



SOBRRUEDAS

REVISTA DE CNTC

Nº36 | NOVIEMBRE - DICIEMBRE 2022 |

**NUEVO CAMIÓN
ELÉCTRICO
COMIENZA LAS
PRUEBAS CON
TRANSPORTES ORO
VERDE**

**MÁS MUJERES EN EL
SECTOR TRANSPORTE:
LA RUTA QUE QUEDA
POR RECORRER**



**EL REGRESO
DE FENATRAM:
VISITAMOS EN EXCLUSIVA LA FERIA DE
CAMIONES MÁS IMPORTANTE DE LATINOAMÉRICA**



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



ENTREGA INMEDIATA



CAMIONES FOTON

RENTABLES DESDE EL PRIMER KM




378/HP

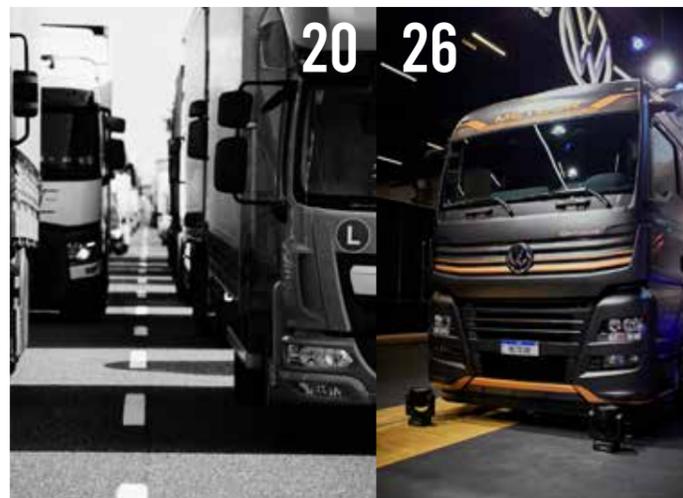
TOLVA 6X4
14M³



FOTON.CL



EDITORIAL	
Rodrigo Castillo / Editor Periodístico	05
COLUMNA	
Sergio Pérez / Presidente CNTC	06
COLUMNA	
Gustavo Parada	08
FEDERACIONES	
¿En qué está Fedequinta?	10
FEDERACIONES	
¿En qué está Fedenorte?	12
FEDERACIONES	
¿En qué está Fedesur?	14
COLUMNA PWC GONZALO VERGARA	
Complejidad, Cambios y seguridad jurídica	16
GREMIAL	
Prioridades del Transporte para el 2023	20
MERCADO	
CNTC en Fenatrans 2022	26
MERCADO	
Buses Scania Novali	32
GREMIAL	
Volvo VM se Renueva:	
Más Tiempo para el transporte	38
GREMIAL	
Más Mujeres en el Transporte	44
SOSTENIBILIDAD	
Exploran electromovilidad	
con camión 100% cero emisiones	52
REPORTAJE GRÁFICO	
Aventuras de otro tiempo	54



POR **Rodrigo Castillo**
Editor Periodístico



El regreso de la industria

Tras los difíciles años de la pandemia por COVID-19 y la larguísima lista de efectos que esto tuvo en cada toda instancia y actividad de nuestras vidas, la industria camionero parece retomar el rumbo, incluso a pesar de los complicados indicadores económicos que apuntan a la recesión.

Las ventas de camiones, a noviembre de 2022, y según cifras de ANAC, van en 14.715 unidades comercializadas, cifra que permite adelantar un cierre de año dentro de estadísticas "normales", pero más allá de esto, la industria da cuenta de un dinamismo muy interesante, que tendrá como resultado más y mejores camiones y tecnología para el mundo del transporte carretero.

Este número de la revista Sobre Ruedas de CNTC da cuenta de este dinamismo, liderado por la industria, ofrece un amplio panorama de cómo el mundo camionero está evolucionando. Así asistimos al regreso de las ferias, con nuestra visita en exclusiva a Fenatran 2022, en Sao Paulo, Brasil, la principal muestra de camiones y marcas en latinoamérica,

que deja un panorama enfocado en la sostenibilidad y la equidad, basada en nuevas tecnologías. Interesante también es la llegada de la electromovilidad al transporte pesado, con las pruebas que ya inició la empresa asociada a CNTC, Transportes Oro Verde junto a Foton, de Andes Motor, para probar los primeros camiones eléctricos pesados en servicios logísticos en la región del Biobío. Además, novedades de equidad como el Volvo Iron Women de Volvo, otrora muestra de equidad que llega a revitalizar la industria de la mano de las mujeres, que se integran con todas sus habilidades a la conducción de camiones. También viajamos a Brasil, a conocer lo último en buses de la mano de Scania, que se nutre de tecnología e ingenio para ofrecer tanto soluciones urbanas como de larga distancia, en función de distintos combustibles y alternativas para hacer también del transporte de personas una mejor actividad. Todo esto en esta edición, que trae el mensaje de esperanza de la industria, frente a complicados escenarios. ¡Que la disfruten! 🇨🇱



· COORDINACIÓN GENERAL
Jimena Espinoza

· EDITOR GREMIAL
Gustavo Parada

· DIRECTORA COMERCIAL
jimena@cntcchile.cl

· EDITOR PERIODÍSTICO
Rodrigo Castillo.
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



Avanzar en una ley de transporte

La importancia que tiene el sector transporte para el país y su desarrollo hace imperioso que esta industria se modernice y cuente con altos estándares a nivel nacional, a fin de hacerla competitiva y ofrecer un servicio acorde a las necesidades actuales y futuras de Chile.

El rubro hoy no sólo está altamente atomizado, sino que la misma obsolescencia de parte de las normas que regula la actividad, hace que se incremente la informalidad y que de forma permanente surjan demandas y requerimientos que provocan una permanente tensión con el Estado y los gobiernos de turno.

Así quedó de manifiesto en las movilizaciones de noviembre pasado, al que no adherimos como gremio, pero fueron el resultado de la sordera de las autoridades de no escuchar las problemáticas de esta industria. Eso llevó a que transportistas autónomos optaran por paralizar, con los inconvenientes que tienen siempre las movilizaciones, y la mala decisión del gobierno de validar a grupos no organizados por sobre aquellos que tienen una larga trayectoria gremial.

Pero más allá de la refriega habitual de estos procesos, lo fundamental de ahora en adelante es abordar los temas de fondo de la industria del transporte, donde uno de los ejes centrales en los que se debe avanzar es en

que el país cuente con una Ley de Transporte moderna, acorde a los tiempos actuales y que aborde aquellas materias y políticas públicas que permitan el desarrollo efectivo de esta actividad, entre otros aspectos, impidiendo su atomización, contando con un registro nacional, como el que existía hasta 1971, y que facilite y promueva la incorporación de nuevas tecnologías, sustentables y sostenibles en el tiempo.

Una ley que establezca un marco general que incentive la competencia leal y desincentive la informalidad, un problema que hoy afecta no sólo al rubro del transporte, sino que a muchas otras actividades también.

Como sector estamos abiertos y disponibles por integrar los distintos sistemas de transporte en Chile, lo que desmiente a aquellos que afirman que no queremos competir y buscamos bloquear otras alternativas. Al contrario, bienvenida la competencia, pero siempre que sea con reglas claras y transparentes, que permitan el normal progreso de los distintos sistemas.

Esperamos que el gobierno acoja nuestro llamado y comencemos a trabajar sin perder más tiempo en convertir a la industria del transporte en un rubro moderno y eficiente, que aporte al desarrollo social y económico del país, en un proceso de colaboración público-privado. 🇨🇱

VOLVO

NUEVO VOLVO VM

Ahora con motor Volvo



- Aún más disponibilidad en ruta
- Aún más eficiencia en consumo de combustible
- Aún más seguridad

Nuevo Volvo VM, aún más Volvo.

Conócelo en www.volvochile.cl

POR **Gustavo Parada**
Editor Gremial



Incentivos para reactivar la economía

El año que se inicia viene muy complejo en materia económica, con alta inflación, un proceso recesivo, volatilidad del dólar y factores externos que generan mucha incertidumbre.

A lo anterior hay que sumar que el gobierno está impulsando, en este contexto, iniciativas que aumentarán aún más la inestabilidad, como una nueva reforma tributaria y el proyecto de ley que busca reducir la jornada laboral a 40 horas

Sobre este último punto, como sector transporte nos parece que la reducción de jornada a 160 horas que el Ejecutivo quiere imponer, será un duro golpe a la industria de carga por camión. En particular, para los conductores formales, ya que con todas las leyes sociales y beneficios adquiridos en negociaciones colectivas, no podrán ser más competitivos que quienes se dedican de forma informal a esta actividad.

Eso representa un revés para el rubro, los sindicatos y los trabajadores. No es un misterio que los malos incentivos tributarios y laborales, sumado a la inseguridad, han tenido como resultado un aumento de la informalidad y precarización de esta actividad.

El gobierno pretende actualmente establecer 160 horas mensuales, lo que se traduce que un trabajador formal conducirá 36 horas semanales, y deberá competir comercialmente con grupos de transportistas que no están regulados por las leyes laborales, haciendo imposible que se compita en igualdad de

condiciones y perjudicando gravemente a quienes cumplen con las normas y pagan sus impuestos.

Esto implicará una reducción de salario importante para los transportistas, lo cual reafirma que esta propuesta de disminución de jornada es anti empleo, y por lo tanto, antisindical. En concreto, lo que se busca con esta iniciativa es que las cargas se trasladen por cuenta propia en la más absoluta informalidad.

Esto es muy complejo, particularmente en un contexto donde la informalidad ha aumentado progresivamente en el sistema económico en general, lo que también tiene un impacto no sólo para nuestro sector, sino que para las arcas fiscales, ya que la informalidad se traduce en una menor recaudación de impuestos, además de una pérdida importante de competitividad y la incapacidad del Estado para fiscalizar y controlar esta actividad para quienes no están regulados.

Hoy es momento de apalancar la economía, de establecer incentivos que permitan su reactivación y una mayor generación de nuevas fuentes de empleo, y no de instalar más incertidumbres que profundicen el escenario recesivo actual.

La postura del sector está siendo planteada al gobierno y las autoridades respectivas, porque de implementarse el proyecto en los términos presentes, será otro balde de agua fría para los transportistas. ☹️

EPYSA
EQUIPOS

Stock Disponible
BATEA 22m³



REMOLQUE
PLATAFORMA
2 EJES



SEMIRREMOLQUE
CARGA TODO
3 EJES



SEMIRREMOLQUE
BATEA 2 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 | [f epysachile](#) | [epysaequipos](#) | [www.epysaequipos.cl](#)

POR **Iván Mateluna**
Vicepresidente
de CNTC



¿En qué está Fedequinta? Un acuerdo espeso

Tras intensas tratativas, reuniones, y propuestas y contrapropuestas, el gobierno y los transportistas pudimos llegar a un acuerdo respecto de las principales demandas que veníamos planteando como sector en relación con el alza sostenida de los combustibles y la escalada de inseguridad que nos afecta en las rutas.

El resultado final no es lo que esperábamos ni en la forma ni en el fondo, sobre todo, porque como Federación integrante de la Confederación Nacional de Transporte de Carga, nunca quisimos que se llegara al punto que se llegó ni que se tuviese que negociar a partir de una medida de presión.

Pero eso es lo que ocurre cuando una de las partes estira mucho el elástico y no está disponible a hacerse cargo de los planteamientos que veníamos haciendo reiteradamente al gobierno a través de múltiples reuniones con distintas autoridades vinculadas a los temas relacionados con nuestras demandas más urgentes.

Al final, lo que se logró en este espeso acuerdo, fue parchar exigencias que en lo inmediato parecieran quedar satisfechas, pero que en el mediano plazo volverán a resurgir si es que no se adoptan políticas de fondo, por ejemplo, en la forma en que se define el polinomio para establecer el precio de los combustibles, o si no se implementan planes contundentes para enfrentar la delincuencia y la inmigración ilegal.

En concreto, lo que se echa de menos al abordar las problemáticas de nuestro sector por parte del Ejecu-

tivo, es una visión de Estado, que aborde los temas más allá de la inmediatez del momento y de la coyuntura mediática, y menos que se nos trate como un rubro privilegiado por solicitar exigencias básicas para poder trabajar con normalidad y eficiencia.

Somos un sector de mucho esfuerzo, de gran compromiso con el país y de una enorme responsabilidad, porque sabemos la importancia que tiene nuestra labor para el funcionamiento y desarrollo de Chile. Un sector que en su mayoría está compuesto por micro y pequeños empresarios, con uno o dos camiones, que en muchos casos son manejados por ellos mismos, y que en el último tiempo se han debido hacer cargo de los constantes e insostenibles costos del alza de los combustibles, al no poder traspasar ese mayor costo a tarifa, porque negociar con los mandantes en una industria tan atomizada no es sencillo.

Por lo mismo, que se nos pretenda endosar la responsabilidad de lo ocurrido a quienes siempre hemos estado por el camino del diálogo, a la vez que hemos tenido que sostener una carga tremenda que dificulta la operación de muchos transportistas que no tienen las espaldas necesarias, debe ser considerado al momento de realizar juicios de valor.

Al igual que como lo estamos haciendo nosotros tras lo ocurrido en noviembre pasado, esperamos que el gobierno también saque lecciones de lo sucedido, para que de ahora en adelante sea un artífice de la unidad y los acuerdos, y no promotor de divisiones e intransigencias. 🗨️



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



POR **Erwin Gallardo**
Vicepresidente
Fedenorte



¿En qué está Fedenorte? Descentralización e integración

A veces pareciera que el país está partido en tres. La zona norte, la zona centro y la zona sur. Con sus propias realidades, con sus propios desafíos y problemáticas, cada área se define así misma desde un relato particular.

Eso no sería un inconveniente, si hubiese un sentido de integración, de unidad, donde cada zona fuese parte de un todo incorporado en una visión común de país. Pero eso no ocurre en el Chile actual. Cada área se asume así misma desde su perspectiva, desde su camino, a ratos ajeno al de los demás.

Todo esto se ve profundizado por un exacerbado centralismo, donde la toma de decisiones se hace desde el centro hacia los extremos, con las dificultades y efectos que eso provoca en el desarrollo de las regiones, especialmente de aquellas que están más alejadas del centro decisional.

En concreto, existe una ecuación con dos factores, en los que no está presente ninguno de ellos: la descentralización es más teórica que práctica, y la integración terminó pulverizada tras el estallido de 2019.

Este Chile tripartito lo podemos apreciar con especial atención en el sector transportes, que si bien mantiene interés y puntos en común, hoy parecen pesar mucho más las realidades locales, las necesidades particulares, con fuerzas centrípetas que profundizan la desconexión del territorio y sus habitantes.

Un ejemplo de esto son las políticas que se adoptan, por ejemplo, en materia de seguridad. Mientras en la denominada Macrozona Sur se implementó hace tiempo el estado de excepción debido a la violencia instalada en esa parte del país, en la Macrozona Norte, marcada por la presencia del crimen organizado y la inmigración irregular, desde el Estado han optado por no aplicarla, impidiendo que el problema se aborde con el sentido de urgencia y la profundidad que requiere.

Desde el transporte también tenemos particularidades que deben ser resueltas y que son distintas según la zona del país, pero no por ello van a ser encapsuladas o dejadas del lado, ya que tienen que ser tratadas como políticas públicas integradoras, que generen cohesión y sentido de pertenencia, indistintamente del lugar del país donde se habite o se desarrollen las actividades productivas.

Se trata de cambiar una cultura de pensar, de actuar y de hacer las cosas, donde lo que pase en el norte, no sea indiferente para los del centro o el sur, y lo que pase en esas otras zonas tampoco lo sea para los que viven en el extremo opuesto. Cambiar la forma en cómo nos relacionamos los distintos sectores del transporte a lo largo del país, puede ser un punto de partida para avanzar en la construcción de un Chile descentralizado en la toma de decisiones, pero integrado en lo social y económico. 🇨🇱

¿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



POR **Carlos Brett**
Presidente de Fedesur



¿En qué está Fedesur?

Unidad: una tarea pendiente

No es novedad que el sector transporte está altamente atomizado a lo largo del país y que eso hace años viene representando una dificultad para los transportistas. Inconvenientes que se vieron exacerbados y muy expuestos durante las movilizaciones de noviembre, y que resulta fundamental analizar y evaluar, de manera que se trabaje en lograr mayores niveles de unidad, o de lo contrario, nuestro rubro se verá afectado hacia adelante.

Lo ocurrido confirmo que actuar divididos, sin una agenda común, y sobre la base de intereses particulares, por sobre los generales, debilita la posición de los transportistas frente a las autoridades, la prensa y la opinión pública. En esta ocasión, quizás como nunca, se ofreció un espectáculo que sólo benefició a quienes les convenía mantener a los camioneros fragmentados. En lo estructural, no es sencillo alcanzar una unidad nacional, por un factor incluso demográfico, ya que al ser un país largo, los transportistas si bien tenemos temas en común que nos aglutinan, como la seguridad en las rutas, la infraestructura, las zonas de descanso, el alza de los costos, entre otros, hay asuntos que son locales, propios de las zonas en las que los camioneros realizamos nuestra labor, y que no necesariamente son representados por la realidad nacional o los grandes temas que abordan como sector.

Un ejemplo de ello es la amenaza de la inmigración ilegal, especialmente en el norte, donde los transportistas de allá vienen solicitando

un mayor control de las fronteras, por el efecto que está teniendo ese problema en el normal funcionamiento del rubro, o la alta informalidad que se observa en algunas regiones, o las particularidades de las zonas extremas que no han sido resueltas. Y así, esas demandas son poco visibilizadas, motivando a que los choferes se agrupen en pequeñas organizaciones que representen sus problemáticas a nivel local.

Todo eso se traduce en un creciente número de agrupaciones, nuevas, en su mayoría, con baja representación y sin formalización, que van diluyendo la capacidad del sector de tener una musculatura suficiente al momento de ir a plantear las demandas al gobierno o presentar propuestas de políticas públicas a la autoridad que mejoren las condiciones de una actividad que por sí es compleja.

Lo anterior va mermando, a su vez, las confianzas dentro del propio rubro, ante la incapacidad de que se instalen liderazgos representativos e interlocutores válidos frente a los propios transportistas, que aglutinen voluntades y esfuerzos en pos de lograr objetivos comunes.

A mi entender, va siendo momento de que dentro de las prioridades que tenemos como sector transporte, esté el recuperar la unidad, fortalecerla y proyectarla en el tiempo, que permitan una sana convivencia entre las distintas organizaciones, pero con una clara vocación de actuar pensando en el bien general del sector y no sobre la base de intereses particulares. 🌐



vive un verano
REFRESCANTE
especial refrigerantes

Compra tu líquido refrigerante y te llevas GRATIS PARASOLES, BOTELLAS DE AGUA CAREN Y TOALLAS.

Oferta válida desde el 12 de diciembre, hasta 28 febrero y/o hasta agotar stock. Imágenes de uso referencial.

REPUESTOS - FLOTACENTRO
CAREN
www.caren.cl

POR **Luis
Hernán
Calderón**
Presidente de
Fedemaule



¿En qué está Fedemaule? Un desafiante 2023

El año que acaba de terminar fue un año de transición. No sólo porque asumí un nuevo gobierno, sino porque también venía precedido de una etapa muy compleja para el país, que se inició con el estallido de octubre de 2019 y que continuó con la pandemia, que si bien hoy está controlada, sigue presente.

Una etapa que ha estado marcada, además, por la polarización, por la dificultad de los distintos sectores del país para ponerse de acuerdo en los temas relevantes que nos permitan resolver las urgencias más acuciantes que tenemos a nivel social, económico e institucional.

Fue un año marcado, a su vez, por múltiples elecciones y el proceso constituyente, que terminó fracasando estrepitosamente en el plebiscito de salida del 4 de septiembre de 2022, en un desafío que continúa abierto pero que es fundamental que se cierre lo antes posible, para que sigamos avanzando en la ruta del progreso y desarrollo.

Chile debe fijarse metas concretas para lo que viene, en un 2023 que no será sencillo tampoco, ya que estamos iniciando un período recesivo económicamente, con múltiples restricciones, con una inflación que no cede y con incertidumbres que hacen complejo poder proyectarse a mediano y largo plazo.

Como transportistas no estamos ajenos a este contexto, que también nos ha golpeado en muchos aspectos durante el 2022, con foco en la inseguridad en las rutas, el incremento de los costos de funcionamiento asociados al alto valor del

diésel y la falta de una política de transporte que permita la modernización de nuestro sector. Una demanda muy sentida, pero que no ha tenido un correlato en las prioridades del Estado.

Como gremio del sector transporte, nuestras prioridades deben estar precisamente en fortalecer aquellos aspectos que hoy nos impide dar un salto sustantivo en la modernización del sector, que impliquen no sólo la entrega de un mejor servicio y más eficiente, sino que también en un estándar más elevado de las condiciones de trabajo de quienes se dedican a esta estratégica actividad para el país

Los acuerdos que se alcanzaron con el Ejecutivo en noviembre pasado, esperamos que se cumplan en contenido y plazo, y no queden olvidados en algún cajón, porque son parte central de los avances que requiere el rubro para seguir aportando al país y el punto de partida para hacer sostenible la actividad, ya que los altos costos son una pesada mochila que tiene complicado a muchos transportistas en la actualidad.

Chile y sus habitantes, demandan de todos los sectores de la sociedad estar a la altura de los desafíos que tenemos, y que este año será principalmente poner de pie la economía y reactivar el empleo. Como transportistas queremos ser protagonistas activos que contribuyan a que este año sea de reencuentro y de definiciones que vayan en beneficio directo de los chilenos y también de quienes, con nuestra actividad, aportamos al desarrollo social y económico del país. 🇨🇱

CONFÍA SIEMPRE
EN EL SUMO 



FUSO

**EL RESPALDO JAPONÉS
QUE TU NEGOCIO NECESITA**

KAUFMANN

FUSO.CL  

POR **Gonzalo Vergara**
senior manager
de Tax & Legal de
PwC Chile.



Complejidad, cambios y seguridad jurídica

Como hacer negocios implica asumir riesgos, las sociedades modernas esperan que el Estado no aporte con mayor incertidumbre. Por ello se desarrolló el concepto de certeza jurídica, el que supone que, al menos, el contribuyente pueda conocer las normas que regirán un negocio antes de concretarlo.

Sin embargo, dos aspectos de nuestras leyes impositivas parecen conspirar en contra la certeza jurídica: el aumento en la complejidad de las reglas que, a ratos, son incomprensibles incluso para los expertos; y la aceleración en los cambios a estas normas.

Debido a que las interpretaciones del SII son obligatorias para sus funcionarios, ellas permiten que exista un pequeño espacio de seguridad, por lo menos respecto de los supuestos de hecho y las normas que analizan.

En el caso de las rentas presuntas, uno de los primeros ejemplos en que queda en evidencia la poca claridad es el concepto de relación, previsto en el artículo 8 No. 17 del Código Tributario, que determina con qué entidades se deben sumar ingresos para establecer si el régimen de renta presunta puede ser aplicado.

En consideración a las casi infinitas posibilidades que se dan en el mundo real, determinar con quién se está relacionado puede ser una tarea bastante endiablada en la que se requiere la asistencia de un especialista.

Si bien es posible o no compartir las interpretaciones del SII, ellas son útiles dado que establecen un criterio vinculante para los funcionarios,

lo que implica que adherirse a sus conclusiones alivia un poco la inseguridad jurídica.

Al efecto, podemos citar los oficios 2.346 y 3.507, de 2022, sobre empresas que explotan vehículos que son usados para prestar más de un tipo de servicio. Es decir, junto con transportar pasajeros o carga -que son las actividades beneficiadas con el régimen de renta presunta- llevaban a cabo otras actividades, como el turismo y el movimiento de tierras, lo que presenta varias interrogantes.

Lo primero que clarifica el SII es que la ley no exige que el transportista sea dueño de los vehículos que explota, por lo que el financiamiento con un leasing no altera la aplicación de la renta presunta.

Lo segundo que aclara es que una empresa puede determinar, al mismo tiempo, los resultados del transporte de pasajeros y de bienes mediante renta presunta, mientras calcula los impuestos de sus otras actividades según las reglas generales. Además, se pronuncia sobre qué tipo de ingresos se consideran para el cálculo del límite que permite acogerse a la renta presunta, señalando que a los ingresos del transporte se sumará todo otro ingreso. Es decir, en los ejemplos, se consideran también los provenientes del turismo y el movimiento de tierras.

Como se puede apreciar, estas interpretaciones terminan por proveer seguridad jurídica respecto de varios aspectos del régimen de renta presunta, lo que es muestra de la utilidad de los pronunciamientos del SII en relación con el buen funcionamiento de la economía.

EPYSA EQUIPOS

FINANCIAMIENTO DIRECTO

MEJOR PRECIO MÁS SEGURO

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**

✓ SEGURO ✓ RÁPIDO ✓ FÁCIL

RANDON

ESCANEA EL CÓDIGO

COTIZA VÍA WHATSAPP
+569 9 9260 9365

+562 2579 7937

ventasusados@epysa.cl

¿HACIA DÓNDE DEBE **APUNTAR EL SECTOR TRANSPORTE ESTE 2023?**

Seguridad, una Ley de Transporte que modernice el sector, una política de combustibles fósiles y un mecanismo que fije y regule por ley el alza de costos, son parte de las prioridades que los dirigentes gremiales de la CNTC plantean para el próximo año.

Que se cumplan los acuerdos pactados con el gobierno en la negociación de noviembre es otro de los factores considerados clave para el sector, donde están incluidas parte de las materias más relevantes para el rubro.

Textos: Carlos Cuadrado



Dominik Lückmann en Unsplash

COMIENZA el 2023, y con ello, nuevos desafíos y metas para el sector transporte. Aun cuando hay temas que se vienen arrastrando hace tiempo y se mantienen como parte de las demandas principales de los gremios del sector agrupados en el paraguas de la Confederación Nacional de Transporte de Carga.

En conversación con los dirigentes gremiales, los desafíos para el año que empieza son coincidentes al menos en tres puntos: mejorar la seguridad en las rutas; contar con una Ley de Transporte

que permita modernizar el sector y evitar la creciente informalidad; y que se defina por ley un mecanismo claro que reajuste las tarifas del sector periódicamente.

Este 2022 no fue un año fácil para los transportistas, relata Sergio Pérez, Presidente de la CNTC. "Estamos en un contexto económico muy complejo, a nivel nacional y global, con un alza en el costo de vida en general, que se ha traducido en un aumento de costos también para nuestro rubro, especialmente del diésel, con una demanda que se ha desacelerado

y con incertidumbres que impiden que esos costos bajen".

A eso, agrega el personero, hay que sumar que la delincuencia, el crimen organizado y la migración ilegal también van en un sostenido aumento, golpeándonos de forma importante en nuestro quehacer diario, ya que hoy las rutas son más inseguras y hemos tenido episodios muy lamentables, como la muerte de Byron Castillo en febrero pasado en el norte del país".

En esa línea, el timonel de la CNTC indica que la seguridad es un

tema permanente para los transportistas y no sólo un desafío para el año que se inicia. "Estamos en un contexto muy delicado, donde la inseguridad campea, en que el estado de derecho es vulnerado sistemáticamente y que ha agrandado este problema. Es un asunto que se arrastra hace mucho tiempo y que no tiene una solución rápida, porque requiere de políticas integrales para enfrentar este flagelo".

Punto en el que tiene una mirada similar Iván Mateluna, Presidente de Fedemaule, quien este

año estuvo muy activo en esta materia, debido al incremento de los delitos en las rutas de la región de Valparaíso, especialmente en la ruta 78. "Todo este año mantuvimos línea directa con el Subsecretario del Interior para trabajar juntos esta problemática. Presentamos propuestas y estuvimos siempre disponibles a colaborar, por lo que esperamos que este 2023, haya una mayor sintonía por parte del Ejecutivo, que se traduzcan en acciones concretas que permitan disminuir la delincuencia".

Mateluna agrega que hay áreas del país donde la violencia está instalada con mayor fuerza, como en la zona norte, en la zona central y en la Macrozona Sur, "y es ahí donde el Estado debiese poner el foco", afirma el representante gremial.

Una realidad diferente es la que se observa, por ejemplo, en el Maule, en materia de seguridad pública. Para Luis Hernán Calderón, de Fedemaule, el principal problema que tienen no es la delincuencia,

transitan por las rutas. "Hemos hecho ver esta realidad a las autoridades locales y nacionales, pero no hay interés en hacerse cargo de esta realidad, que puede tener efectos negativos si no se controla. Por eso, espero que este año las autoridades le pongan coto al asunto", puntualizó.

ALZA DE COSTOS

En este tema, los representantes gremiales apuntaron a la necesidad de que se establezca un mecanismo por ley que refleje fielmente el aumento de costos del sector, de forma periódica, y que sea efectivamente traspasado al valor del transporte, ya que como señala Iván Mateluna, hoy eso queda a voluntad de cada generador de carga, lo que ha derivado en que muchos transportistas hayan tenido que absorber de su bolsillo el incremento del diésel.

El punto del mecanismo por ley es una de las claves, afirma también Sergio Pérez, ya que hoy existe un polinomio y está el ICT (índice de

LOS DESAFÍOS PARA EL AÑO QUE EMPIEZA SON COINCIDENTES EN TRES PUNTOS: MEJORAR LA SEGURIDAD EN LAS RUTAS; CONTAR CON UNA LEY DE TRANSPORTE QUE PERMITA MODERNIZAR EL SECTOR; Y QUE SE DEFINA POR LEY UN MECANISMO CLARO QUE REAJUSTE LAS TARIFAS DEL SECTOR PERIÓDICAMENTE.

sino que la sobrecarga que hoy existe como una práctica habitual, sin que haya una adecuada fiscalización, con los riesgos que eso implica para la seguridad de los propios transportistas y del resto de los conductores que

Costos del Transporte), pero es más bien referencial, considerando que como el gremio es altamente atomizado, no hay capacidad de negociación para hacer que los generadores de carga asuman el mayor valor del transporte.

Una mirada distinta tiene Erwin Gallardo, de Fedenorte, ya que para el dirigente gremial, el verdadero problema no está en el polinomio o el mecanismo para fijar el valor real del costo del transporte, sino que en las malas prácticas que son utilizadas en el rubro, que impiden que el mayor costo sea traspasado a tarifa. "La razón es muy sencilla. En esta actividad, o al menos en lo que yo observo en el norte, es

de tener mayor demanda y trabajo, rebajando así también la tarifa y afectando a la actividad en general", afirma el representante.

En el sector coinciden en que este tema es un constante dolor de cabeza, ya que hay muchas empresas, en su gran mayoría pymes, que mantienen una situación de fragilidad ante la imposibilidad de traspasar los costos, siendo esta

OTRO DE LOS ASPECTOS QUE TAMBIÉN ESTÁN DENTRO DEL RADAR DEL SECTOR ES CONTAR CON UNA POLÍTICA DE COMBUSTIBLES FÓSILES, DE MANERA QUE EL RUBRO DEL TRANSPORTE DISPONGA DE LOS INCENTIVOS Y APOYOS NECESARIOS PARA IR ADOPTANDO NUEVAS FÓRMULAS MENOS CONTAMINANTES.

que existe mucho intermediario, y no hay un trato directo muchas veces entre los transportistas y las empresas, y parte del dinero que debiese ir a la tarifa se queda en los intermediarios. También están los que prefieren muchas veces trabajar al límite del costo con tal

una de las prioridades para el rubro en el corto plazo.

Al respecto, Carlos Bretti, Presidente de Fedeur, apunta a 2 que se debe mejorar la comunicación con los generadores de carga, de manera que se visibilice este

asunto y exista fluidez al momento de abordar el tema de los costos. "Como CNTC logramos acercar posiciones y establecer un diálogo más fluido con la CPC, que esperamos mantener este año con el nuevo Presidente de la entidad", expresó el personero.

UN GRAN PENDIENTE: LA LEY DE TRANSPORTE

Este punto está ligado estrechamente a lo anterior, entre otras razones, porque el no contar hoy con una Ley de Transporte, deja un umbral abierto para la informalidad en el rubro, y con ello, a las malas prácticas. El no contar con un registro nacional, afirman los dirigentes gremiales, provoca que cualquiera pueda entrar y salir, sin que exista un adecuado control.

"Esto es muy importante para mantener un control y fiscalización de quienes se dedican a esta

estratégica actividad, de manera que exista una normativa clara que se aplique para todos quienes son parte del sector transporte y se prevengan anomalías o irregularidades, además de poder mejorar las condiciones y el estándar en que se desarrolla el transporte de carga en Chile", afirma Sergio Pérez".

En esa línea, Iván Mateluna, agrega que "es fundamental tener un registro que permita saber cuán-



Meds Eneqvist en Unsplash



encuentro con los transportistas de carga y así estrechar el trabajo conjunto para sacar adelante los temas del sector, especialmente la Ley de Transporte.

UNA POLÍTICA DE COMBUSTIBLES FÓSILES

Otro de los aspectos que también están dentro del radar del sector es contar con una política de combustibles fósiles, de manera que el rubro del transporte cuente con los incentivos y apoyos necesarios para ir adoptando nuevas fórmulas menos contaminantes para el funcionamiento de la actividad y contribuir de esa forma al cuidado del medioambiente. "Esto es parte de la modernización que tenemos que ir adoptando, para así reducir el impacto que supone nuestra actividad", puntualiza Sergio Pérez.

Con todo, los dirigentes gremiales apuntan también a trabajar unidos en estos desafíos, y evitar divisiones que debiliten la postura del sector frente a las autoridades, en un año que adelantan complejo en lo económico.

tos somos los que nos dedicamos a esta actividad, quiénes somos y mantener al rubro absolutamente formalizado, ya que esa es la forma en que nos podremos modernizar y ofrecer un mejor servicio de transporte, eficiente y competitivo a la vez".

Variable que también comparte Luis Hernán Calderón, para quien este tema es una de las prioridades para avanzar en el 2023, y que están dentro de las exigencias y

puntos de acuerdo que abordamos con el gobierno en la última negociación. Como sector tenemos que ser capaces de hacer exigibles esos puntos del acuerdo y que las mesas de trabajo avancen con medidas concretas que contribuyan a resolver nuestras principales demandas".

Por su parte, Carlos Bretti, hace un llamado al Ministro de Transporte, Juan Carlos Muñoz, a buscar mayores canales de comunicación y



Sigmund en Unsplash

CNTC EN FENATRAN 2022:

MIRANDO UN HORIZONTE VERDE

500 marcas, más de 66.000 personas de visitas, y negocios por más de 9,5 billones de Reales; regresó la Feria de Camiones más importante de Latinoamérica: Fenatran 2022, que en apenas 5 días le devolvió la energía a la industria de camiones, tras la pandemia.

R. Castillo, enviado especial / Fotos: Fenatran / Presslatam



Por décadas la Feria Nacional del Transporte de Brasil, más conocida como Fenatrans, ha sido la cara visible de la potencia industrial de América del Sur, en su faceta más camionera, que por fin regresa, tras el receso obligado por COVID-19.

La 23ª edición de Fenatran, la conocida Feria Nacional del Transporte del Brasil saca cuentas alegres en su regreso, tras 3 años de receso por pandemia: reunió a más de 500 marcas en el pabellón de exposición de la Expo São Paulo, entre los días 7 y 11 de noviembre.

Para la industria fue un buen negocio: generó una facturación total de cerca de R\$ 9,5 mil millones (unos mil millones 700 mil dólares), Área de exposición de 100 mil m2, con una organización que trabajó cinco meses antes de la

apertura de las puertas, como clara señal de que la industria brasileña está de vuelta y con fuerza.

"Había gran expectativa por esta edición 2022, que fue la Fenatran de las Fenatrans, ya que superamos el público esperado y también el volumen de retorno, generando más oportunidades de negocios de lo esperado. Esto demuestra la solidez del evento y del modelo de negocio basado en el matchmaking. Por eso, saludamos el futuro de la Fenatran y nuevos eventos como el Top Frotas, destinado a promover negocios en el segmento de flotas de vehículos", comentó Luiz Bellini, director de Portafolio de RX, empresa organizadora del evento.

Márcio de Lima Leite, presidente de la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA), por su parte comentó: "además de la emoción de todos por el regreso de las exhibiciones presenciales, Fenatran 2022 será considerada un hito en cuanto a avances tecnológicos. Entre ellos, la conectividad de nuestros camiones, potenciada por la llegada del 5G a Brasil, y principalmente la búsqueda de la descarbonización, a través de camiones eléctricos, propulsados por gas y biocombustibles, además de los más modernos motores compatibles con el estándar Euro 6".

MÚLTIPLES SOLUCIONES, UN OBJETIVO

Tal como lo comenta el presidente de la gremial de fabricantes en Brasil, Fenatran 2022 es reflejo



"HABÍA GRAN EXPECTATIVA POR ESTA EDICIÓN 2022, QUE FUE LA FENATRAN DE LAS FENATRANS, YA QUE SUPERAMOS EL PÚBLICO ESPERADO Y TAMBIÉN EL VOLUMEN DE RETORNO, GENERANDO MÁS OPORTUNIDADES DE NEGOCIOS DE LO ESPERADO", LUIZ BELLINI, DIRECTOR DE PORTAFOLIO DE RX, ORGANIZADORA FENATRAN 2022.

de las aspiraciones para salvar el planeta, que permea completamente las industrias del transporte y la movilidad. Así, la gran novedad es el cumplimiento de la nueva normativa ambiental Euro 6, que en Chile será obligatoria para los vehículos pesados nuevos desde 2024.

Por ello, gran parte de las marcas presentes en Fenatran optaron por mostrar sus nuevos motores en línea con esta normativa, además de mostrar sus soluciones más avanzadas, en términos de movilidad eléctrica e incluso camiones autónomos.

"Fenatran 2022 será para nuestras siete asociadas un hito en términos de avances tecnológicos de todo tipo. Destaca la conectividad de nuestros camiones, potenciada por la llegada del 5G a Brasil, y principalmente la búsqueda de la descarbonización, a través de los camiones eléctricos, movidos a gas y biocombustibles, así como los modernísimos motores compatibles con la norma Proconve P8, equivalente a la Euro 6", afirmó el presidente de la ANFAVEA (Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores de Brasil), Márcio de Lima Leite.



DAF

La marca holandesa DAF fabrica en Brasil, y como tal fue uno de los protagonistas de la cita paulista, donde mostró su nueva línea de camiones Euro 6 con los

motores PACCAR MX-11 y MX-13, que utilizan tecnología SCR (Reducción Catalítica Selectiva) y EGR (Recirculación de los Gases de Escape).

IVECO

Tras el lanzamiento de su producto pesado carretero más importante, el Iveco S-Way en Chile y Perú, la casa italiana -representada en Chile por Andes Motor- mostró su capacidad y versatilidad en nuevas soluciones, exhibiendo el Iveco S-Way 460 6x2 GNC, versión alimentada por gas natural y biometano que se también se producirá en la planta de la compañía en Brasil.

Marcio Querichelli, presidente de Iveco para América Latina, destacó que los proyectos de la compañía están alineados con las directrices de Iveco Group -líder mundial del sector automotriz formado por ocho marcas, incluyendo Iveco-. "Estamos firmemente comprometidos con la obtención de los objetivos ESG haciendo todo lo

necesario para allanar el camino hacia un transporte más 'verde'. Queremos impulsar el futuro. Y el futuro es ahora", comenta.

Otra de las estrellas de su stand fue la variante electrificada de un furgón conocido y superventas: el Iveco eDaily eléctrico se presentó también en Fenatran. El exitoso comercial urbano -que promete



"Preveamos un aumento de la producción del 15% al 20% el año que viene, con dos tercios para el mercado nacional y el resto para el mercado de exportación", anunció Lance Walters, presidente de DAF Brasil.

También entre sus productos destacados en la muestra, se encuentra el DAF LF Electric 100% eléctrico, con autonomía de 280 kilómetros. Cuenta con un motor eléctrico de 260 kW de capacidad (370 kW de potencia máxima), alimentado por una batería de 282 kWh (252 kWh efectivos). Este modelo ya se está entregando a clientes en Europa y se encuentra en pleno funcionamiento.

pronta llegada a Chile-, se mueve con un motor trasero con una potencia máxima de 140 kW (equivalente a 190 CV) y un par motor de hasta 400 Nm. La autonomía varía en función de la capacidad de carga del vehículo y del número de packs de celdas de energía, entre 110 km y 300 km, según el peso bruto del vehículo. La velocidad máxima del eDaily es de 120 km/h.

MERCEDES-BENZ

La casa alemana, actor clave del escenario brasileño, también mostró sus soluciones electrificadas, como el Mercedes-Benz eActros, camión que cuenta con un tren motriz de un eje eléctrico rígido, equipado con dos motores eléctricos integrados y una transmisión de dos velocidades; cuenta con una potencia máxima de 400 kW, con tres baterías, cada una con una capacidad de 112 kWh, para finalmente brindar una autonomía de hasta 220 kilómetros.

Incluso más novedoso y haciéndose parte de aportar a la equidad, junto con resolver la falta de conductores integrando mujeres, la casa de las tres estrellas mostró el primer camión MB Actros Estrela Delas (estrella de ellas, en su traducción del portugués); que surge desde las necesidades de las conductoras, para responder a sus requerimientos y brindar un camión pensado para ellas.

"Es un placer presentar este Actros personalizado en el mayor evento del sector en Latinoamérica y, lo que es más importante, en el espacio Com Elas Na Fenatran, que busca dar visibilidad al trabajo y la inclusión de la mujer en el transporte y logística", comentó Jefferson Ferrarez, director de Ventas y Marketing de Camiones de Mercedes-Benz de Brasil.

Más allá del concepto, las soluciones prácticas que propone Mercedes Benz incluyen un espejo de la pared trasera de la cabina; una red eléctrica 100% independiente, un tocador con un espejo iluminado, junto con un baño interior parecido a los que utilizan los buses; entre otro equipo pensado para ellas.



VOLVO



La apuesta de Volvo en Fenatran 2022 pasó principalmente por la actualización de su gama con nuevos motores, preparados para cumplir con la norma Euro 6. de esta manera, sus gamas presentes en los países de la región

como FH, FM y FMX, además de los medianos VM, dejan a la casa sueca del Iron Mark listas para las nuevas normativas.

Parte de su stand se enfocó en su camión pesado 100% eléctrico, su

Volvo FM Eléctrico, un vehículo para distribución urbana y regional, prometiendo una autonomía de hasta 300 kilómetros.

“Traer FM Electric a Brasil es un logro importante en nuestro compromiso con el libre transporte de combustibles fósiles. La electrificación del transporte de carga por camiones pesados es una solución viable en Europa y pronto lo será aquí también”, dijo Wilson Lirmann, presidente de Volvo Latin America Group. FM Electric tiene opciones para un peso combinado de hasta 44 toneladas. Puede equiparse con packs de dos a seis baterías (180-540 kWh), según el tipo de aplicación.

SCANIA

Su nueva solución, los camiones SUPER, presentó la marca sueca, otro actor de alta relevancia en el mercado brasileño y latinoamericano. Se posiciona como el tren de potencia más eficiente en la historia de la marca. “Seguimos evolucionando para mantener el liderazgo en la transición a un sistema de transporte más sustentable. Scania Super llega con motores Euro 6 que proporciona un 8 % de ahorro, posee potencias propias y un exclusivo y totalmente nuevo tren de potencia”, explicó Silvio Munhoz, director general de Operaciones Comerciales de Scania en Brasil.

Otro foco importante para la casa del grifo, se encuentra la nue-

va gama Euro 6 de la marca, que prometen cumplir en todos los segmentos donde sus productos operan, con un ahorro de diesel del 2 % con respecto a la generación actual y sin elementos nuevos o cambios importantes en los costos para los operadores.

Junto a ello, la marca con fábrica en San Bernardo do Campo, muy cerca de Sao Paulo, designa un importante protagonismo a sus servicios de posventa y conectados para mejorar la experiencia de los transportistas frente a sus nuevos camiones. “La conectividad, que genera datos que posteriormente se analizan y transforman en soluciones de negocio, sigue siendo el centro de todo para hacer que los ca-



miones de la nueva línea Euro 6 sean más eficientes. Su combinación con un contrato de mantenimiento con planes flexibles seguirá garantizando la virtuosa gestión de las flotas y la máxima productividad y eficiencia de los camiones”, comentó Marcelo Montanha, director de Servicios de Scania en Brasil.

VOLKSWAGEN BUSES Y CAMIONES



Con dos grandes noticias abrió Volkswagen Camiones y Buses, Fenatran 2022. La primera, espectacular: un modelo conceptual VW Meteor Optimus, con el potencial de ahorrar hasta un 8% de combustible, además de 30 modelos de camiones que entrarán al mercado brasileño en 2023.

“Esta Fenatran es histórica para nosotros, ya que simboliza una nueva era, con el mayor desarrollo de la ingeniería en nuestros más de 40 años. Vamos más allá, con la vista puesta en el futuro: cerramos nuestra primera venta de vehículos autónomos y presentamos por primera vez el camión conceptual VW Meteor Optimus con un paquete de soluciones

tecnológicas, adelantándonos a las tendencias”, afirmó, en la conferencia de prensa de la marca, Roberto Cortés, presidente y CEO de este fabricante.

Además se exhibió un camión que -según trascendidos- es de inminente llegada: el Volkswagen e-Delivery, la variante eléctrica del superventas del transporte urbano que sabe liderar en varios mercados.

La gama consta de variantes entre las 11 y 14 toneladas, equipados con seis o tres módulos de batería. Sus capacidades de carga útil máxima, sumada carrocería, es de unos 6.800 kg; hasta 9.300 kg, en el caso del que cuenta con un PBV de 14.500 kg más carrocería.

Ya se han producido más de 350 unidades de VW e-Delivery, que operan en aplicaciones tan diversas como distribución de bebidas o transporte de combustible.





BUSES SCANIA NOVALI:
**UNA PLATAFORMA,
TODAS LAS SOLUCIONES**

En su planta en San Bernardo do Campo, muy cerca de Sao Paulo en Brasil, la marca sueca presentó toda su nueva gama de buses urbanos y de larga distancia. Una plataforma que ofrece varias alternativas para tener un transporte más limpio y eficiente.

Con mucho, uno de los productos con un período de renovación más largo son los buses, en particular los chasis, que son finalmente donde se encuentran los sistemas motrices, y de seguridad activa de un bus, además de ser clave tanto en la eficiencia en el consumo de combustible, como en el confort, la seguridad y su desempeño general.

Por ello es que Scania convocó a periodistas de gran parte de los países de la región para presentar su nueva solución de transporte de personas: la gama de buses Scania Novali, una versátil plataforma desarrollada para surtir tanto al mercado de buses urbano, como al mercado de viajes de larga distancia, y servicios de media distancias y transporte de personal. Todo, con importan-

tes mejoras en la eficiencia, la seguridad y minimizando el impacto ambiental.

El foco que elige Scania para desarrollar su nuevos buses Novali, es la versatilidad en los propulsores y en las soluciones en cada una de las aplicaciones, prometiendo no sólo reducir la huella de carbono de su operación, sino además ofrecer altos niveles de reducción en el consumo de combustible, en torno al 8%, al 10%, comparado con anteriores generaciones de Scania.

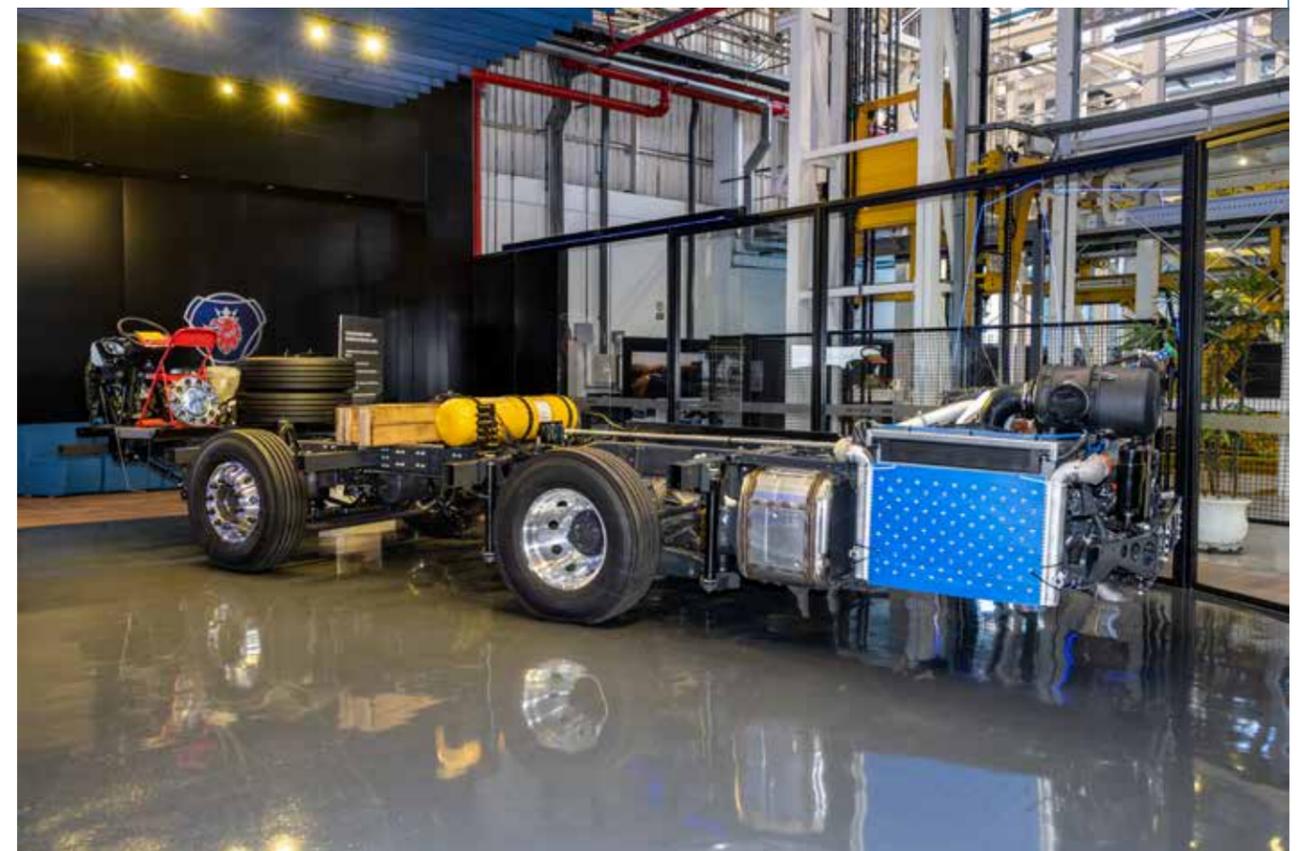
MUCHOS CAMINOS PARA SER VERDE

Scania ya ha explorado los buses eléctricos para zonas urbanas, pero al mismo tiempo es consciente de que las realidades de los

distintos países frente a la electromovilidad distan mucho, por ello ofrecer en sus chasis Novali de una amplia cantidad de motorizaciones, capaces de consumir distintos tipos de combustible, para adaptarse al más común, eficiente y económico de cada país.

Y no son pocas: en larga distancia, las autónomas están lejos de lo deseable con baterías; los puntos de carga también son otro tema crítico, sin contar que para que realmente sea una aporte al medioambiente, la base energética del país debe también ser limpia.

Así, Novalis, tanto en sus variantes para transporte urbano, como para larga distancia, contempla en sus motores soluciones como Gas Natural, Biogás en base a metano; el biodiésel (muy abun-





“SABEMOS QUE EN CHILE, CONVIVEN MUCHAS NECESIDADES DE LOS BUSES, DESDE LOS URBANOS EN LAS GRANDES CIUDADES, HASTA EL TURISMO, LARGA DISTANCIA, PERO TAMBIÉN LAS NECESIDADES DEL TRANSPORTE DE PERSONAL PARA EMPRESAS, Y EN CADA UNA DE ELLAS, EL NIVEL DE EXIGENCIA EN EL SERVICIO ES MUY ALTO”, ANDRÉ OLIVEIRA, GERENTE DE VENTAS DE BUSES PARA LATINOAMÉRICA DE SCANIA.

dante en países como Brasil o Argentina). En Scania aseguran que esto implica rebajas importantes en consumo, que puede llegar a ahorros de hasta un 8%, además de que estos combustibles implican una reducción en las emisiones, además de que estos combustibles involucran reducciones importantes de emisiones, que puede llegar hasta el 85% en el

caso del biodiesel y hasta el 90% para el biometano, que además aprovecha residuos orgánicos para su extracción. Por su puesto también existe un bloque motor más tradicional, encarnado en sus motores Euro 6.

“Los nuevos modelos estarán disponibles en una amplia gama de sistemas de propulsión y propor-

cionarán hasta un 8 % de ahorro de combustible en buses: un 7 % para el motor XPI Euro 6 y un 1 % para la caja de cambios automatizada Scania Opticruise, y hasta un 10 % en vehículos urbanos. áreas, 7% del motor XPI Euro 6 y 3% de la transmisión automática ZF EcoLife 2. Además de bajos niveles de emisiones y ruido”, comentó Celso Mendonça, gerente de ventas de soluciones de movilidad de Scania Brasil.

En este escenario es que Scania Novali apuesta por ofrecer amplia versatilidad con vistas al cuidado del medio ambiente, pero sin olvidar la sostenibilidad del negocio en el corto, mediano y largo plazo, así con una batería de soluciones más prácticas, ofrece toda una gama de soluciones para las ciudades y para la carretera.

En sus versiones Euro 5 y Euro 6 y de gas, los motores que equipan a los chasis Scania Novalis, ofrece potencias que van entre los 280 Hp, hasta llegar a aplicaciones BRT (Bus rapid transit), con 370 caballos de fuerza, con configuraciones 4x2 y 6x2. En transmisiones, equipa cajas que pueden ser automatizadas Opticruise, de 12 relaciones, o bien automática del fabricante especializado ZF Ecolife 2, que permite montar el sistema start & stop para mayor ahorro de combustible.

Otra novedad de peso, es que esta nueva generación de buses de Scania cuenta con sistemas avanzados de asistencia a la conducción ADAS, en nivel 2, lo que impli-

ca que integra prevención de colisión por cambio de carril, freno de emergencia avanzado, control de cruce adaptativo, alerta de punto ciego y de usuarios vulnerables, y apoyo a la atención del conductor.

EFICIENCIA DE LARGA DISTANCIA

De hecho, la gama de larga distancia de Scania Novalis, también cuenta con este avanzado siste-

“LOS NUEVOS MODELOS ESTARÁN DISPONIBLES EN UNA AMPLIA GAMA DE SISTEMAS DE PROPULSIÓN Y PROPORCIONARÁN HASTA UN 8 % DE AHORRO DE COMBUSTIBLE EN BUSES: UN 7 % PARA EL MOTOR XPI EURO 6 Y UN 1 % PARA LA CAJA DE CAMBIOS AUTOMATIZADA SCANIA OPTICRUISE, Y HASTA UN 10 % EN VEHÍCULOS URBANOS. ÁREAS, 7% DEL MOTOR XPI EURO 6 Y 3% DE LA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA ZF ECOLIFE 2. ADEMÁS DE BAJOS NIVELES DE EMISIONES Y RUIDO”, CELSO MENDONÇA, SCANIA BRASIL.



ma que prácticamente automatiza algunas maniobras, permitien-

do que el conductor se concentre más en la ruta y en la seguridad

de sus pasajeros, por ello la configuración del ADAS 2.0 es distinta en el caso de los viajes largos.

En esta área, los motores disponibles van desde los 320 hp de potencia, hasta abundantes 500 caballos de fuerza, en variantes Euro 6, Euro 5 y de gas. Las configuraciones disponibles son 4x2, 6x2, y 8x2, donde se utiliza otra de sus innovaciones: un eje trasero direccional, que funciona de manera inteligente priorizando su uso en espacios reducidos, y en maniobras de estacionamiento con un límite de 40 km/h para su activación. Los pedidos de esta nueva generación de buses, Scania Novali, comienzan para Chile durante marzo de 2023.

“Sabemos que en Chile, conviven muchas necesidades de los buses, desde los urbanos en las grandes ciudades, hasta el turismo, larga distancia, pero también las necesidades del transporte de personal para empresas, y en cada una de ellas, el nivel de exigencia en el servicio es muy alto”, André Oliveira, gerente de ventas de buses para Latinoamérica de Scania.

[LANZAMIENTO]



VOLVO VM SE RENUEVA: MÁS TIEMPO PARA EL TRANSPORTE

En un evento para la prensa, la casa sueca Volvo adelantó la renovación de sus camiones medianos: VM, VMX y VM Max, que entrarán a competir durante el primer trimestre de 2023.

Fotos: Volvo



“ESTAMOS MEJORANDO CADA VEZ MÁS Y EN MENOR TIEMPO. LOS BENEFICIOS EN SEGURIDAD, EFICIENCIA EN CONSUMO DE COMBUSTIBLE Y MENORES DETENCIONES PARA MANTENCIONES, NOS PERMITEN GARANTIZAR SEGURIDAD Y RENTABILIDAD PARA LOS TRANSPORTISTAS CHILENOS”, RENÉ CALDERÓN, VOLVO CHILE.

de camiones es un nuevo hito para el transporte de carga en Chile. Volvo, siempre está en constante búsqueda para entregar servicios y camiones 100% diseñados para resolver los desafíos de los transportistas. Estamos mejorando cada

vez más y en menor tiempo. Los beneficios en seguridad, eficiencia en consumo de combustible y menores detenciones para mantenciones, nos permiten garantizar seguridad y rentabilidad para los transportistas chilenos”, comentó



En un evento para la prensa, la casa sueca Volvo adelantó la renovación de sus camiones medianos: VM, VMX y VM Max, que entrarán a competir durante el primer trimestre de 2023.

Desde su lanzamiento, en Brasil de 2003, el Volvo VM fue un camión clave para la casa sueca, que llegó a completar el portafolio del fabricante nórdico, apos-

tando por la versatilidad de una categoría semi pesada, en variados formatos. Con este modelo, la eficiencia, seguridad y fiabilidad de Volvo se multiplicó en distintas aplicaciones, gracias a un formato algo más ligero y ágil.

Ahora, a poco de que se cumplan 20 años de su nacimiento en Brasil, Volvo Chile mostró a la prensa la nueva generación de la

familia VM, compuesta además por los modelos de alta severidad VMX y VM Max.

Los tres nuevos modelos portan un motor Volvo de 8 litros, de desplazamiento que trabaja en conjunto con la transmisión automatizada Volvo I-Shift, que ya va en su séptima generación.

Se trata de un desarrollo nuevo

que tiene como objetivo, mejorar la productividad y los márgenes de operación de las empresas de transporte, en función de aumentar la disponibilidad del camión. Así, los nuevos Volvo VM, prometen aumentar en un 33% el kilometraje entre cada cambio de aceite.

MÁXIMA DISPONIBILIDAD

“El lanzamiento de esta nueva línea

el gerente de Desarrollo de Negocios de Volvo Chile, René Calderón,

Los ejecutivos de la marca en Chile adelantaron que la nueva gama se pondrá a la venta durante el primer trimestre de 2023, por lo que su entrada en operación en nuestras carreteras sea inminente.

Entre las nuevas tecnologías que estrena la gama VM, se encuentra la integración de su caja automatizada de última generación, junto al sistema de aceleración inteligente, I-Roll, que permite ahorrar combustible, incluso si la conducción no es la idónea para tal objetivo o bien se comete un error.

Cuentan con avanzados sistemas de seguridad electrónica, con sofisticados paquetes que incluyen frenos ABS, control de tracción y control de estabilidad. Agrega también el nuevo freno de motor con una potencia de frenado de 210 CV, con tecnología VEB (Volvo Engine Brake) con accionamiento en el volante.

"CON ESTE SISTEMA INFORMÁTICO BUSCAMOS LLEVAR A NUESTROS TRANSPORTISTAS A LA VANGUARDIA DIGITAL, OFRECIENDO UNA SOLUCIÓN A LARGO PLAZO QUE LES PERMITA SEGUIR TODOS LOS ASPECTOS DE SUS OPERACIONES, DESDE LA GESTIÓN DEL TRANSPORTE Y LA PLANIFICACIÓN DEL MANTENIMIENTO, HASTA LA ADMINISTRACIÓN DE LA FLOTA Y EL CUMPLIMIENTO DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE", IGNACIO VIDAL, POSVENTA Y SUCURSALES VOLVO CHILE.

La nueva transmisión automatizada I-Shift, en su séptima generación, ofrece tres modos de conducción: económico, performance y off road, y sistema de aceleración inteligente de Volvo y promete transiciones entre marchas, hasta 30% más rápidas en comparación con la versión anterior.

SIEMPRE CONECTADOS

En línea con la eficiencia requerida, la nueva gama de VM de Volvo, ofrece todo su ecosistema digital completo de conectividad, Volvo Connect, que brinda un acceso fácil y amigable a una colección sin precedentes de datos de vehículos.

"Una gran ventaja que traen estos nuevos modelos VM, es el Volvo Connect, nuestra plataforma digital para una operación de transporte más rentable. Con este sistema informático buscamos llevar a nuestros transportistas a la vanguardia digital, ofreciendo una solución a largo plazo que les permita seguir todos los aspectos de sus operaciones, desde la gestión del transporte y la planificación del mantenimiento, hasta la administración de la flota y el cumplimiento de la legislación vigente", dijo Ignacio Vidal, director de Posventa y Sucursales de Volvo Chile.



V. ORLANDI
TOWING SYSTEMS
made in Italy since 1859

BOLOGNESI SpA

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



EL GRAN DESAFÍO DE INCORPORAR MÁS MUJERES AL MUNDO DEL TRANSPORTE

Si bien son cada vez más las mujeres que se atreven a ser parte de este sector donde predominan los hombres, el porcentaje continúa siendo muy bajo, considerando las exigencias propias de la actividad y las barreras de entrada que existen para incentivar su ingreso a este rubro.

Pese a los pergaminos, hay iniciativas como la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas (Asgremutrans) de Antofagasta, que está impulsando acciones destinadas a lograr una mayor participación femenina en la industria del transporte.

Textos: Carlos Cuadrado

Johanna Iturra tiene una pequeña empresa de transportes junto a su marido, con quien es propietaria de tres camiones que prestan servicios a empresas en Antofagasta. Sus inicios en el sector se remontan a 2009, cuando ambos decidieron buscar mejores alternativas laborales. Su pareja ya era parte del rubro, siendo transportista para una empresa de la región, y tras una conversación, optaron porque ella también se incorporase a esta actividad.

En un principio lo hizo apoyando en las tareas administrativas de la empresa familiar, asistiendo en todos aquellos aspectos de oficina necesarios para mantener en funcionamiento el emprendimien-

to. Luego de un tiempo de realizar labores de escritorio, surgió en Johanna la inquietud por iniciar el proceso que le permitiera ser conductora de camión al igual que su marido.

Siempre le llamó la atención el mundo del transporte, y motivada por su marido y el interés personal, inició los trámites para hacer el curso que le permitiese tener la licencia A5 que la habilita para conducir camiones articulados, ya que ella tiene licencia A4. En este proceso está actualmente, ya que intentó hacer la instrucción a través de la Asociación Gremial de Mujeres Transportistas de Antofagasta, que le permitiría financiar el curso mediante programas muni-

cipales destinados para este objetivo, lo cual no se pudo concretar finalmente, porque como tiene una empresa y recursos propios, debe hacerlo de forma particular.

Sin embargo, esta situación no la ha desanimado, y Johanna sigue muy entusiasmado con aprender a conducir camiones articulados para manejar su propio vehículo, ya que hoy se lo conduce una persona que tiene contratada. De paso, destaca la labor que realiza la Asgremutrans por motivar a que las mujeres "tengamos la posibilidad de conducir camiones de la misma forma que los hombres, ya que es una alternativa de la que no se conoce mucho, porque existe muy poca información

de cómo poder hacerlo, los pasos que se requieren o qué requisitos son necesarios".

Johanna agrega "que es tan poca la información que hay, que para muchas mujeres no está en el radar la posibilidad de ser conductora de camión, ya que siempre se ha entendido que es un mundo donde predominan los hombres, pero la verdad es que se requiere darle mayor visibilidad a esto, para que así esté dentro de las alternativas para quienes quieran buscar una oportunidad laboral en este rubro".

En ese punto coincide Marianela Cifuentes, Presidenta de Asgremutrans, quien reconoce que uno de los factores que influye en la baja participación de mujeres en el mundo del transporte es la falta de información para visibilizar que existe esta alternativa laboral para las mujeres, cuestión que se profundiza todavía más, por el hecho de que está culturalmente instalado que esta es una actividad de 'hombre'.

"Este es uno de los desafíos mayores que tenemos como sector, como asociación y el desafío



también de las distintas organizaciones gremiales, que es hacer este giro cultural, comenzando a instalar que las mujeres tienen las mismas capacidades y posibilidades que los hombres para participar en este rubro. De hecho, las exigencias o problemáticas que tenemos las mujeres en el rubro, son las mismas que tienen los hombres, por lo que en eso no hay ninguna diferenciación", apunta Marianela Cifuentes.

Al contrario, añade, la dirigente gremial, "las mujeres contamos con atributos y cualidades que se asumen como ventajosas para desempeñarse en este rubro, donde destacaría lo cuidadosas que somos para conducir un camión, entendiendo que no es sencillo manejar un vehículo de grandes dimensiones".

"En concreto, tenemos una barrera de información, otra cultural y una tercera vinculada a la falta de espacios para promover la participación femenina en el transporte, ya que hasta ahora somos el único gremio conformado por

mujeres en el país y nos gustaría que hubiesen muchas más instancias para atraer talento femenino a este sector productivo", enfatiza Marianela Cifuentes.

En eso están trabajando, señala la dirigente gremial, especialmente para ofrecer cursos de formación de conductoras a través de programas financiados con fondos públicos, de manera que el costo para formarse tampoco sea una barrera de entrada para las mujeres.

"Aquí en el norte estamos fortaleciendo el trabajo con las mujeres y tenemos varios ejemplos de que contando con apoyo y entregando los respaldos necesarios, más mujeres se interesarán por trabajar en este rubro", concluye Marianela Cifuentes.

Johanna Contreras entró hace muchos años atrás a una empresa de transporte luego de haber estudiado psicología y comercio exterior. Ahí combinó ambos conocimientos hasta llegar al puesto de gerente. Dice que esa mezcla es la que le permitió conocer muy bien



el rubro y las necesidades también de los conductores y clientes.

Tras 22 años trabajando en una compañía transnacional, optó por armar su propio emprendimiento de transporte, bajo el nombre "Antemi", que significa Antonia y Emilia, que es como se llaman sus dos hijas.



Ahora es ella la que dirige su propia empresa, que tiene siete camiones, con los que entrega servicios al sector de la minería. Dice que ha sido una experiencia increíble, aunque desgastante a la vez, ya que se trabaja 24/7. "En todo este tiempo logré darme cuenta de que el verdadero valor en esta industria está en los conductores y no en las máquinas. Por eso, siempre estoy atenta a que no les falte nada o poder asistirlos cuando están en ruta y lo requieren", afirma Johanna.

A su vez, remarca que no es sencillo compatibilizar las labores familiares y domésticas con el trabajo, porque los tiempos son muy ajustados y hay que estar encima en lo que se refiere al funcionamiento de la empresa.

"Debo compatibilizar ambas tareas, como lo hacen muchas mujeres en otros ámbitos, pero es un esfuerzo que vale la pena, aunque no es un proceso sencillo", advierte.

Respecto a la incorporación de las mujeres al sector transporte, puntualiza que hay un camino importante por recorrer aún, ya que si bien ha habido avances, todavía son acotados. "Nosotras tenemos las capacidades y habilidades suficientes para trabajar en esto, ya sea conduciendo camiones o realizando labores administrativas o de manejo de una empresa de transporte. El tema es que existan los incentivos y las facilidades para que se incorpore un número mayor", añade Johanna Contreras. De hecho, en su empresa se impuso como desafío contratar al



"EN EL NORTE ESTAMOS FORTALECIENDO EL TRABAJO CON LAS MUJERES Y TENEMOS VARIOS EJEMPLOS DE QUE CONTANDO CON APOYO Y ENTREGANDO LOS RESPALDOS NECESARIOS, MÁS MUJERES SE INTERESARÁN POR TRABAJAR EN ESTE RUBRO". (MARIANELA CIFUENTES, PRESIDENTA DE ASGREMUTRANS)

menos a tres mujeres conductoras en los próximos dos años, ya que actualmente trabaja sólo con choferes hombre. "Me interesa poder incorporar mujeres en un plazo determinado, ya que siento que son un aporte en varios sentidos, especialmente por las que conozco que conducen camiones, ya que son muy puntuales y responsables, cuidan mucho su presentación y son muy dedicadas en lo que hacen", indicó.

El desafío ya está planteado, y estas tres mujeres son un ejemplo concreto de que lo que hoy se entiende como un propósito, se puede ir consolidando en el tiempo en

beneficio de toda la industria del transporte, al incorporar la visión de las mujeres a una actividad que tradicionalmente ha tenido un enfoque masculino.

En esa línea, Mariela Cifuentes, plantea que la idea es lograr un complemento que contribuya a hacer de este rubro una actividad más eficiente, competitiva y también amigable, especialmente en lo que se refiere a compatibilizar las necesidades personales de los trabajadores del sector con el compromiso laboral de ofrecer mejores opciones y alternativas a quienes formamos parte del transporte de carga en el país.



Dercomaq inaugura nueva sucursal en Concepción

Dercomaq Concepción inauguró oficialmente su nueva sucursal que ofrece instalaciones de primer nivel, para atender de manera más ágil y contar con una sala de exhibición de unidades nuevas y repuestos más completa. Con mayor conectividad, el nuevo espacio se ubica a solo me-

tros de la ruta del Itata, y a solo 10 minutos del centro de Concepción, que da mayor visibilidad para los clientes. "Mantenemos los mismos servicios, pero con mayor espacio para la recepción de equipos, lo que aumenta la capacidad de producción diaria y así mismo

nos permite mantener un gran espacio para vitrina incorporando nuevos equipos a nuestra oferta, principalmente de transporte, incluyendo tracto camiones K7 y equipos eléctricos para el segmento de reparto de última milla", sostiene Antonio Belart, gerente de la sucursal Dercomaq Concepción.

Cabe destacar que estas nuevas instalaciones además tienen el objetivo de entregar mayor comodidad a sus colaboradores, pieza clave en el quehacer de Dercomaq. "Visualizamos un año 2023 lleno de desafíos, lo que que nos permitirá seguir consolidando nuestra participación de mercado en las diferentes líneas de negocios en que participamos, incorporando en la región el segmento agrícola y potenciando lo que hemos venido haciendo durante años en la venta de equipos de transporte, construcción y Material Handling", agrega Belart.

Iveco listo para el Dakar 2023

Iveco ya está en el Dakar con dos nuevos equipos: Boss Machinery Team de Rooy IVECO y Eurol Team de Rooy IVECO. La carrera de Rally raid más extrema del mundo, tendrá lugar por cuarta vez en Arabia Saudita del 31 de diciembre de 2022 al 15 de enero de 2023.

Todos los camiones IVECO Powerstar cuentan con motores Cursor 13 de hasta 1.000 CV especialmente diseñados por FPT Industria. La última edición del Rally Dakar, en la que participarán 365 vehículos, regresa a Arabia Saudita con un nuevo recorrido



que será una auténtica prueba de resistencia extrema. Recorrerá más de 8.500 km, desde las orillas del Mar Rojo hasta la línea de meta en Damman. Son cerca de 5.000 km de pruebas especiales repartidos entre el inicio de la competición y 14 etapas.

Fabio Santiago, Director de Marketing y Gestión de Productos IVECO, comentó: "estamos impacientes por ver a nuestros camiones IVECO Powerstar demostrando lo que son capaces en el que será el más duro de los Rallyes Dakar de Arabia Saudita."

Marcopolo

suministra trenes para Chile

Marcopolo Rail suministrará tres unidades de trenes, de dos coches cada una, para la Empresa de los Ferrocarriles del Estado - EFE Trenes de Chile. La unidad de negocios de Marcopolo, especializada en el desarrollo y producción de unidades para el modal ferrocarril firmó el contrato para el suministro en diciembre de 2022.

"Los vehículos serán bidireccionales, con cabinas de operación en cada extremidad. Las unidades tendrán capacidad para transportar 223 pasajeros, o sea, 80 sentados y 143 parados. Los modelos llevarán climatización, espacios destinados para personas con movilidad reducida, además de un baño adaptado", destaca Petras Amaral Santos, gerente ejecutivo de Marcopolo Rail.

El contrato con EFE incluye el suministro de material rodante, repuestos y mantenimiento. Serán tres DMUs, Diesel Multiple Units, con dos coches cada una del modelo Prosper, con puertas en ambas las laterales, asientos con apoyo de brazo, puertas USB y mesa retráctil en el respaldo. Para mayor confort térmico, las unidades cuentan con sistema de aire acondicionado independiente para cada coche. La producción está prevista para empezar en el primer semestre de 2023, en el Complejo Industrial de Ana Rech, en Caxias do Sul, Brasil. Los trenes producidos irán a operar en el ramal Talca - Constitución, un circuito interurbano de transporte de pasajeros de media distancia, con 88 kilómetros de extensión y 11 estaciones.



Inauguran la primera planta de Efuels en Chile

Porsche y sus socios internacionales, junto con la empresa chilena Highly Innovative Fuels (HIF), comenzaron la producción industrial de combustibles sintéticos (eFuels). En presencia del ministro de Energía de Chile, Diego Pardow, fue inaugurada oficialmente la planta piloto Haru Oni, en Punta Arenas (Chile). Los miembros del Consejo Directivo de Porsche AG Barbara Frenkel y Michael Steiner llevaron a cabo la ceremonia de repostaje de un Porsche 911 con los primeros litros de combustible sintético producidos en las instalaciones.

Los eFuels son fabricados a partir de agua y dióxido de carbono con la ayuda de energía eólica permiten el funcionamiento prácticamente neutral en emisiones de CO2 de los motores de gasolina.

"La apuesta de Porsche por la energía alternativa es doble: movilidad eléctrica complementada con combustibles sintéticos. El uso de eFuels reduce las emisiones de dióxido de carbono. Teniendo en cuenta todo el parque automotriz, la producción industrial de combustibles sintéticos debe seguir impulsando en todo el mundo. Con la planta piloto de eFuels, Porsche desempeña un papel de liderazgo en este desarrollo", dijo Barbara Frenkel, miembro del Consejo Directivo de Porsche AG responsable de Compras.

566 nuevos buses Volvo para Santiago

Ya se encuentran en la capital del país, para empezar a operar desde enero un total de 566 nuevos buses Volvo, para el sistema de transporte de la ciudad, considerado uno de los más importantes del continente y del mundo.

El número de buses es de 473 convencionales y 93 articulados. Los vehículos serán operados por las empresas RBU Santiago S.A. y Buses Alfa y Omega del Grupo Metropol, dentro de la Red Metropolitana de Movilidad, nombre del sistema de buses de Santiago. Las entregas forman parte de la licitación convocada el año pasado, la mayor de los últimos años en América Latina. "Volvo tiene una larga historia en el sistema de transporte público de Santiago. Nuestros buses gozan de un gran reconocimiento por parte de los operadores y también de la población de la ciudad. Es un privilegio mantener la fuerte pre-



sencia de nuestra marca en esta renovación de flota", afirma André Marques, presidente de Volvo Buses Latin América.

Los chasis Volvo se fabricaron en las plantas de Curitiba (Brasil) y Borås (Suecia). Las carrocerías fueron fabricadas por Marcopolo en Caxias do Sul (RS) y por Caio en Botucatu (SP). Para llegar a Santiago, los vehículos se desplazaron en convoy, cruzando los Andes por la famosa carretera de "Los Caracoles", llamada así por la larga sucesión de curvas sinuosas para trasponer a gran altitud la cordille-

ra que separa Argentina y Chile.

El viaje tiene 2700 km, que se recorren en 10 días. Si se realiza durante el invierno, el trayecto tiene una duración imprevisible, debido a las fuertes nevadas que pueden provocar el cierre de la carretera. "Hemos hecho una planificación detallada para que los vehículos crucen la Cordillera de los Andes en el mejor momento y lleguen dentro del plazo determinado por la licitación para el inicio de la operación", asegura José Antonio Margalet, director comercial de buses de Volvo Chile. 🇨🇱

Se homologa el primer vehículo con celda de hidrógeno en



El Toyota Mirai es el primer auto homologado en Chile, por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, con tecnología de celda de combustible de hidrógeno. Este hito pone a Chile a la vanguardia latinoamericana. El modelo de la

casa japonesa tendrá carácter de piloto, y su objetivo es promover la infraestructura y sinergias necesarias para la introducción de esta tecnología al país.

Para el ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Juan Carlos Muñoz, dar el vamos a este tipo de energías de propulsión "demuestra el compromiso de nuestro Gobierno por promover energías limpias. Hace cinco años ingresamos los primeros buses eléctricos y hoy son más de 800 los que ya circulan por nuestra capital. Tenemos

un compromiso con avanzar hacia la carbono neutralidad y este es un paso más para ir poco a poco introduciendo nuevas tecnologías que nos permitan alcanzar esa meta". En tanto, la ministra Secretaria General de Gobierno, Camila Vallejo, indicó que "hay un compromiso que es real, honesto y que se demuestra con acciones concretas de parte del Gobierno de no solo promover y articular a nivel nacional el combate decidido a la crisis climática, si no que queremos seguir a la vanguardia de las acciones que nos permitan llegar a la carbono neutralidad en 2050, que es un compromiso que asumimos". 🇨🇱



Andes Motor supera los 1.000 vehículos eléctricos vendidos

Andes Motor es la primera empresa en comercializar 1.000 vehículos eléctricos en Chile, hito que la posiciona como el principal referente de la electromovilidad en el país. La empresa, que representa y distribuye marcas como Maxus y Foton es líder en segmentos como última milla y transporte público colectivo.

Maxus cuenta con alternativas que van desde SUV familiares, camionetas y furgones de uso urbano hasta tractocamiones de alto

tonelaje que operan para sectores como el minero o forestal. Foton opera en Santiago parte importante de la flota de buses eléctricos más numerosa de América Latina con 355 unidades ya rodando por la capital.

"Avanzar hacia una movilidad sustentable es uno de los objetivos de Andes Motor en los últimos cinco años. El hito de las primeras mil unidades comercializadas es parte de un proceso de transición que nos enorgullece y nos inspira a res-

ponder a los desafíos del mundo actual", destacó el gerente general de Andes Motor, Luis Izquierdo.

"Nos desafiamos a duplicar el volumen de nuestros vehículos eléctricos para este año, sumando más modelos y reforzando las ventas, que al cabo de los primeros 11 meses de la temporada exhiben un crecimiento en torno al 70%. En la actualidad, uno de cada tres vehículos eléctricos del país es comercializado por Andes Motor", precisó.

ANIR muestra las estadísticas de reciclaje del sector automotriz en Chile



La Asociación Nacional de Reciclaje presentó las esperadas cifras 2021 para la industria automotriz. En ALU (aceite lubricante usado), las cifras exhibidas mostraron que del material disponible en el país, un 59% de éste corresponde al sector automotriz, mientras que un 16% a minería y un 25% a industrial. Del total, se gestiona un 58,6%, considerándose

como valorización (o disposición adecuada); el coprocesamiento y la elaboración de combustible alternativo y lubricantes, mientras que 55.179 toneladas tiene una disposición inadecuada, es decir un 41%.

Si a material gestionado se refiere, un 33% va a coprocesamiento, 60% a la fabricación de combustible alternativo y un 7% a fabrica-

ción de lubricantes. En cuanto a proyección de 3 años, aumentando la capacidad en 36.342 ton, se podría llegar a 170.842 ton.

"Las 55.179 toneladas de este residuo peligroso, que representan el 42% de los ALU disponibles para ser gestionados, siguen siendo entregados de forma irregular desde los generadores hacia destinos desconocidos, lo que supone que la falta de recursos/personas para realizar la fiscalización sanitaria y ambiental a los generadores de este residuo peligroso", señaló Antonia Biggs Fuenzalida, gerente general de ANIR.

ORO VERDE Y FOTON EN EL FUTURO: EXPLORAN ELECTROMOVILIDAD CON CAMIÓN 100% CERO EMISIONES

El verdadero desafío para cambiar el futuro hacia uno más amigable con el medio ambiente es poder operar con camiones cero emisiones: Transportes Oro Verde, parte de CNTC y la marca Foton, de Andes Motor ya lo exploran en la región del Biobío, con el Foton eAuman.

Fotos: Andresmotor.

El foco en las empresas sostenibles es hoy clave, no solo por las exigencias internacionales para hacer negocios con grandes multinacionales que exigen altos estándares en huella de carbono, sino -y más importante aún-

acelerar el combate contra los efectos del calentamiento global. En ese camino se encuentra la empresa de Transportes Oro Verde que ya explora el futuro del transporte eléctrico, junto a Andes Mo-

tor, al realizar una exitosa prueba con un tractocamión 100% eléctrico, de la marca china Foton.

“Es una muy buena noticia el haber llevado a cabo la prueba piloto de este tractocamión Foton to-



talmente eléctrico. Estamos ante una innovación que nos permite movernos por las rutas más transitadas de la región en un vehículo con cero emisiones de ruido, cero emisiones de escape y cero contaminación. La electromovilidad ya es una realidad y, en un trabajo conjunto con Andes Motor y Empresas Arauco, estamos impulsando la descentralización de este fenómeno y hacerlo una realidad en la región del Biobío”, comentó el subgerente de Transportes en Empresas Oro Verde, Gustavo Parada.

lizando aportes concretos a la electromovilidad, con una flota de buses libres de emisiones de la Red Metropolitana de Movilidad (Red) a la que se suma este tractocamión libre de emisiones, operando en una capital regional y en una autopista interurbana tan transitada”, dijo el gerente de Camiones de Andes Motor, Cristian Alonso.

El nuevo tractocamión Auman 2548 EV 6x4 de Foton ha exhibido un rendimiento de 0,74 km/kWh, evitando la emisión de me-

medio ambiente”, agregó Alonso, de Andes Motor.

El Foton Auman 2548 EV 6x4 es un tractocamión equipado con un motor síncrono de imán permanente, capaz de desarrollar una potencia máxima de 360 kW (483 HP aprox.) y un torque de 2.100 Nm. Cuenta con un paquete de baterías CATL, con una capacidad de 282 kWh.

Porta una transmisión automatizada de cuatro velocidades, que permiten variar la entrega de torque. Su velocidad máxima es de 90 km/h (la máxima para camiones en caminos públicos) y ofrece una autonomía de hasta 160 kilómetros. Su capacidad de carga para el conjunto es de los 38,1 toneladas.

Entre sus atributos de seguridad, resaltan la alarma de colisión frontal (FCW), el asistente de mantenimiento de carril (LDW), el asistente de arranque en pendiente y control de descenso, además de una serie de alertas acústicas para maniobras a bajas velocidades.

“EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS TERMINADOS POR TRAZADOS COMPLEJOS COMO LA RUTA 160 NECESITA DE VEHÍCULOS VANGUARDISTAS, EFICIENTES, CAPACES, SEGUROS Y, SOBRE TODO, AMIGABLES CON EL MEDIO AMBIENTE”, CRISTIAN ALONSO, DE ANDES MOTOR.

Los test fueron realizado en la Región del Bío Bío con una unidad del modelo Foton Auman 2548 EV 6x4, operado por Transportes Oro Verde, cumpliendo el rol de transportar productos para Logística Arauco.

El transporte de productos terminados por trazados complejos como la Ruta 160 necesita de vehículos vanguardistas, eficientes, capaces, seguros y, sobre todo, amigables con el

EL CAMINO ELÉCTRICO

Junto a Oro Verde, el Foton eAuman realizó una serie de test que contempló una ruta de más de 160 kilómetros de ida y vuelta, entre la planta de Horcones y el puerto de Talcahuano, ambos lugares ubicados en la región del Biobío. El viaje se realizó en la ruta 160 entre las provincias de Arauco y Concepción, y según los análisis, implicó una reducción de los costos operacionales de un 50%.

“Andes Motor y Foton vienen rea-



CAMIONES DE ANTAÑO: LA RUTA DEL RECUERDO

Nuestros amigos de Memorias del Transporte Chileno, en Facebook, siempre están subiendo interesantes imágenes que rescatan la tradición de los camioneros que forjaron lo que hoy es la fuerza del transporte nacional.

Memorias del transporte Chileno



1

Camión 1: Tremendo recuerdo de fines de la década de los '70, que gentilmente nos comparte don Hugo Cáceres, fotografía de su padre quien fuera piloto de uno de estos tremendos Kenworth K100 6x4 1979 de Forestal Copihue, equipados con remolques americanos Fruehauf de 3 ejes, lo que permitía que estos camiones circularan fácilmente, con pesos que hoy no se puede transitar legalmente, y que marcaron toda una época que significaría el auge de la región del Maule y la zona de Constitución, como un importante productor forestal de nuestro país.



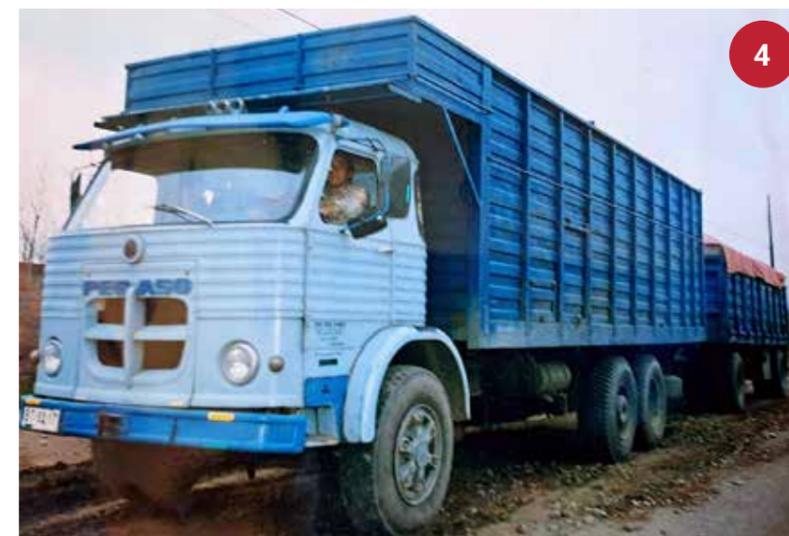
2

Camión 2: Una de las flotas más hermosas que recorrieron el sur de Chile fue la de Transportes Turchan, siempre recordados por su enorme trébol de 4 hojas en las cabinas de sus camiones, por lo general equipos Scania y Pegaso entre otros, que trasladaban bobinas de papel producido por "la papelera" CMPC, como lo refleja este hermoso recuerdo compartido por nuestro amigo Rodrigo Soto, donde su padre piloteaba este notable 1065 6x2 mientras es fotografiado en el Puerto de Valparaíso.



3

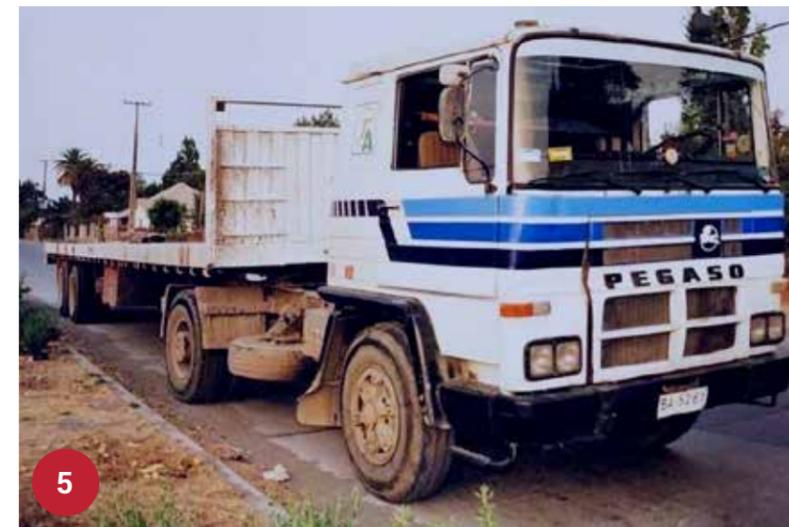
Camión 3: Sortear infinidad de obstáculos nos presenta diariamente en la ruta, tal como lo refleja esta singular fotografía gentileza de Ronald Villena, donde un Hino ZM 6x4 sufre un percance durante su pasada por el balseo del Río Maule, en Constitución, operación bastante riesgosa que se llevaba a cabo para poder seguir la ruta costera del Maule.



4

Camión 4: Dejamos este lindo recuerdo que nos envía José Manuel Ríos desde la comuna de Padre Hurtado, un flamante Pegaso 1065 B4 con mono, de propiedad de su abuelo José Ríos Gómez (QEPD) siendo piloteado a fines de los años '80 por don Hugo Serrano (QEPD).

Camión 5: De la mano de @transportesalcalde., llega esta hermosa foto que nos comparte Diego Alcalde de uno de los primeros camiones de la empresa, un flamante Pegaso 2182 tracto 4x2 con el cual dan inicio al delicado segmento en el cual participan, como lo es el traslado de botellas y envases de vidrio al servicio de Cristalerías Chile.



5

Camión 6: Otro recuerdo de los queridos Pegaso. Compartimos un recuerdo de principios de los años '90 que nos envía nuestro amigo Andrés González, de su padre Jaime González (QEPD), fallecido hace ya 23 años, junto a un grupo de conductores de la empresa FOP Frigotrans, empresa que era propiedad de Félix Ortiz Pablo y a la cual perteneció este hermoso Pegaso Mider 260 tracto 4x2.



Camión 7: Iniciamos una nueva semana primaveral con este recuerdo que nos comparte nuestro amigo Sebastián Reyes, de su padre Hernán Reyes en el año 1983 junto a su Scania LT111 de 1980 en el Salto del Laja, cuando la ruta 5 Sur pasaba directamente por el mirador de este hermoso río de la Región del Bío Bío.



Camión 8: Hermoso recuerdo que nos envía nuestro amigo Gonzalo Plaza, en memoria de su padre Bernardo Plaza (QEPD), quien fuera uno de primeros en subir a Valle Nevado a dejar combustible, en uno de los épicos Mercedes-Benz L1520 que prestaron servicios a Shell Chile durante los años '80 y '90.



- 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

