", finaliza Rivera de AA Comercial.

"UN NEUMÁTICO RECAUCHADO (CASCO PERTENECIENTE AL CLIENTE) PUEDE LLEGAR A COSTAR ENTRE UN 60 A 70% MENOS QUE UN NEUMÁTICO CHINO NUEVO, CON UNA DURACIÓN IGUAL O SUPERIOR A LA PRIMERA VIDA DEL NEUMÁTICO NUEVO", ARTURO RIVERA DE AA COMERCIAL.



CMPC ELEVA LOS ESTÁNDARES EN LAS ZONAS DE DESCANSO DE LOS CAMIONEROS

Una demanda histórica de los gremios camioneros nacionales, incluyendo a CNTC Chile, son las zonas de descanso. La exigente legislación laboral chilena hace que muchas de las instalaciones existentes sean de mala calidad. En esa área CMPC Chile destaca y propone un alto estándar para el descanso de los conductores en la zona sur del país.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: CMPC



La legislación laboral chilena es clara respecto al descanso de conductores: "La jornada ordinaria de trabajo y descansos de los choferes de vehículos de carga terrestre interurbana, no puede exceder de 180 horas mensuales la que no puede distribuirse en menos de 21 días. Tienen derecho a un descanso ininterrumpido de 8 horas dentro de cada 24 horas. Además, no pueden conducir más de 5 horas seguidas, debiendo tener a continuación un descanso mínimo de 2 horas. Si el período de conducción es inferior a 5 horas, el chofer tiene derecho a un descanso mínimo de 24 minutos por hora conducida", reza la normativa dentro del Código del Trabajo.

Esta exigencia hace muy difícil que muchos camioneros y conductores, y las largas distancias que implica el transporte carretero en Chile, hace que muchas de las zonas de descanso ofrezcan instalaciones muy pobres o casi inexistentes.



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

Así, según esta lista, los servicios más disponibles en estas zonas de descanso son alimentación,

estacionamientos, duchas y baños, con 206 zonas de descanso habilitadas para ello. Le siguen sólo estacionamientos con 182 áreas. Por el contrario, apenas 21 zonas de descanso declaran contar con cierre, que aumenta en mucho la seguridad, ya que también ofrece vigilancia o guardias. Apenas el 3,21% del total de las zonas de descanso consignadas por el Ministerio de Transportes.

En este escenario destaca la iniciativa de CMPC, que ha instalado





“DESTACA LA INICIATIVA DE CMPC, QUE HA INSTALADO ZONAS DE DESCANSO DE ALTO ESTÁNDAR PARA LOS CAMIONEROS QUE LABORAN EN LA ZONA SUR. ASÍ, UTILIZANDO MADERAS NOBLES Y MATERIALES DE ALTA CALIDAD, OFRECEN ESPACIOS DE PRIMER NIVEL”.

zonas de descanso de alto estándar para los camioneros que laboran en la zona sur. Así, utilizando maderas nobles y materiales de alta calidad, ofrecen espacios de primer nivel.

“Los conductores son muy sociales y pasan largas horas solos en la ruta.

Por eso hicimos los espacios pensados para compartir, con grandes ventanales conectados a una enorme terraza”, se lee en su presentación.

Las instalaciones cuentan con marcos y ventanales Thermo Panel, hechos en Bélgica para proteger de la nieve y temperaturas

bajo cero. Además se pensó en la ubicación y distribución de cada sala de descanso para favorecer una buena vista. Eso ayuda al descanso y a tener una agradable estadía en planta.

Su cocina es amplia y abierta. Cómoda para quienes trabajan ahí, con mucha luz. Y abierta para estar siempre conectados con los conductores, para conversar, para compartir la jornada. Bien equipada para incluso poder hacer adaptaciones y platos especiales: la alimentación también juega un rol afectivo. Además todos sus baños son privados, aislados, con un gran ventanal que da luz y ventilación natural.

Las duchas cuentan con Shower Door dentro de una pieza privada con llave donde el conductor puede ducharse y vestirse tranquilo, además de tener un sistema con gran presión de agua caliente que asegura una ducha reponedora y sin sobresaltos.

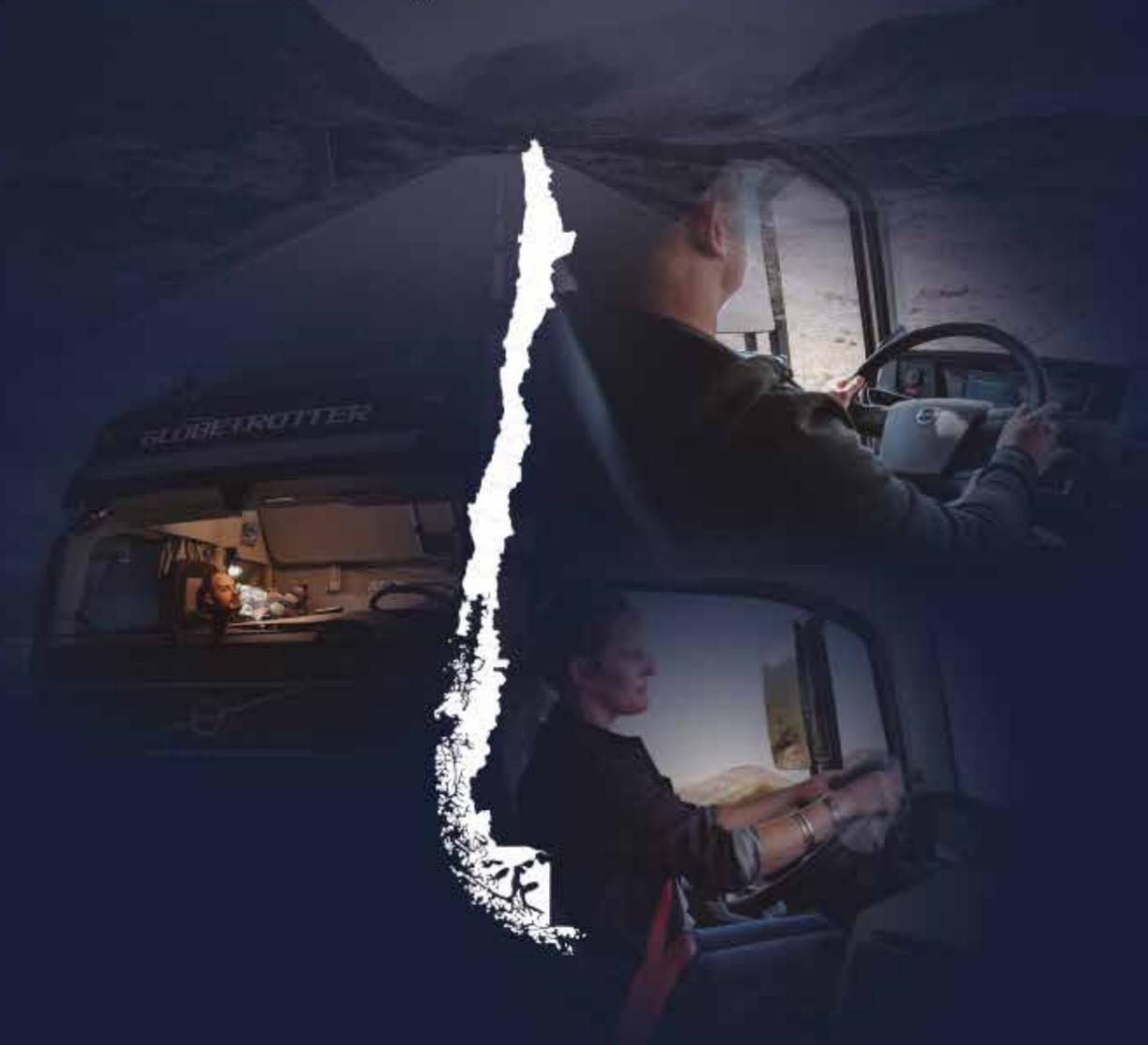
Una enorme ventana que da un baño de luz natural, además de garantizar la ventilación del lugar.



V O L V O

FELIZ DÍA

Camioneros y camioneras de Chile



Porque conectas nuestro país,
hoy conectamos contigo.

Volvo Trucks. Driving Progress

CAMIONES DEL PASADO, LAS MÁQUINAS Y LAS PERSONAS QUE CONSTRUYERON EL PROGRESO

Nuevamente agradecemos a Franco Muñoz en Facebook, y su sitio Memorias del Transporte Chile, donde en cada número emocionamos a muchos con fotos de transportistas y camiones del pasado, que marcaron el camino hacia el futuro de la actividad.

Memorias del Transporte de Chile.



1

Camión 1: A medida que aumenta el frío, también aumenta el precio de los combustibles, y como el tema es asunto nacional dejamos un recuerdo de la mano de Lipigas, aporte de nuestro amigo Thomas Aros, con un clásico "remachado" Freightliner FLB 9064 de Transportes Anfer, conducido por su padre Alfredo Aros.

Camión 2: Un clásico con todas sus letras: un Pegaso 2135 4x2 de 1980 en versión tolva, en plena faena de construcción, propiedad de don Bernardo Gallego QRZ El Pingüino, foto que gentilmente nos comparte su hijo.

Camión 3: Este recuerdo de fines del año 2006 es del Yacimiento La Japonesa, propiedad del mediático empresario Leonardo Farkas, y que fue operada por Besalco utilizando estos potentes Mercedes-Benz Actros 3348 6x4 con unas enormes bateas roqueras Machile.

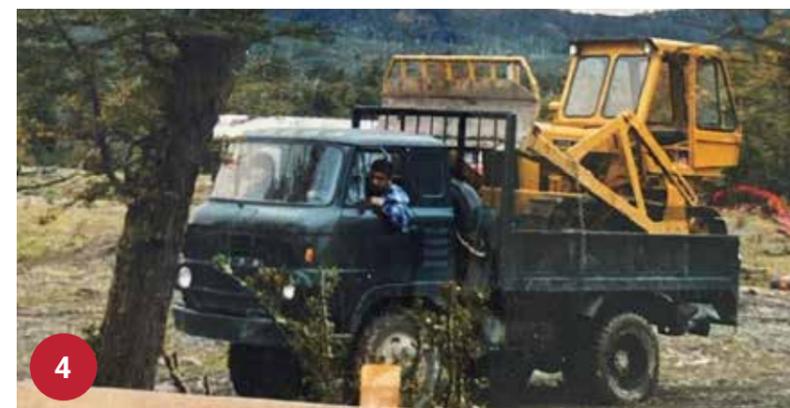
Camión 4: Desde Puerto Natales, en el extremo sur de nuestro país, dejamos este singular recuerdo de un escaso Hino WB 400 4x4 que perteneció al Ejército de Chile



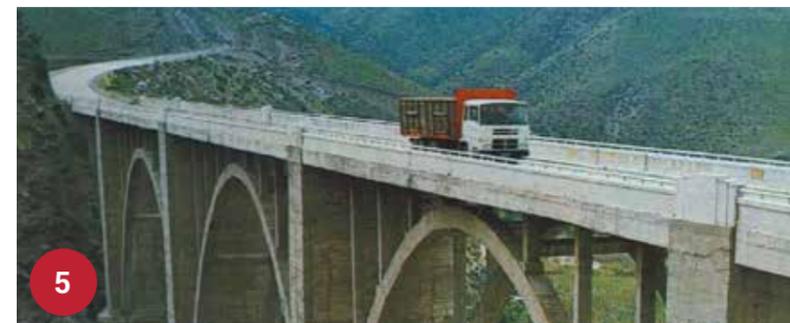
2



3



4



5



6

y posteriormente vendido como suele ocurrir con unidades militares, recuerdo gentileza de Felipe Alvarado.

Camión 5: En esta extraordinaria postal de 1978 vemos un Pegaso 2088, justo cuando atraviesa el singular Puente Salala, sobre el río Limarí en la antigua Ruta 5 Norte, con una sola pista por sentido, recuerdo de la Revista de Caminos 1978 de la Dirección de Vialidad.

Camión 6: Desde la Mina Los Pelambres, en la comuna de Salamanca, dejamos este recuerdo del año 1998. Se trata de un Kenworth T800W perteneciente a la brigada de emergencias del yacimiento, por lo mismo su equipamiento como unidad de bomberos, algo muy poco frecuente de ver en camiones de esta marca en Chile.

Camión 7: Transportes Juan Cabrera, o actualmente Grupo JCS es una de las empresas de transporte forestal con mayor trayectoria en Chile, destacando siempre por la innovación en el rubro maderero. En esta foto de hace ya 30 años atrás, compartida por nuestro amigo Braulio Ascen-

cio, su padre recibe un robusto Freightliner FLD 11264 SD año 1992, nuevo de paquete y listo para ser carrozado para el traslado de rollizos.

Camión 8: Esta hermosa foto de hace 50 años atrás! Don Víctor Burgos Estrada, junto a su hermano, posan en 1972 sobre el camión que conducía su padre, un Ford con motor Perkins diésel en el cual viajaba desde Lota a Santiago, con ladrillos refractarios y retornaba con calcinado a Concepción, junto a su rampla Rocongu de 6 metros con un solo eje, configuración clásica de la época.

Camión 9: El Mercedes-Benz SK-2631 fue un clásico de las faenas forestales, en donde por la diversidad de operaciones se podía ver en versiones chasis largo, tracto camión o tolva. En esta foto que nos comparte Marcelo Urra, su padre Baldomero Urra posa, junto a colegas de Sotrafór en la hostería Los Castaños de Cabrero, junto a un 2631 en versión tracto 6x4 con cama baja, foto de los años noventas.



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 CAFRÚVAL - 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 AGRÚTOTAL - ASOCIACIÓN TOLVAS TALCA
José Fuentes
- 20 AGRETRANS LINARES
Ricardo Parada
- 21 SOTRAMAULE LINARES
Paulo Valdivieso
- 22 ASOTRANSAR RETIRO
Manuel Villalobos
- 23 ASODUCAM CAUQUENES
Patricio Moraga
- 24 AGRETRANSCO A.G. - CONSTITUCIÓN
Abraham Leal Osoreo
- 25 AGRETRAM CONSTITUCIÓN
Luis Rafael López Mora
- 26 ASETRACON CONCEPCIÓN
Carlos Bretti
- 27 UNIÓN DE TRANSP. DE CONTENEDORES DEL BÍO BÍO
Juan Carlos Aguayo
- 28 ASOC. GREMIAL DE TRANSP. DE CARGA Y PASAJEROS NACIMIENTO ASOTRANAC
Alex Medina Chavez
- 29 AGRETRANC - ASOCIACIÓN GREMIAL DE TRANSPORTISTAS CABRERO
Hernán Linco Gonzalez
- 30 ASOCIACIÓN MALLECO-CAUTIN
José Villagrán
- 31 ASODUCAM LOS SAUCES
Carlos Sepúlveda
- 32 ASODUCAM VALDIVIA
Guillermo Fehrmann Cárcamo
- 33 ASODUCAM OSORNO
Patricio Wunderlich
- 34 ASOCIACIÓN GREMIAL TRANSPORTE DE CARGA PALENA
Iván Pineda
- 35 ASODUCAM PTO. MONTT
Claudio Kemp Bustamante
- 36 ASOC. SAN CARLOS DE ANCUD
Rodrigo Díaz Avendaño
- 37 ASODUCAM CASTRO
Osvaldo Altamirano
- 38 ASOCIACIÓN QUELLÓN - CHILOÉ
Patricio Altamirano
- 39 ASODUCAM COYHAIQUE
Ramón Vidal
- 40 ASOCIACIÓN TRANSPORTISTAS DE MAGALLANES
Pedro Aguilar

