



SOBRE RUEDAS

REVISTA DE CNTC

Nº35 | SEPTIEMBRE-OCTUBRE 2022 |

LANZAMIENTO:
CHEVROLET
SILVERADO

SALONES.
EXPERIENCIA E
Y HANNOVER 2022:
EL FUTURO
DE LOS CAMIONES

PELIGRO EN LA RUTA:
EL ACCIDENTE
QUE ENLUTÓ A LOS
TRANSPORTISTAS



CNTC INTENSIFICA
GESTIONES CON EL
GOBIERNO PARA
MAYOR SEGURIDAD
EN LAS RUTAS



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



¿Salió una pega grande y con mucha carga?



manéjate con

KINTO



No solo Hilux, ahora también camiones Hino. Úsalos por el tiempo que necesites para que tu empresa no pare.



GRUPO TOYOTA



EDITORIAL	
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico	05
COLUMNA	
Sergio Pérez / Presidente CNTC	06
COLUMNA	
Gustavo Parda	08
FEDERACIONES	
¿En qué está Fedequinta?	10
FEDERACIONES	
¿En qué está Fedenorte?	12
FEDERACIONES	
¿En qué está Fedesur?	14
FEDERACIONES	
Editorial José Egido	16
GREMIAL	
Las Tratativas del Gobierno	20
GREMIAL	
Peligro en la Ruta	24
MERCADO	
Experiencia E	28
MERCADO	
Red Bull Los Andes	32
LANZAMIENTO	
Chevrolet Silverado	38
MERCADO	
Hannover 2022	44
MERCADO	
Sostenibilidad Camiones eléctricos Volvo	52
REPORTAJE GRÁFICO	
Aventuras de otro tiempo	56



POR **Carlos Cuadrado**
Editor Periodístico



Un escenario incierto

Si bien son varios los temas importantes que se abordan en esta última edición, hay dos asuntos que asoman como la principal inquietud para el sector transporte: falta de seguridad en las rutas y alza sostenida de los combustibles.

Aspectos que provocan una alta incertidumbre en el rubro, por las dificultades que enfrentan los transportistas para poder desempeñar la actividad de manera sostenible. La inseguridad es una preocupación extendida en la ciudadanía a lo largo del país, incluyendo también a los camioneros, ante hechos de violencia de gran connotación registrados en el último tiempo.

En esa línea, la CNTC y gremios asociados han expuesto el problema a las autoridades de seguridad pública y han presentado propuestas que, hasta ahora, el Ejecutivo no ha materializado en una agenda concreta.

El creciente aumento del precio del diésel es el otro punto que mantiene en estado de alerta al sector, por el alza en los costos que está

implicando para los transportistas, ya que los mandantes siguen sin tomar conciencia del impacto que eso está teniendo en el rubro, al no poder traspasar ese incremento a tarifa, provocando que muchos camioneros hoy operen con pérdidas.

Finalmente, un accidente que provocó la muerte a una joven conductora en la ruta 240, que une la Provincia de Palena con la región de Aysén, lamentablemente enlutó al sector. Una persona muy querida por sus pares con toda una vida por delante. El episodio ha motivado que los gremios del sur estén solicitando a las autoridades reforzar la seguridad en esa ruta. Enviamos nuestras condolencias a su familia y seres queridos.

Más esperanzador es el escenario que nos muestra el retorno de los salones, el de Hannover, en Alemania; y a nivel local, Experiencia E. Ambos muestran un mundo donde el transporte tiene un futuro limpio, sostenible y que seguirá siendo un eje central de la logística mundial del futuro. 🌱



· COORDINACIÓN GENERAL
Jimena Espinoza

· EDITOR GREMIAL
Gustavo Parada

· DIRECTORA COMERCIAL
jimena@cntcchile.cl

· EDITOR PERIODÍSTICO
Carlos Cuadrado S.

ENCARGADO DE
CONTENIDOS DE INDUSTRIA
Rodrigo Castillo

· DISEÑO
Edición Limitada

· CASA MATRIZ
Confederación Nacional del
Transporte de Carga de Chile.
Rosas 1190
Santiago, Chile.

contacto@cntcchile.cl
www.cntcchile.cl

POR **Sergio Pérez**
Presidente
CNTC Chile



Una nueva etapa para el país

El holgado triunfo de la opción rechazo en el plebiscito de salida abre una nueva etapa y una oportunidad única al país para comenzar un ciclo diferente, marcado por la unidad, que nos permita ir dejando atrás un período de enorme polarización y creciente violencia expresada de distintas maneras.

El mensaje de los chilenos en las urnas fue muy claro. Rechazaron una propuesta de texto constitucional que fue percibido de forma negativa, ya que establecía una serie de elementos que lejos de unir, dividían profundamente al país y nos colocaban en una situación de alta incertidumbre, ya que imponía una visión de sociedad que nos es compartida por el grueso de la población.

A ello se sumó el fuerte desprestigio de la instancia destinada a elaborar una nueva Constitución para Chile, donde quienes obtuvieron una mayoría circunstancial en la Convención, quisieron instalar un proyecto refundacional, que no sólo desconocía la historia de nuestro país, sino que también buscaba entregar privilegios a minorías con aspiraciones desmedidas que afectaban la igualdad ante la ley.

Con el resultado del plebiscito de salida, los chilenos nos dimos una nueva oportunidad de lograr un país mejor, pero desde lo que somos y hemos construido entre todos, con mucho esfuerzo, compromiso y dedicación, en una tarea en que los transportistas de Chile nos sentimos parte, porque hemos contribuido a lo largo del territorio nacional, aportando al abastecimiento del país y al progreso de sus habitantes.

Como sector nos sentimos orgullosos del trabajo que hemos realizado y queremos ser protagonistas activos para esta nueva etapa que comienza, colaborando en la necesaria recuperación económica y en generar más empleos que mejoren la calidad de vida de las personas. El desafío no es sencillo, pero es esencial, ya que ahora la prioridad debe ser precisamente dinamizar la economía ante un escenario que se prevé adverso para los próximos meses, con una eventual recesión. Entendemos que sigue vigente el anhelo de contar con una nueva Constitución, pero ese proceso debe hacerse extrayendo lecciones de los errores que se cometieron en el que acaba de finalizar, y entendiendo que no es la única ni principal prioridad para los chilenos.

Enfrentar la sostenida inflación, la abrupta caída de la inversión y el deterioro de las condiciones económicas, debe estar dentro de las prioridades del gobierno y de todos los sectores de la sociedad, ya que sólo el crecimiento económico permitirá resolver las urgencias sociales que hoy demanda la ciudadanía.

Para los transportistas, también hay asuntos de primera necesidad, como contar en un breve plazo con una ley de transporte de países desarrollados, la disminución del precio de los combustibles y los costos de operación, además de contar con niveles de seguridad en las rutas que nos permitan trabajar con normalidad.

Tenemos la obligación de trazar una nueva hoja de ruta, que devuelva al país por la senda del crecimiento económico y el desarrollo social. 🇨🇧

CONFÍA SIEMPRE
EN EL SUMO 



FUSO

**EL RESPALDO JAPONÉS
QUE TU NEGOCIO NECESITA**

KAUFMANN

FUSO.CL  

POR **Gustavo Parada**
Editor Gremial



Incertidumbres en el sector transporte

Existe claridad de que para que un país avance en desarrollo social y económico, requiere de certezas, tanto en el ámbito institucional, jurídico como de seguridad pública. En concreto, que exista un respeto a las normas y las reglas del juego que faciliten el normal funcionamiento de la Nación.

Cuando esas certezas se comienzan a diluir, se observa un deterioro progresivo en distintos ámbitos, como el financiero, laboral y en la convivencia diaria. Así, las confianzas se debilitan y las relaciones en distintos ámbitos se ven gravemente afectadas.

Es el caso del sector transporte, que en la actualidad atraviesa un momento muy complejo debido a las incertezas presentes, principalmente en dos aspectos. Uno es la creciente ola de delincuencia y violencia que se registra en el país, como parte de un fenómeno que nos ha golpeado con crudeza, ya que de forma reiterada transportistas y sus camiones son atacados.

Se trata de un problema transversal, de norte a sur, en distintas rutas, donde no existen las garantías de seguridad suficientes para poder transitar con tranquilidad, especialmente en algunas zonas rojas, en que los riesgos e ser atacados

son mayores. Esto, representan un drama humano y también económico para los transportistas afectados, ya que la delincuencia e inseguridad elevan los costos de realizar transporte en Chile.

Costos que se han incrementado también por un segundo aspecto: la sostenida alza de los combustibles, incluido el diésel, que tiene hoy el litro de este último, en niveles nunca antes visto, llegando casi a los 1.400 pesos el litro en algunas zonas del territorio nacional, sin que hasta ahora el Estado y el gobierno de turno hayan reaccionado por el impacto que este fuerte incremento representa no sólo para los transportistas, sino que también para el bolsillo de las personas, ya que el valor del transporte de insumos esenciales incide en una mayor inflación.

Como gremio, nos hemos reunidos con autoridades de gobierno, a quienes les hemos presentado propuestas para enfrentar ambas problemáticas, sin que aún exista un pronunciamiento concreto por parte del Ejecutivo para abordar estos dos asuntos de suma relevancia para los transportistas, por lo que continuaremos insistiendo, de diferentes formas, hasta lograr ser escuchados por el Ejecutivo y se apliquen medidas concretas a los temas planteados. 🗣️



DERCO
maq

EVOLUCIONA



Un paso adelante en tecnología, seguridad, confort y economía, eso es Camiones JAC, una solución confiable y responsable para los tiempos de hoy y del mañana.

Revisa nuestra gama completa en camionesjac.cl

JAC
MOTORS

600 786 1000 | dercomaq.cl | camionesjac.cl



POR **Iván Mateluna**
Vicepresidente
de CNTC



¿En qué está Fedequinta? Peligro en la ruta

La seguridad es uno de los aspectos fundamentales para que el sector transporte pueda desarrollar adecuadamente su estratégica labor en el país. Factor que en Chile se ha perdido de forma progresiva en los últimos años, especialmente desde el estallido, donde los niveles de violencia callejera, el aumento de la delincuencia y el irrespeto a la ley son hoy más parte de la regla que una excepción.

Un ejemplo de ese debilitamiento se observa en el hecho de que cerca de mil carabineros han sido agredidos este año, donde tres de ellos han sido asesinados, lo que se suma al aumento de los delitos de alta connotación, y para nuestro rubro, en la inseguridad que se percibe en las rutas del país.

En el caso de quienes nos movilizamos principalmente por las rutas de la región de Valparaíso, han ocurrido en el último tiempo episodios de delincuencia en las tutas 78 y 68, que han afectado de manera grave a transportistas, con episodios de gran violencia que mantienen en estado de alerta al sector.

La situación motivó a Fedequinta a solicitar una reunión con el Ministerio del Interior para abordar este incremento de la delincuencia en las carreteras de la región, donde nos reunimos en semanas anteriores con el Subsecretario Manuel Monsalve, autoridad a la que le entregamos un petitorio con varias medidas que para los

transportistas de esta zona son muy importantes, ya que apuntan a reforzar la seguridad en las rutas y garantizar la integridad de los choferes y el resguardo de las cargas.

Si bien hubo voluntad por parte del representante del gobierno a considerar los planteamientos que le hicimos, esa disposición no se ha traducido en acciones concretas que respondan a nuestras demandas, lo cual representa una inacción que se la hemos manifestado al gobierno, ya que necesitamos que el Ejecutivo actúe con sentido de urgencia frente a nuestros requerimientos.

Dentro de las medidas que exigimos, fue contar con un fiscal de foco, cámaras OCR con resolución HD, además de hacer parte civilmente a las autopistas en el proceso judicial, junto con implementación de apoyo aéreo. Además, solicitamos seguros del Estado para conductores, un teléfono de emergencia con comunicación directa con el Ministerio del Interior y mayor fiscalización a vehículos sin placa patente, entre otros.

Como Federación, esperamos tener una pronta y satisfactoria respuesta por parte del Ejecutivo, de manera que sean parte de la agenda de seguridad que anunció el gobierno, porque el sector requiere soluciones concretas y efectivas a uno de los principales problemas que tenemos en la actualidad. 🇨🇱



Genuine Quality.
Durable Trust.

REPUESTOS - FLOTACENTRO
CAREN
www.caren.cl



Todo lo que
necesitas está
en CAREN

PAGA HASTA EN 12 CUOTAS SIN INTERÉS

Disfruta de una nueva experiencia de usuario en **caren.cl**. Puedes pagar todas tus compras con **webpay**. O por medio de Línea de Crédito en **caren.cl** ¡Solicita la tuya! Envíos gratis por compras superiores a \$60.000. Revisa las localidades con cobertura para despachos gratis en **caren.cl**.

POR **Erwin Gallardo**
Vicepresidente
Fedenorte



¿En qué está Fedenorte? Práctica desleal

Uno de los problemas que estamos teniendo los transportistas en la zona norte del país es la creciente práctica de los denominados "corta cola". Se trata de personas o grupos de personas que actúan de intermediarios ante las empresas para ofrecer servicios de transporte, y donde ellos, por conseguir el contrato a tarifas menores a las de mercado, se quedan con un porcentaje de esa transacción.

La operación la realizan de forma legal, ya que funcionan con facturas y cumplen con la normativa en ese sentido, pero el daño para el gremio del transporte es enorme, considerando que con su proceder hacen que el resto del sector se vea obligado a reducir las tarifas para hacerlas competitivas con los precios que ellos ofrecen a las empresas para quedarse con los contratos. Además, con estos "arreglos" que realizan con el personal a cargo de tomar la decisión de los contratos de servicio de transportes dentro de las empresas, prácticamente impiden que otros actores del rubro puedan optar a prestar ese servicio, ya que se trata de un "negocio" que queda amarrado, y donde los principales beneficiados son precisamente estos denominados corta colas.

En definitiva, se hace parecer como "formal" una práctica que en rigor es informal, y que supone otras externalidades negativas, ya que aun cuando estos servicios se hacen vía factura, no existen garantías de ningún tipo en caso que el servicio de transporte que se ofrece, no cum-

pla con los estándares o con lo acordado en el contrato, ya que muchas veces el transporte es tercerizado por transportistas que no tienen el vínculo contractual directo y no asumirán responsabilidad alguna si existen falencias o anomalías en la prestación del servicio.

Prácticas que seguramente quienes dirigen las empresas que solicitan estos servicios no están enterados de que ocurren, ya que se acuerdan de forma subrepticia entre quienes ofrecen el transporte y reciben un porcentaje de la transacción en su calidad de intermediarios y el personal de la empresa que está a cargo de contratar esos servicios.

En concreto, se trata de una práctica desleal que afecta al rubro y la debida competencia que debe existir en la prestación de estos importantes servicios, porque se trata de conductas que dejan amarrados esos contratos, porque se transforma en un negocio paralelo, ya no el servicio de transporte, sino que el dinero que reciben quienes hacen la intermediación.

Como Fedenorte estamos intentando visibilizar este tema y alzar la voz para advertir a las empresas de estas mañosas prácticas, que perjudican a todo el sector y suponen un riesgo respecto a la calidad del servicio de transporte que se entrega y el cumplimiento de las responsabilidades si es que no se cumple con lo acordado. Esperamos que nuestra voz sea escuchada y se pueda desmontar esta práctica de los "corta cola".



V O L V O

LSAVE 500

**Para que tu negocio
marche sobre ruedas...
¡Monitoréalo en tiempo real!**

Conócela aquí



Volvo Connect

Más control, eficiencia y rentabilidad.
Una sola aplicación para dirigir tu negocio
de transporte y carga.

POR **Carlos Brett**
Presidente de Fedesur



¿En qué está Fedesur?

Alza de combustibles: una cuestión de sobrevivencia

El alza sostenida de los combustibles mantiene en un escenario crítico a muchos transportistas del país que han debido absorber ese mayor costo, ante la imposibilidad de traspasar ese incremento a tarifa, entre otros aspectos, porque no tienen la capacidad de negociar con las empresas mandantes que contratan sus servicios, lo que a esta altura los tiene generando pérdidas y al borde de tener que abandonar la actividad. Problema que es especialmente crítico para los transportistas de la zona sur del país, de las áreas más extremas, donde el valor de los combustibles incluso es más elevado que en el resto del territorio nacional, superando hoy el litro los 1.200 pesos.

De Puerto Montt al sur se agrava el problema, ya que la oferta de combustibles es menor, y los pocos actores que se dedican a la venta de este importante insumo, tienen posición dominante para cobrar precios aún más altos.

Desde Fedesur hemos estado coordinados de forma permanente para conocer la realidad de los transportistas de esta parte del país y buscar instancias de diálogo con las autoridades sectoriales para buscar alternativas que nos permitan adquirir combustible a un precio menor al actual. Hasta ahora no hemos logrado que nuestra demanda sea recogida mediante acciones concretas que nos permitan aliviar el aumento de costos que hemos experimentado. Y para alcanzar alguna solución, se requiere el esfuerzo

y la comprensión de los distintos actores.

Por un lado, que las empresas dedicadas a la comercialización del combustible contribuyan a hacer una rebaja a los transportistas a un valor menor que el precio de pizarra, y por otro, que los mandantes de los servicios de transporte entiendan que el actual escenario, a los precios actuales, se hace insostenible, y que es necesario definir un reajuste de la tarifa que haga sostenible el servicio.

Porque a nadie le conviene que los transportistas tengan que dejar de funcionar porque no les conviene hacerlo en la realidad actual, ya que el resultado de eso sería un perjuicio para el país en general. Por lo mismo, el gobierno también debiese tener un rol activo en busca una solución a este complejo problema.

De hecho, una situación similar han experimentado las empresas de transbordadores, que también estuvieron cerca de dejar de operar por el alza en los costos de combustible, pero se llegó a un acuerdo con el Ejecutivo para reajustar la subvención que se les otorga y así hacer sostenible el transporte marítimo de las naves que cumplen esta importante labor.

No hay que perder de vista que el transporte terrestre es clave para el normal funcionamiento del país, lo que debe motivar a las autoridades y a los actores involucrados a actuar con sentido de urgencia para lograr una solución a la crisis actual del transporte terrestre. 🇨🇱

Stock Disponible
**REMOLQUE
3 EJES**



SEMIRREMOLQUE
ESTANQUE 3 EJES



SEMIRREMOLQUE
SIDER 1+2 EJES



REMOLQUE
**PLATAFORMA
1+1 EJES**



**ESCANEA EL CÓDIGO Y COTIZA
VÍA WHATSAPP: +569 9 6192 3269**

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 | [epysachile](#) | [epysaequipos](#) | [www.epysaequipos.cl](#)

POR **Luis
Hernán
Calderón**
Presidente de
Fedemaule



¿En qué está Fedemaule?

Una conducta riesgosa

Un efecto colateral del alza sostenida de los combustibles, que golpea con fuerza al sector transporte, es el hecho de que se está volviendo peligrosamente recurrente la práctica de aumentar la carga de los camiones para paliar ese mayor costo, superando con holgura el máximo de 45 toneladas permitidas por la norma. Esto se debe en gran medida a que los mandantes han sido incapaces de atender la realidad y reajustar las tarifas asumiendo el mayor costo del transporte por el incremento de las bencinas, lo cual ha debido ser absorbido por los camioneros.

Es un secreto a voces que en la actualidad hay camiones que transitan por las rutas con 50, 60 y hasta 70 toneladas de peso, lo que supone una conducta riesgosa por varias razones. Una es porque los camiones no están hechos para soportar un sobrepeso mayor para el que fueron diseñados, porque ese mayor tonelaje deteriora las rutas por las que transitan esos camiones y porque los puentes tampoco están construidos para tolerar esa magnitud de peso, lo que podría originar graves accidentes en la ruta, poniendo en riesgo a los conductores de los camiones y a quienes transitan por esos mismos caminos.

Como Fedemaule hemos puesto en conocimiento de las autoridades estas irregulari-

dades, sin que hasta ahora exista respuesta de la autoridad para enfrentar estas graves vulneraciones a la normativa. Porque si bien entendemos que hoy la situación del alza de los combustibles está provocando pérdidas a muchos transportistas, el vulnerar las reglas no es la forma de hacer frente a este problema ni menos la solución.

La manera en que se está cometiendo esa vulneración es que quienes sobrecargan sus vehículos, transitan fuera de los horarios donde funcionan las romanas con las que se fiscaliza en ruta el peso de los camiones, que por lo general es de 8 a 17 horas, con lo que evitan ser controlados y sacados de circulación.

Una de las soluciones pasa -como se lo hemos planteado a la autoridad-, por extender los horarios de fiscalización, de manera de cubrir los horarios en los que estos camiones hacen sus recorridos. Pero el tema de fondo es lograr que los mandantes de una buena vez tomen conciencia del escenario actual, y hagan los reajustes a las tarifas del transporte en virtud de la sostenida alza de los combustibles, precisamente para desincentivar este tipo de prácticas irregulares, ya que los camioneros no tienen espaldas para continuar asumiendo los altos costos que tiene en el presente esta importante actividad. 🇨🇱

ENTREGA INMEDIATA



CAMIONES FOTON

RENTABLES

DESDE EL **PRIMER KM**



Cotiza el tuyo en **Foton.cl**



POR **Cristóbal Gurruchaga**
manager de
Tax & Legal de
PwC Chile.



Reforma tributaria: Modificaciones al tratamiento de las pérdidas

Considerando las distintas reformas que se han introducido en el último tiempo a la ley tributaria, uno de los temas que han sido restringidos reforma tras reforma, es el de la utilización de las pérdidas tributarias.

A modo de resumen, la pérdida tributaria es el resultado negativo que obtenemos al momento de determinar nuestra renta líquida imponible. Lo anterior, producto de que el legislador permite rebajar de la utilidad bruta aquellos detrimentos patrimoniales sufridos por el negocio o empresa. Asimismo, se incluyen pérdidas generadas por delitos contra la propiedad.

Por diversos motivos, nuestro resultado según balance, considerado sobre una base financiera o ajustado bajo normas IFRS, puede ser distinto al resultado tributario del ejercicio. Lo anterior debido a los diferentes tratamientos financiero/tributario que pueden tener una misma institución, tal como es el caso de leasing o lo es la depreciación.

Se consideran pérdidas de arrastre aquellas generadas en ejercicios anteriores y se mantienen registradas para los ejercicios siguientes.

La forma en que se utilizan las pérdidas tributarias consiste en que, al determinarse un resultado tributario positivo en un ejercicio, dicho resultado se imputará a las pérdidas de arrastre de la sociedad. De este modo, se determina si efectivamente se pagarán impuestos en el ejercicio en que se obtuvo el resultado positivo.

Por ejemplo, en un año se determina un resultado negativo de \$10.000, y en el ejercicio siguiente un resultado positivo de \$12.000, terminará afecto a impuestos la diferencia positiva de \$2.000, habiendo sido absorbida la utilidad por la pérdida de arrastre proveniente del ejercicio anterior. En esta situación, considerando la actual tasa de impuesto de primera categoría (27%), el impuesto a pagar calculado sobre el resultado positivo se vería reducido desde \$3.240 a \$540.

Esta mecánica también resulta aplicable, aunque ya limitada y en vías de extinción, a aquellas sociedades que tenían utilidades y pagaban su impuesto de primera categoría, las que luego repartían utilidades a sociedades con pérdidas. Las utilidades repartidas son absorbidas por las pérdidas

tributarias de la sociedad receptora, quien tendrá derecho a solicitar la devolución de los impuestos pagados por la sociedad que distribuyó las utilidades, mediante el método conocido como pago provisional por utilidades absorbidas (PPUA).

Como se observa, el mecanismo cumple con el objetivo y la lógica de que los contribuyentes solamente tributen por sus rentas efectivas.

En relación con los PPUA, se limitó la facultad de solicitar su devolución a partir de la dictación de la Ley N° 21.210 de fecha 24 de febrero de 2020, rebajando el porcentaje que podía solicitar como devolución el contribuyente, en forma progresiva, a partir del año tributario 2021, hasta eliminar el derecho a devolución por este concepto a partir del año tributario 2025.

La anterior modificación, junto a otras anteriores, han ido limitando la posibilidad de utilizar las pérdidas tributarias por parte de los contribuyentes. Ahora, la propuesta de reforma tributaria plantea limitar, esta vez, la posibilidad de absorber utilidades propias mediante las pérdidas tributarias que mantenga la sociedad.

El proyecto ingresado con fecha 1 de julio del presente año, por la administración del presidente Gabriel Boric, agrega al artículo 33 de la Ley sobre Impuesto a la Renta un nuevo número 6, el cual limita expresamente el uso de las pérdidas de arrastre de una sociedad hasta el 50% de su renta

líquida imponible en cada ejercicio.

Las últimas indicaciones presentadas al proyecto establecen que, una vez aprobado éste, al igual que en el caso descrito para los PPUA, la aplicación de esta limitación será gradual. De esta forma, el año 2025 se permitirá la deducción como gasto del 80% de la pérdida de arrastre, el año 2026 el monto será de 65%, y a partir de 2027 será de un 50%.

Para ejemplificar los efectos prácticos de esta modificación, considerando las mismas circunstancias del ejemplo anterior, sobre un resultado positivo de \$12.000, sólo podríamos absorber hasta \$6.000 de dicho resultado, mediante su imputación a nuestras pérdidas de arrastre. De este modo, nuestro impuesto determinado sería rebajado desde \$3.240 a \$1.620.

Con los cambios propuestos, el Fisco asegurará que todo contribuyente que tenga una Renta Líquida positiva, pague al menos la mitad de los impuestos que le corresponden a dicho resultado, sin importar la cantidad de pérdidas acumuladas que mantenga dicha empresa.

Esta breve reseña del tratamiento de las pérdidas tributarias, pretende entregar una visión amplia de cómo afectará el actual proyecto de reforma a las futuras determinaciones de impuestos a pagar, quedando de manifiesto que, en caso de determinar una renta líquida imponible positiva, siempre se pagará impuestos. ☺



LAS TRATATIVAS CON EL GOBIERNO PARA PONER ATAJO A LA DELINCUENCIA EN LAS RUTAS

La CNTC, junto a Fedequinta, Fedenorte y Fedesur y otras organizaciones vinculadas a la Confederación, han desplegado una agenda intensiva con el Ejecutivo para establecer medidas que le permitan a los conductores transitar con mayores niveles de seguridad en las carreteras del país, ante el evidente incremento de hechos delictuales que están afectando a los camioneros en distintos puntos del territorio nacional.

Textos: Carlos Cuadrado / Fotos : gobierno

En los últimos meses ha sido recurrente ver al directorio de la Confederación Nacional de Transporte de Carga (CNTC) en los patios de La Moneda, como parte de la agenda que está impulsando el gremio con el Ejecutivo para impulsar medidas que permitan

enfrentar los altos índices de inseguridad que están experimentando los transportistas en las carreteras y rutas del país.

El centro neurálgico de esas tratativas ha sido la oficina del Subsecretario del Interior, Manuel

Monsalve, con quien existe una relación directa y fluida con los dirigentes de la CNTC, lo que se ha traducido en al menos tres reuniones personales y un contacto permanente con la autoridad para ir evaluando acciones y medidas que permitan disminuir los ata-



ques, robos y asaltos de los que están siendo víctimas muchos conductores en diferentes zonas del país.

Uno de los hechos más recientes, fue un violento asalto ocurrido en la ruta 78 a comienzos de septiembre, en el sector de Leyda, cuando unos camiones que transitaban por ese sector desde el puerto de San Antonio, fueron interceptados por una banda de unos 15 delincuentes fuertemente armados, quienes lesionaron a algunos conductores con impactos de bala, mientras que otro chofer fue secuestrado y apareció posteriormente en la localidad de Cartagena.

El episodio motivó una solicitud de reunión urgente con el Ministerio del Interior para abordar lo ocurrido, gestión que impulsó Fedequinta, quienes junto a la CNTC llevaron a las autoridades un pliego de medidas que para el transporte es fundamental implementar con el objetivo de frenar este tipo de episodios.

Entre las acciones solicitadas a La Moneda, destacan contar con un Fiscal de dedicado a este tipo de robos; permitir o instruir a las policías incorporar como primer delito el secuestro y posteriormente el robo; instalación de Cámaras OCR con resolución ultra HD, además de hacer parte civilmente a las autopistas en el proceso judicial; contar con apoyo aéreo (Helicóptero) en caso de flagrancia o accidentes con múltiples víctimas; que en caso de robos o asaltos que sea vinculante la ac-



EL CENTRO NEURÁLGICO DE ESAS TRATATIVAS HA SIDO LA OFICINA DEL SUBSECRETARIO DEL INTERIOR, MANUEL MONSALVE, CON QUIEN EXISTE UNA RELACIÓN DIRECTA Y FLUIDA CON LOS DIRIGENTES DE LA CNTC, LO QUE SE HA TRADUCIDO EN AL MENOS TRES REUNIONES PERSONALES Y UN CONTACTO PERMANENTE CON LA AUTORIDAD PARA IR EVALUANDO ACCIONES Y MEDIDAS QUE PERMITAN DISMINUIR LOS ATAQUES

tivación de un seguro con póliza del dueño de la carga; disponer de seguros a cargo del Estado para conductores y acompañantes en caso de que alguna persona fallezca en un hecho delictual del que sean víctimas; activar un fono de emergencia con comunicación directa con el Ministerio del Interior; una mayor fiscalización a camiones y a vehículos particulares sin placa patente, considerando la recurrencia de los ataques incendiarios en la zona sur y agresiones y robos en la zona norte; y replicar los acuerdos de este trabajo a nivel nacional.

Al Respecto, el Presidente de la CNTC, Sergio Pérez, indicó que "le hemos representado a la autoridad que este escenario de alta inseguridad no puede continuar, ya que la integridad de nuestros conductores está en riesgo de forma permanente, y es el Estado quien tiene la obligación constitucional de resguardar a los ciudadanos, hacer cumplir la ley y mantener el orden público. También le hemos expresado que como sector nos sentimos en total desamparo, y que por lo mismo, resulta fundamental contar con un plan de seguridad pública que nos dé garan-



visita de la autoridad a la región de Valparaíso para avanzar en el despliegue de las propuestas, sin embargo, hasta ahora la cita no se ha concretado, lo cual ha levantado cuestionamientos por parte de los dirigentes ante la falta de acción por parte del Ejecutivo.

VIOLENCIA EN LA MACROZONA NORTE Y SUR

El fenómeno de la inseguridad en las rutas se extiende en la actualidad a todos el país, aun cuando hay focos de mayor preocupación para el sector transporte, como son la zona norte del país, especialmente con el aumento de la delincuencia, donde uno de los factores que más inquieta es el constante ingreso ilegal de inmigrantes y la falta de control ante la instalación de bandas internacionales dedicadas al crimen organizado.

Uno de los episodios más bullados fue el asesinato de un conductor en febrero pasado, en Antofagasta, quien fue atacado por un grupo de personas indocumentadas, en un hecho que levantó las alertas de los transportistas y motivó amplias movilizaciones en el norte del país en reclamo de justicia y mayor seguridad.

No obstante, han pasado 8 meses de ese episodio, sin que hasta ahora haya una solución al incesante incremento de la delincuencia y delitos en las ciudades del norte, que siguen afectando también a los transportistas.

En el caso de la Macrozona Sur, la historia ya es de larga data, con

ataques y atentados que se prolongan por más de dos décadas, y donde han sido asesinados un número significativo de transportistas en todos estos años, pero la violencia, lejos de ser controlada por el Estado en esa parte del país, se ha incrementado con el tiempo.

Al respecto, Sergio Pérez, indica que como Confederación “no vamos a soltar este tema hasta que veamos acciones concretas de las autoridades para resolver el problema, porque como gremio ya no creemos en los discursos de buena voluntad y disposición por parte de las autoridades, si eso no se materializa en un plan efectivo que muestre resultados en la línea de lo que el país requiere y necesita. Nosotros no vamos a seguir esperando más tiempo, y desplegaremos las medidas que sean pertinentes para presionar al gobierno a adoptar los resguardos que les hemos solicitado”.

A su vez, Iván Mateluna, puntualiza que “esta es hoy, junto con el alza de los combustibles, la principal preocupación de los transportistas, así como de la mayoría de los ciudadanos, porque vemos cómo día a día recrudecen los hechos de violencia ante un estado que no reacciona y es incapaz de poner freno a la delincuencia desatada, que nos tiene con una alta exposición e inseguridad en las carreteras”.

“Nosotros vamos a seguir reuniéndonos con el gobierno las veces que sea necesario, porque consideramos que el diálogo es el camino para resolver este grave problema que afecta al país, pero

si vemos que se mantienen esta falta de resolución para acoger nuestras propuestas y demandas, tendremos que evaluar otro tipo de acciones”, destacó el Presidente de Fedequinta.

Desde la CNTC señalan también que las señales que ha dado el Ejecutivo en materia de seguridad pública han sido muy contradictorias y erráticas, y recién ahora se observa un discurso más afín a comenzar a aplicar mano dura a la delincuencia y manifestar un mayor respaldo al actuar de las policías, pero indican en el gre-

mio, que esa disposición distinta se debe reafirmar en la práctica, con medidas coherentes a las señales que busca dar la autoridad.

Tanto Pérez como Mateluna, concluyeron expresando que el sector está en estado de alerta, a la espera de los pasos que dé el Ejecutivo para desplegar el paquete de propuestas presentado por la CNTC, porque ya no hay tiempo ni margen para continuar improvisando en un asunto que debe ser hoy la primera prioridad de La Moneda y el presidente de la Republica. 🇨🇱

“ESTAMOS LLEGANDO A NIVELES INSOSTENIBLES DE DELINCUENCIA, COMO NO SE HABÍA OBSERVADO ANTES, Y ESO NOS TIENE MUY INQUIETOS COMO FEDERACIÓN, PORQUE NO SÓLO HAN SIDO ROBADO CAMIONES, SINO QUE HAN RESULTADO LESIONADOS COMPAÑEROS DE TRABAJO, QUIENES HOY ESTÁN EXPONRIENDO SU VIDA Y SALEN A TRABAJAR SIN SABER SI VOLVERÁN A SUS CASAS”, IVÁN MATELUNA, PRESIDENTE DE FEDEQUINTA.



tías de que podemos transitar con normalidad por las rutas del país”.

En esa misma línea, Iván Mateluna, Presidente de Fedequinta, manifestó que “estamos llegando a niveles insostenibles de delincuencia, como no se había observado antes, y eso nos tiene muy inquietos como Federación, porque no sólo han sido robado camiones, sino que han resultado lesionados compañeros de trabajo, quienes hoy están exponiendo

su vida y salen a trabajar sin saber si volverán a sus casas. Esa sensación de inseguridad se tiene que revertir, y por eso le hemos pedido al gobierno que active el paquete de medidas que le hemos presentado al respecto”.

Ambos dirigentes afirman que hubo un compromiso del Subsecretario del Interior en esa última reunión a estudiar las medidas y su eventual implementación, quedando incluso agendada una

PELIGRO EN LA RUTA:

EL ACCIDENTE QUE ENLUTÓ A LOS TRANSPORTISTAS

Conocido por ser un camino de alto riesgo, la ruta 240, que une las provincias de Palena y Futaleufú con Aysén, ha sido el escenario de varios accidentes en las últimas semanas. Uno de ellos le costó la vida a la joven conductora de 23 años, Javiera Inostroza, quien el 10 de octubre pasado perdió el control del camión que conducía y se desbarrancó a la altura de la cuesta Moraga, en la comuna de Chaitén. Gremios del sur piden mayores medidas de seguridad en ese trayecto.

Textos: Carlos Cuadrado



Un lamentable accidente de tránsito le costó la vida a la joven conductora de 23 años, Javiera Inostroza, el pasado 10 de octubre pasado, en la Carretera Austral, a la altura de la cuesta Moraga, que es parte de la ruta 240, un camino conocido por ser muy difícil de transitar debido a las condiciones geográficas y meteorológicas, que la convierten en un trayecto de lata complejidad, incluso para conductores muy experimentados.

De hecho, en las últimas semanas se han registrado unos 4 incidentes en la misma zona, ya que se trata de una tura angosta, de una vía por la lado, con mucha pendiente, con cerros por un lado y barranco por el otro, que es especialmente difícil en invierno por la nieve que se cae en esa parte y la neblina que se registra.

Dificultades que son confirmadas por Conrado Redhich, Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones de Aysén, quien conoce muy bien la ruta 240 y sus dificultades. El dirigente afirma que además de las dificultades naturales de una ruta emplazada en esa zona, se suma también que la señalética y las barreras de contención no son las mejores, lo que hace aún más riesgoso el tránsito por ese camino.

El personero indica que se trata de la única ruta que une las provincias de Palena y Futaleufú (región de Los Lagos) con Aysén, por lo que transitan muchos caminos en dirección a ambas regiones de forma permanente,



“EL PROBLEMA ES QUE COMO SOMOS UNA ZONA EXTREMA, ESTE TIPO DE SITUACIONES Y PROBLEMÁTICAS QUEDAN INVISIBILIZADAS FRENTE AL CENTRALISMO QUE EXISTE EN CHILE, YA QUE EL GOBIERNO CENTRAL Y LAS AUTORIDADES EN SANTIAGO DESCONOCEN MUCHO DE LOS PROBLEMAS QUE TENEMOS ACÁ, CON RUTAS QUE ESTÁN SIN PAVIMENTAR, O PUENTES QUE FUERON HECHOS PARA RESISTIR CARGAS DE HASTA 30 TONELADAS Y NO DE 45 TONELADAS, COMO ES LA QUE TIENEN MUCHOS CAMIONES” (CONRADO RENDHICH, PRESIDENTE DE ASOCIACIÓN DE DUEÑOS DE CAMIONES DE AYSÉN)



Diario El Huelmul

LOS GREMIOS DE CAMIONEROS DE LOS LAGOS Y AYSÉN CONTINUARÁN TRABAJANDO PARA LOGRAR QUE SE IMPLEMENTEN MAYORES MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LA RUTA 240.

lo que también es un factor que se suma a otras dificultades de ese trayecto.

Conrado lamenta profundamente lo que ocurrió con Javiera, considerando que era una conductora muy joven, cuya familia tiene una larga trayectoria en el mundo del transporte, ya que su abuelo fue uno de los primeros transportistas de la zona de Palena, en un trabajo que luego continuó el papá de ella y su tía, a quien pertenecía el camión en

el que perdió el control y sufrió el fatal accidente.

Para el Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones de Aysén, resulta fundamental que se tomen resguardos que permitan evitar que este tipo de situaciones se repitan, siendo, a su juicio, muy importante mejorar la seguridad de las barreras de contención y la señalética, de manera que los conductores tengan muy claras las condiciones del camino y la forma en que

deben transitar por los distintos sectores de la ruta 240.

“El problema es que como somos una zona extrema, este tipo de situaciones y problemáticas quedan invisibilizadas frente al centralismo que existe en Chile, ya que el gobierno central y las autoridades en Santiago desconocen mucho de los problemas que tenemos acá, con rutas que están sin pavimentar, o puentes que fueron hechos para resistir cargas de hasta 30 toneladas y no de 45 toneladas, como es la que tienen muchos camiones. Cada vez que requerimos una solución, tenemos que viajar a Santiago a plantear nuestras necesidades”, indicó Conrado Rendhich.

En la misma línea, Iván Pineda, Presidente de la Asociación de Dueños de Camiones de Palena, indicó que efectivamente hay temas de seguridad de esa ruta que se deben resolver. El dirigente señaló que tras el accidente han recorrido la ruta para revisar cuáles son los aspectos o medidas que se pueden adoptar para disminuir los riesgos de transitar por ahí.

Una de las soluciones, para el representante gremial, sería disponer de una pista de frenado en determinadas áreas, para que los camiones puedan utilizarlas

en casos de emergencia, considerando las complejas maniobras que se deben realizar, especialmente cuando hay que enganchar para frenar en zonas de curvas.

“Es cierto que se trata de un camino que requiere de experiencia para transitarlo, pero ni los más experimentados estamos exentos de sufrir un accidente, ya que se trata de condiciones extremas para la conducción. Como gremio, lamentamos mucho lo ocurrido, ya que se perdió la vida de una joven que cumplía con mucho profesionalismo su labor

y que tenía toda una vida por delante”, indicó Pineda.

EL ADIÓS A JAVIERA

Una multitudinaria despedida le brindaron los transportistas a Javiera Inostroza durante su velorio, quien era hija de reconocidos comerciantes de la zona de Palena y que llevaba un par de años conduciendo camiones.

Javiera era muy conocida en la zona y destacaba por ser alguien que se inició muy joven en este rubro, mostrando siempre entusiasmo en el desarrollo de sus labores.

Ese cariño hacia ella quedó demostrado durante sus funerales, donde cerca de 300 camiones acompañaron la ceremonia y a su familia, en un momento muy doloroso para el sector.

Los gremios de camioneros de Los Lagos y Aysén continuarán trabajando para lograr que se implementen mayores medidas de seguridad en la ruta 240.



EXPERIENCIA E: LOS CAMIONES SE ELECTRIZAN

Con abundante presencia de vehículos de trabajo, desde furgones livianos hasta buses y camiones pesados, se dió el inicio a la primera muestra que se centra en llevar la experiencia de la electromovilidad a todos.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: ANAC.



La electromovilidad es una realidad que de a poco comienza a imponerse, y mediante la primera muestra que busca acercar esta experiencia al grueso del público abrió en Espacio Riesco, Experiencia E, una muestra que recuerda a los antiguos salones del automóvil o las ferias del transporte, pero enfocados en vehículos electrificados.

La primera actividad estuvo enfocada en el mercado, con la conferencia de prensa donde la gremial de marcas e importadores, ANAC A.G. entregó las cifras de mercado mediante Diego Mendoza, secretario general de la gremial automotriz, junto a Paola Tapia, directora de DTPM, que dieron cuenta de las ventas y proyecciones de los autos electrificados -el primero- y de los avances en la misma área respecto al transporte público, en el caso de la autoridad.

Tras ello, se realizó la ceremonia inaugural, con el organizador del evento, Eliseo Salazar dando la bienvenida a los invitados.

ELECTROMOVILIDAD PARA TODOS

En total se presentaron 110 marcas, con 50 marcas de vehículos eléctricos en 12 mil metros cuadrados, que fueron visitadas por unas 20 mil personas, con lo que Experiencia E estima que se convierte en la más importante feria de electromovilidad, sostenibilidad y recursos renovables de Chile.

La experiencia más interesante para los visitantes consiste en

tres pistas de prueba, donde pudieron vivir los últimos avances y tendencias dadas a conocer por los expositores. Demostraciones en vivo, lanzamientos exclusivos y un foro con temas relevantes para el desarrollo sostenible de nuestro país, fueron parte de esta muestra desarrollada en Espacio Riesco.

La ambiciosa meta de Chile es alcanzar la carbono neutralidad para 2050, por ello, la industria de la movilidad encuentra en Experiencia E, el canal adecuado para la transformación a la electromovilidad, el uso e implementación de energías renovables y la promoción de la sostenibilidad para crecer, en equilibrio entre crecimiento económico, cuidado medio ambiente y bienestar social.

Experiencia E se suma a la Estrategia Nacional de Electromovilidad impulsada por el Gobierno de Chile y el Ministerio de Energía para avanzar hacia el desarrollo del transporte sostenible, con beneficios directos a la ciudadanía.

ELECTRIFICANDO LA CARRETERA

Los vehículos comerciales son uno de los más beneficiados con la electromovilidad, ya que a pesar del alto costo que aún tienen, el retorno de la inversión es rápido ya que sus mantenciones son mucho menores que un vehículo convencional.

Así, junto con las nuevas exigencias medioambientales de muchos generadores de carga, en Experiencia E se mostraron varias soluciones para las flotas de trabajo.



ANDES MOTOR

La empresa que representa -entre otras marcas- a Maxus mostró el catálogo más abundante en cuanto a vehículos de trabajo electrificados, con ocho camiones totalmente eléctricos, entre ellos el Maxus ET-916, un chasis cabina con autonomía de hasta 300 kilómetros y una capacidad de carga de 4.765 kilos. Entre otras características, ofrece una potencia máxima de 163 CV y un par motor de 750 Nm.



También estuvo presente el modelo Maxus eDeliver 3, furgón compacto que es el líder en las ventas de vehículos eléctricos en el país, con 487 unidades colocadas desde su estreno a finales de 2020. También estuvo en exhibición la van eDeliver 9, solución para la última milla.

Otra de las marcas de Andes Motor, Foton mostró una de las unidades de buses que pasará a formar parte de la Red Metropolitana de Movilidad (Red) y que los visitantes de la muestra podrán conocer en su primera aparición pública. La unidad integra una

partida de 992 vehículos, con la cual Andes Motor se convirtió en el principal proveedor del sistema capitalino de transporte colectivo. Se espera que las 992 unidades entren en operación en su totalidad el primer semestre del próximo año.



E-MACO TATTERSALL

E-Maco Tattersall, es parte del Grupo Tattersall y representa a la Marca Dongfeng (DFAC) en Chile. De este fabricante mostró tres modelos pensados en la logística y distribución de última milla. El primero se denomina

e-Lite CV3, furgón de carga con capacidad de carga de 1.100 Kg. Lo siguió el modelo e-City MT3.5, un Mini Truck o Pick Up de gran versatilidad con capacidad de carga de 1.300 Kgs. El e-Cargo CT6, en tanto, es un City Truck con una autonomía por sobre los 300 Kms.



CIDEF

El representante de Foton, mostró en Experiencia E, su camioneta eléctrica G7, además del Mini-truck TM3, líder en el segmento de reparto urbano limpio.



PEUGEOT

La casa francesa se electrifica rápido y mostro su gama electrificada de autos particulares, como el New Peugeot 3008 Plug In Hybrid4 y New Peugeot e2008 Full Electric. Más interesante para las flotas, fue su lanzamiento en Experiencia E: su nuevo vehículo eléctrico New ePartner.

DERCOMAQ

En Experiencia E, DercoMaq mostró por primera vez la miniexcava-

dora eléctrica de la marca inglesa JCB y el tractor eléctrico marca Farmtrac, ambos primeros de su tipo en el mercado chileno. Ade-

más, en la pista de prueba los asistentes podrán probar el camión eléctrico JAC modelo N55 y la van Higer Electric Paradise.





UNA NUEVA PRUEBA EN LOS
DESAFIANTES FALDEOS CORDILLERANOS

**EL ESPAÑOL MARIO
ROMÁN TRIUNFÓ EN
LA NOVENA EDICIÓN DE
RED BULL LOS ANDES**



Las 4 vueltas al desafiante circuito las finalizó con un tiempo de 01:31:56, para asegurarse el lugar más alto del podio. En segundo lugar, llegó el ganador de 2021, el piloto sudafricano Wade Young, Cody Webb completó en Súper Experto.

El chileno Benjamín Herrera, se quedó con el cuarto lugar, siendo el piloto nacional mejor ubicado en la categoría Súper Experto, mostrando todo su talento que lo llevó a ganar Red Bull Los Andes en 2013, 2015 y 2017.

Nido de Cóndores era el lugar, donde se acomodaron alrededor de cinco mil personas para ver una de las pruebas de hard enduro más desafiantes de toda Latinoamérica: 200 pilotos de todo el mundo luchando por los lugares de avanzada en un circuito solo

para valientes y expertos.

En la principal categoría, Súper Experto, la definición fue de campeonato, con una llegada codo a codo, cuyo liderazgo pasó entre Benjamín Herrera, Camilo Herrera, Wade Young y Mario Román.

Solo en la última vuelta, el español Riomán pasó a su compañero de equipo y tomó el liderato, para convertirse en bicampeón de la prueba, reafirmando lo realizado en 2018 cuando se coronó monarca por primera vez.

Perfecta performance del piloto español, quien con un tiempo de 01:31:56, se impuso como el mejor de los competidores en la categoría Super Experto, junto, en el podio con Wade Young y Cody Webb. El chileno Benjamín Herre-

"MUY CONTENTO DE VOLVER A CHILE, SU PÚBLICO ES UNO DE LOS MEJORES DEL MUNDO Y HOY QUEDÓ DEMOSTRADO. FELIZ POR EL NIVEL QUE VIENEN MOSTRANDO PILOTOS COMO BENJA, DIEGO Y CAMILO HERRERA, PERO POR SOBRE TODO, MUY AGRADECIDO DE RED BULL POR MONTAR ESTA NUEVA EDICIÓN", MARIO ROMÁN, RED BULL LOS ANDES 2022.





ra, se quedó con el cuarto lugar, como mejor chileno en la máxima clase de prueba: Súper Experto.

“Muy contento de volver a Chile, su público es uno de los mejores del mundo y hoy quedó demostrado. Feliz por el nivel que vienen mostrando pilotos como “Benja, Diego y Camilo Herrera, pero por sobre todo, muy agradecido de Red Bull por montar esta nueva edición”, señaló el flamante campeón de Red Bull Los Andes 2022.



Un espectáculo motor donde jóvenes, adultos y familia se dieron cita desde temprano en la jornada sabatina para apoyar a cientos de pilotos que desafiaron la gravedad, la naturaleza y los obstáculos de la zona cordillerana.

En sus trece años de historia, Red Bull Los Andes ha contado con la participación de más de 800 dis-

tintos pilotos de Chile, Colombia, Francia, Brasil, México, Estados Unidos, Sudáfrica, España, Argentina e Italia, y donde el piloto más longevo en ganar la prueba fue en el año 2009 el francés Cyril Despres con 35 años en ese entonces; mientras que el piloto más joven en ganarla, fue el crédito nacional Benjamín Herrera, cuando en 2013 y con apenas 19 años, la ganó por primera vez, he-

cho que repitió en 2015 y en 2017.

Cabe destacar que también son diversos los pilotos ganadores del Rally Dakar que han disputado la prueba, entre los que aparecen Cyril Despres (Campeón en 2009 y segundo lugar en 2011), Francisco “Chaleco” López (Tercer lugar en 2009), Kevin Benavides (Campeón en 2013) e Ignacio Casale (compió en 2009 y 2017).

Bridgestone presenta sus acciones de sostenibilidad

La empresa líder mundial en neumáticos y caucho, Bridgestone, que se basa en su experiencia para proporcionar soluciones para una movilidad segura y sostenible, presentó las principales proyectos y acciones de sostenibilidad que llevó a cabo en América Latina durante el 2021. Los resultados conseguidos están guiados por el Bridgestone E8 Commitment, que posiciona la sostenibilidad en el centro del negocio con el objetivo de generar valor social y para el cliente. Durante el documento, Bridgestone presenta detalles de las actividades realizadas en Argentina, Brasil

Chile, Costa Rica, Colombia y México en 2021. Para alcanzar estos resultados, la compañía traza diferentes caminos estratégicos orientados a fortalecer su desempeño ambiental, social y de gobierno. “Ante el entorno complejo de 2021, marcado por la continuación de la crisis sanitaria y una economía global que recién comenzaba a recuperarse de los impactos de la pandemia, en Bridgestone enfocamos nuestras estrategias y acciones en fortalecer nuestro negocio, proteger a los empleados y, sobre todo, transformar los retos en oportunidades. Esto no



fue solo para mantener nuestro crecimiento en los últimos años, sino también para subrayar nuestros valores y contribuciones para construir una sociedad sostenible, dijo Charlie Rule, presidente de Bridgestone Americas Tire Operations – Latin America.

Plan de gestión REP de Goodyear es aprobado



El pasado 20 de septiembre, el Ministerio del Medio Ambiente, en su misión de resguardar la política ambiental a nivel nacional, aprobó el primer Plan de Gestión de un Sistema de Gestión que busca cumplir las metas de recolección y valorización de neumáticos fuera de su uso, en el marco de la Ley 20.920 (Ley REP). Este plan pertenece y fue presentado por la empresa de neumáticos Goodyear, el 21 de abril de este año. El Plan de Gestión del Sistema de

Gestión Individual de neumáticos categoría B “Goodyear de Chile SAIC”, estará vigente por un periodo de cinco años, por lo que, y como establece el decreto oficial “garantiza de forma razonable su eficacia para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el marco de la Responsabilidad Extendida del Productor (REP)”.

Ley REP que involucra a los neumáticos como producto prioritario, tiene como objetivo que las empresas se hagan cargo de los residuos generados por los consumidores, a través de metas de recolección y valorización que serán de cumplimiento obligatorio para los productores e importadores de estos elementos al país.

CHEVROLET SILVERADO: LA CLÁSICA PICK UP, MÁS OFF ROAD QUE NUNCA

La Chevrolet Silverado ya es legendaria y en cada generación se renueva para ofrecer más. En esta última edición de la exitosa camioneta grande, sus versiones se enfocan decididamente a potenciar sus capacidades todoterreno, con un sello de lujo y tecnología.

Fotos: Chevrolet



Para muchos, tener una camioneta, es una extensión del espíritu aventurero y trabajador estadounidense, algo que comparten fuertemente con los camioneros, y la imagen de una camioneta cargada atravesando un paisaje inhóspito es hoy casi un sello americano. En ello, la Chevrolet Silverado ha destacado. De ahí su larga historia que cubre desde 1975, como variantes de las recordadas camionetas C y K, hasta hoy plantando dura competencia a sus rivales tradicionales, Ford F-150 y Ram 1.500.

Se trata de una batalla constante entre los especialistas de las big pick ups, que todos los años se esmeran por ofrecer más equipamiento, sin olvidar la capacidad

de trabajo, la fiabilidad, el estilo y claro el confort que suelen ofrecer los vehículos de esta categoría.

“Silverado es un modelo que está pensado para los más aventureros y que buscan aprovecharla al máximo para realizar actividades y deportes que los hacen vibrar. A su vez, apunta a quienes disfrutan de la tecnología, el confort y el estilo de primera clase”, dice Mario Vergara, Product Manager de Silverado en Chevrolet Chile.

LA FUERZA SILVERADO

Cada una de las camionetas que componen la gama, es diferente en su motor y cadena de poder. Comienza con la variante Silverado LT Trailboss Z71, que se vale

de un motor gasolinero de 5.3 litros, con 355 caballos de potencia y 518 Nm de torque. Esta fuerza es administrada con una caja automática de 10 velocidades, que alimenta a su vez a una caja de transferencia electrónica Auto-trac, que dirige la energía a las 4 ruedas, lo que va en línea con su especialidad off road, junto con su kit de suspensión suspensión y amortiguadores Rancho, 2” más alta de fábrica, y neumáticos Wrangler Mud Terrain.

Cuenta con un nuevo Cluster de información al conductor completamente digital y personalizable de 12,3”, pantalla de 13,4” Touch compatible con Android Auto y Apple Carplay inalámbrico y por primera vez integra comando por voz gracias a Android y su “hey google” para acceder a más de 100 aplicaciones, junto con controlar algo del infoentretenimiento, además de climatizador, calefactor de asientos, y otros sistemas.

La base es de alto equipamiento que también contempla para toda la gama Silverado cámara 360°, el paquete estándar de seguridad Chevy Assist que incluye OnStar y Wifi, frenado autónomo y detección de peatón, y solo en esta versión, capacidad para 6 ocupantes.

La variante de Silverado denominada High Country, oficia de tope de gama y ofrece una solución motriz Diésel, de 3.0 litros, turbocargada, de 277 caballos de fuerza, con 619 Nm de torque. “Este modelo destaca en su estética de carrocería por una combinación





de cromados más minimalista, y resalta con elegancia elementos únicos en su categoría como tonos bronce en la grilla frontal y que combinan perfecto con nuestro corbatín Chevrolet", comentó Mario Vergara, Product Manager de Silverado en Chevrolet Chile.

MÁS CAPACIDAD PARA LA AVENTURA

Cuenta con gadgets como una pisadera eléctrica de 3 posiciones, cubre pisos interiores "floor liners", llantas de aluminio 20" neumáticos All Terrain y frenado de emergencia a velocidad carretera. Asientos y volantes forrados en cuero negro perforado y madera auténtica agregan el lujo, en línea con la experiencia que es capaz de proveer el audio Premium Bose de 6 parlantes con subwoofer enriquecido.

"SILVERADO ES UN MODELO QUE ESTÁ PENSADO PARA LOS MÁS AVENTUREROS Y QUE BUSCAN APROVECHARLA AL MÁXIMO PARA REALIZAR ACTIVIDADES Y DEPORTES QUE LOS HACEN VIBRAR", MARIO VERGARA, PRODUCT MANAGER DE SILVERADO EN CHEVROLET CHILE.

La versión que Chevrolet identifica como la más enfocada en el off road se denomina Silverado ZR2 y es además la más potente, con un motor de 6.2 litros, -mismo bloque de Camaro y Corvette-, para ofrecer 420 caballos de fuerza con 624 Nm de torque y la misma transmisión automática de 10 relaciones.

Para marcar diferencias en el off-road, contempla una suspensión con amortiguadores Multimatic DSSV, además de un bloqueo electrónico de diferencial delantero y posterior, neumáticos Mud Terrain de 33", parachoques frontales y posteriores de acero que

logran un ángulo de ataque de 31,8", 23,3° de salida y un despeje de suelo de 28 cm.

En su interior se hacen notar el sistema de audio Premium Bose, cargador inalámbrico 15W, selector de cambios con paddle shifts, retrovisor full video, head up display, espejos calefactados abatibles eléctricamente, entre otros.

Chevrolet Silverado LT Trailboss Z71 tendrá un valor desde los \$43.390.000; la variante ZR2 desde los \$50.490.000 y la High Country desde \$51.690.000 (precios + IVA).



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

Nuestras soluciones

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



/company/pwc-chile @PwC_Chile /pwc_chile /pwcchile /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.

HANNOVER 2022: EL REGRESO DE LOS GIGANTES

Regresó en septiembre el salón del transporte más grande del mundo; la IAA de Hannover 2022, un evento que tras la pandemia regresa con un enfoque sostenible y nuevos paradigmas en movilidad.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Marcas



Pocas instituciones tienen la tradición de la IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) o salón internacional del automóvil, según su traducción; nace nada menos que en 1897 y alterna la muestra dedicada a los autos en Frankfurt y la de camiones y buses, en Hannover, que muestra en estas ciudades alemanas, el poder de este país en la industria de la movilidad. Este 2022 volvió con todo, no solo tras el receso por la pandemia, sino con completos nuevos paradigmas en movilidad, que da

cuenta de este literal "salto en el tiempo", que significó su receso, lo que permite ver ahora los nuevos derroteros de las marcas para proveer de vehículos más sostenibles en un mundo cambiante. Este año, la IAA de Hannover se compuso con 402 expositores, con empresas de 41 países, y más de 1400 periodistas alemanes e internacionales presentes, que vivieron en los enormes pabellones de la muestra, las últimas tendencias con el claro predominio de los camiones eléctricos.

VOLVO



La casa sueca Volvo, presentó un nuevo eje (e-axle) que se integra a los motores eléctricos y la transmisión en el eje trasero, para dejar más espacio para baterías y así aumentar la autonomía. Con ello la marca del Iron Mark comienza la producción en serie de camiones eléctricos, en una estrategia de tres caminos para alcanzar cero emisiones: motores eléctricos de batería, eléctricos de pila de combustible y de combustión que funcionan con combustibles renovables como biogás, HVO o incluso hidrógeno verde.

"Se necesitan diferentes soluciones técnicas para abordar el cambio climático, ya que la disponibilidad de infraestructura de energía y combustible difiere entre países y regiones y también entre diferentes asignaciones de transporte", explicó Jessica Sandström, SvP Global Product Management en Volvo Trucks.



MERCEDES-BENZ

La casa alemana -de gran tradición en Hannover- mostró los primeros prototipos de celdas de combustible Mercedes-Benz GenH2 Truck, que ya se están en fase de pruebas. El fabricante alemán expresó que prefiere el hidrógeno líquido para sus futuras soluciones, con una autonomía cercana a los 1.000 kilómetros.

Los ingenieros de desarrollo de Daimler Truck han basado el camión GenH2 en las características del camión convencional de larga distancia Mercedes-Benz Actros en términos de carga útil, autonomía y rendimiento. El objetivo es ofrecer la variante producida en serie del Camión GenH2 con una carga útil de 25 toneladas con un peso bruto de 40 toneladas. En la versión de serie del Camión GenH2, el sistema de pila de combustible suministrará 2 x 150 kilovatios y la batería proporcionará temporalmente 400 kW adicionales.



SCANIA

La parte central de la muestra del fabricante del grifo, se volcó a mostrar la amplia oferta de servicios digitales y conectados, en las soluciones de carga y pasajeros de Scania. Dos nuevos servicios hicieron el debut en el IAA de Hannover: Mi Scania y la aplicación Scania Driver. Ambos sistemas configurados para facilitar el camino hacia una mayor eficiencia y rentabilidad de los clientes, en tiempos de transición energética.



MAN

Otra de las casas alemanas, MAN también fue protagonista, gracias a su prototipo, que ya está casi listo para la producción: MAN eTruck, que entrará en servicio con sus primeros clientes en 2024. Pionero en varios sentidos cuenta con una innovación clave: ya está preparado para la futura carga en megavattios. Así, gracias a las altas capacidades de carga con tiempos de carga cortos es posible que este camión eléctrico pueda ser práctico en el transporte pesado de larga distancia, con una autonomía diaria de entre 600 y 800 kilómetros, e incluso 1000 kilómetros en el futuro.



IVECO

La casa italiana presentó novedades que también apunten a la sostenibilidad, pero en dos áreas muy distintas: el primero fue la variante eléctrica de su reconocido furgón Daily, con el innovador eDAILY, además de la versión europea 4x2 Artic del Nikola Tre BEV (Vehículo Eléctrico de Batería). También Iveco anticipó los prototipos de su primer LCV y su primer camión pesado con pila de combustible: el eDAILY FCEV (Vehículo Eléctrico de Pila de Combustible) y la versión europea 6x2 Artic del Nikola Tre FCEV.





Viggo en Coloquio Minero

Entre el 3 y el 7 de octubre pasados, se llevó a cabo el IX Coloquio Minero y la Feria Minera 2022, en la Universidad de Atacama, Copiapó; oportunidad, en donde Viggo, empresa líder en transporte industrial y parte del Grupo Jeditmar, estuvo presente para exponer en temas de seguridad vial.

El tema principal de este tradicional evento es "Tecnología que construye futuro", y reunió a académicos, estudiantes, empresas, profesionales ligados a la minería y a los más destacados exponentes en el ámbito de la minería. Por su parte, el gerente de HSGE de Viggo, Homero Díaz, será uno

de los exponentes en el seminario "Gestión Operacional" abordando la temática de la cultura en seguridad vial en el transporte industrial, donde dará a conocer los avances en seguridad en el transporte de personas en la minería. Esta actividad se llevará a cabo el lunes 3 de octubre a las 18:00 horas.

Kinto e Hino ahora arriendan camiones



El servicio de carsharing Kinto Share, de Toyota, ahora se une con la casa Hino para ofrecer una solución para personas naturales,

emprendedores o negocios que requieren mover cargas por motivos puntuales y no pueden tener un camión de forma permanente, o simplemente necesitan expandir su flota de forma temporal.

Los vehículos corresponden a modelos $\frac{3}{4}$ con capacidad para soportar hasta 4.930 kilos. "Son altamente versátiles y pueden trasladar casi cualquier tipo de producto", dice Mauricio Herrera, gerente

comercial de Hino Chile. Para acceder a uno de estos vehículos, los usuarios requieren de licencia de conducir profesional Clase A4, descargar la aplicación en sus celulares, registrarse e inscribir una tarjeta de crédito.

"Los camiones XZU están diseñados para el transporte de distintos tipos de carga y son altamente versátiles en términos de adaptación a distintos usos y modelos de negocios", detalla Mauricio Herrera, gerente comercial de Hino Chile.

Copec entra en la generación eléctrica

Mediante su filial Flux Solar, la compañía chilena Copec construyó la planta Puelche, en Los Ángeles, región del Biobío, con una capacidad instalada de 3 MWp y espera inyectar al Sistema Interconectado Central, 6.000 MWh al año de energía renovable no convencional (ERNCC). La empresa desarrollará un portafolio de 23 PMGD (Pequeños Medios de Generación Distribuida), que serán construidos entre 2022 y 2023.

La planta será construida entre

2022 y 2023. De esta manera, la compañía marca su ingreso al mercado de la generación distribuida. "Con la planta Puelche concretamos un nuevo hito de nuestro proceso de transformación, en línea con los desafíos que exige el cambio climático y las oportunidades que nacen de la transición energética con la que estamos profundamente comprometidos. Esta planta de energías limpias será un aporte al país, al medio ambiente y los chilenos", indicó Arturo Natho, gerente general de Copec.



Scania Chile presenta su nuevo Director General

Scania Chile presentó a Ignacio Urcelay, como su nuevo Director General. El ex director de Scania Finance en Chile desde 2020, tomó sus nuevas funciones el 1 de septiembre.

"Es una gran alegría para mí tomar este nuevo desafío", expresó Urcelay, y agregó: "Es una interesante y enorme responsabilidad tomar las riendas de la compañía en un mercado en el que Scania tiene tanto peso y viene creciendo de manera sostenida. El objetivo central será continuar acompañando a los clientes para hacer que sus operaciones sean más eficientes, rentables y sustentables".

En su nuevo rol, Urcelay sucede a Pascal Zappone, quien luego de más de 3 años en el mercado chileno, asume la responsabilidad por las operaciones de la marca en la Región de África, Medio Oriente y Asia Central.





Arval Mobility Observatory en Chile

El 27 de octubre se realizó, en el Centro Parque de Las Condes, el seminario Arval Mobility Observatory –para gestores de flota, que reunirá a clientes, proveedores y actores claves de la industria.

“Será una gran oportunidad para conocer lo que está sucediendo en el sector y una instancia en la cual podremos destacar el valioso aporte

de Arval Mobility Observatory, plataforma de consultoría y estudio de mercado en movilidad y flotas que es todo un referente en Europa, al cual se sumó Chile con la aplicación del Barómetro de Flota y Movilidad 2022”, destacó Rodrigo Amaral, gerente general de Arval Relsa. El observatorio recopila y proporciona información objetiva y pre-

cisa aportada por Arval y varios otros expertos y referencias del rubro, para compartir con gestores de flotas y especialistas en el sector que ayuda a comprender de mejor manera el nuevo paradigma de movilidad y brinda herramientas para elegir los elementos más adecuados para una gestión de flotas más eficiente. 🌱

Empresaria del transporte compra los nuevos Hyundai ZEDO 300EV



Athenea Logistics es la primera empresa de transporte en adquirir una flota del primer camión eléctrico de Hyundai, el Zedo 300EV. Las primeras unidades estarán

destinadas a servicios de última milla en la Región Metropolitana y en la Sexta Región. Gracias a sus más de 300 km de autonomía, el modelo Zedo 300EV

se presenta como una excelente opción dentro del transporte de carga cero emisiones.

Dirigida por Nicole Gómez, Athenea Logistics and Operations es liderada desde una perspectiva femenina y de respeto por el medio ambiente, en un entorno que siempre se ha reconocido como más bien masculino. “No ha sido fácil emprender en esta industria, pero hemos demostrado que se puede lograr demostrando que somos igual de eficientes que una empresa encabezada por hombres y hemos agregado el plus del respeto por el planeta, utilizando camiones eléctricos”, comentó. 🌱



V. ORLANDI
TOWING SYSTEMS
made in Italy since 1859

BOLOGNESI SpA

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



VOLVO FIRME EN LA CARRERA POR LA ELECTROMOVILIDAD EN PESADOS

La casa sueca marca el terreno con sus camiones eléctricos en Europa, con una amplitud de soluciones que ya contempla la producción en serie y la exploración de celdas de hidrógeno.

Textos: Rodrigo Castillo / Fotos: Trucks



“ESTAMOS LIDERANDO ESTA TRANSFORMACIÓN DE LA INDUSTRIA, CON LA PRODUCCIÓN EN SERIE DE NUESTROS ELÉCTRICOS PESADOS PARA SERVIR A LOS TRANSPORTISTAS DE TODA EUROPA. MÁS ADELANTE, TENEMOS PLANES PARA INTRODUCIR ESTOS VEHÍCULOS TAMBIÉN EN OTRAS REGIONES Y CONTINENTES”, ROGER ALM, VOLVO TRUCKS.

No es novedad que la electromovilidad, en nuestro país y el mundo avanza a pasos agigantados, pero uno de las áreas donde ha sido más difícil su implementación ha sido el transporte de carga pesado. Esto debido a las masas que manejan en carga los camiones pesados y las largas distancias que deben enfrentar. No obstante, el fabricante sueco Volvo ya cuenta con soluciones prácticas al respecto.

La primera noticia que llega de la marca del Iron Mark, es el inicio de la producción de camiones eléctricos pesados, en la planta de Tuve, en Gotemburgo (Suecia),

mientras que el año que viene se pondrá en marcha en la planta de Gante (Bélgica).

Se trata de las variantes electrificadas de los modelos Volvo FH, FM y FMX, con una capacidad total de hasta 44 toneladas, en una solución que hasta hace poco parecía impracticable.

“Este es un hito que demuestra que estamos liderando esta transformación de la industria, con la producción en serie de nuestros eléctricos pesados para servir a los transportistas de toda Europa. Más adelante, tenemos planes para introducir estos vehículos también en otras

regiones y continentes”, afirmó Roger Alm, presidente mundial de Volvo Trucks.

Volvo Trucks ya produce en serie seis modelos eléctricos, que van desde los de servicio medio hasta los de servicio pesado, la línea más amplia del sector de los camiones. La gama eléctrica de la marca es capaz de satisfacer gran parte de la demanda de transporte en Europa. Según las estadísticas de Eurostat (2018), el 45% de todas las mercancías que circulan por las carreteras del continente europeo recorren distancias inferiores a 300 km.

CELDA DE COMBUSTIBLE DE HIDRÓGENO

Los camiones eléctricos convencionales aún no cuentan con la tecnología para enfrentar largas distancias, por lo que el fabricante sueco ya explora una solución de celdas de combustible de hidrógeno, que serán especialmente adecuados para el transporte pesado de larga distancia. Principalmente



en regiones remotas, con dificultades para cargar baterías.

"Creo que las pruebas piloto mostrarán el potencial de los camiones eléctricos en rutas largas. Se llevarán a cabo en condiciones meteorológicas adversas y nos darán una gran oportunidad de conducir con cargas pesadas de hasta 65 toneladas", afirma Jessica Sandström, vicepresidenta senior de gestión de productos de Volvo Trucks.

Las celdas de combustible generan su propia electricidad a partir del hidrógeno a bordo en lugar de cargarse de fuentes externas. De este proceso, el único subproducto emitido es el vapor de agua, por lo que los vehículos son cero emisiones de carbono. Los mencionados camiones eléctricos de Volvo utilizarán dos celdas de combustible, capaces de generar 300 kW de potencia, y tendrán un tiempo de repostaje inferior a 15 minutos.

Con relación a este punto, René Calderón, gerente de Desarrollo de Negocios de Volvo Chile, comentó que "al ser Chile uno de los países que está apostando de forma importante en la producción de hidrógeno verde para los próximos años, esta noticia será relevante para alcanzar el horizonte de cero emisiones en nuestros vehículos al que queremos llegar. Además de reducir la huella de carbono en el sector transportes que, según el Ministerio de Energía, es responsable de más de un tercio del consumo energético final (37%) y del 26% del total de emisiones de gases de efecto invernadero del país".

"AL SER CHILE UNO DE LOS PAÍSES QUE ESTÁ APOSTANDO DE FORMA IMPORTANTE EN LA PRODUCCIÓN DE HIDRÓGENO VERDE PARA LOS PRÓXIMOS AÑOS, ESTA NOTICIA SERÁ RELEVANTE PARA ALCANZAR EL HORIZONTE DE CERO EMISIONES EN NUESTROS VEHÍCULOS AL QUE QUEREMOS LLEGAR". RENÉ CALDERÓN, VOLVO CHILE.

Las celdas de combustible serán suministradas por Cellcentric, una empresa conjunta del Grupo Volvo y Daimler Truck AG. Cellcentric construirá una de las mayores instalaciones europeas de producción en serie de las celdas de combustible, que se desarrollará especialmente para vehículos pesados.



EPYSA
EQUIPOS



EPYSA
EQUIPOS
DIVISIÓN
USADOS



CONOCE NUESTRA DIVISIÓN USADOS SEMIRREMOLQUES Y REMOLQUES

CON TODO EL RESPALDO, TRAYECTORIA Y SERVICIO DE EPYSA EQUIPOS

COMPRAMOS TU
RANDON USADO



RANDON



COTIZA VÍA WHATSAPP
+569 9 9260 9365

+562 2579 7937

ventasusados@epysa.cl

MEMORIAS DEL TRANSPORTE CARRETERO: AVENTURAS DE OTRO TIEMPO

Gracias a nuestro amigo Franco Muñoz, que sigue a velocidad crucero su rescate por los recuerdos camioneros chilenos, les compartimos más de su facebook “Memorias del transporte chileno”, con lindas máquinas y valerosos transportistas forjando nuestro presente.

Memorias del transporte Chile de Franco Muñoz

Foto 1: Un hermoso recuerdo que envió nuestro amigo Sebastián Carrasco, desde la región de la Araucanía, cuando su padre orgullosamente -ya iniciado como transportista- adquiere este notable Ford F-500 con motor V8 330 para el traslado, en este caso, de leña de hualle, el año 1985. Sin duda una hermosa época en la cual, más que transportistas eran una familia de camioneros de la llamada “vieja escuela”.

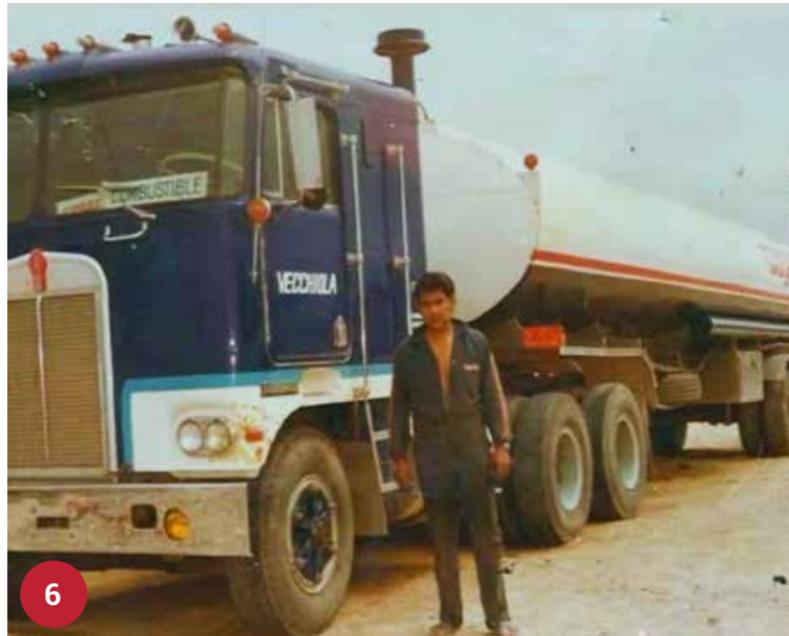
Foto 2: En la perla del Maule, Constitución, se forjó parte de la historia de la empresa Transancar, quienes desde sus inicios han estado ligados de lleno al rubro forestal. En esta postal de hace ya 30 años atrás, y gentileza de don Hugo Cáceres, un robusto Scania R112E 310 6x4 sale desde un predio con su carga completa de metro ruma de pino radiata, rumbo a la planta de celulosa Celco.



Foto 3: Una hermosa postal desde la ciudad de Constitución, aportada por nuestro amigo Ronal Villena, como parte del archivo cuando su familia era una de las que realizaban el hermoso y a la vez arriesgado balseo del río, que a su vez era el medio de acceso más directo hacia la zona norte de la comuna. En la foto del año 2.000 aproximadamente, vemos un Kenworth T800 6x4 de la Constructora EMI, que atraviesa las aguas del Maule, durante el período de la construcción del camino hacia la localidad de Putú.

Foto 4: La exportación vinífera de Chile está dentro de los 5 productos que más vende al extranjero, después del cobre, frutas, productos madereros y del mercado pesquero. En este hermoso recuerdo de los años 80, don Luis Herrera, más conocido como “chino” por sus colegas, posa junto a un hermoso Scania-Vabis L75 de Transportes Bettati Valdatta, con sus característicos estanques para el traslado de vinaza y otros derivados de la uva. Aporte gentilmente enviado por su esposa, Luz Olgüín Hernández.

Foto 5: Actualmente el rubro forestal es liderado casi completamente por camiones europeos, pero antaño, los camiones de origen asiático tuvieron importante presencia en el sector maderero, siempre reconocidos por su gran fiabilidad. Un ejemplo es este aporte que nos envía nuestro amigo, Héctor Henríquez Núñez de su padre; quien conducía uno de los Hino FS 631SD 6x4 tronquero, que fueron parte de la flota de Transportes Innocenti y Cía, icónica empresa del Bío Bío.



6

Foto 6: Esta fotografía es un recuerdo aportado por Héctor Cortés, de un Kenworth K100 6x4 de Transportes Vecchiola, equipado con un estanque de combustible al servicio de Copec.



7

Foto 8: De todos los camiones de antaño, es probable que el Pegaso 1065 y 2020, junto a los Fiat 673 y 140, sean por lejos los modelos más queridos y recordados en rutas nacionales, los cuales con mecánicas muy sencillas eran capaces de llegar a cualquier destino y prácticamente con cualquier carga. En este hermoso recuerdo familiar, gentileza de nuestro amigo Carlos Brito Ferrada, su padre posa junto a un inmortal 1065 con su carro de 3 ejes y una tremenda carga de metro ruma de pino, rumbo a la fábrica de celulosa Celco en Constitución, cuando los controles de romana eran escasos y los camiones se cargaban hasta donde diera el motor



8

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

