



SOBRRUEDAS

REVISTA DE CNTC

Nº37 | ENERO-FEBRERO 2023 |

GREMIAL:

**LAS MUJERES DE CNTC
HABLAN DESDE LA CABINA**

ESPECIAL 8M LAS PROTAGONISTAS DEL SECTOR

ENTREVISTA A PABLO ALLARD, URBANISTA:
"MÁS QUE UNA LEY DE TRANSPORTES, LO QUE
NECESITAMOS ES UNA POLÍTICA NACIONAL DE
INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD".



www.cntcchile.cl

REPUESTOS - FLOTACENTRO
CAREN



DIAGNÓSTICO GRATIS 2023

UNA REVISIÓN QUE NO PUEDES DEJAR PASAR



CHECK LIVIANOS

PRODUCTOS DESTACADOS:
FILTROS

CHECK PESADOS



#1

El año 2022 Mercedes-Benz obtuvo, una vez más, el 1er lugar en las categorías "Ventas totales de camiones" y "Camiones pesados"*.

Seguiremos trabajando para continuar entregando los más altos estándares de atención y servicio a lo largo de nuestra red de sucursales.

*Fuente wholesale camiones de ANAC.

¡Gracias!

KAUFMANN

EDITORIAL	04
COLUMNA SERGIO PÉREZ	06
COLUMNA EDITOR GREMIAL	
Gustavo Parada	08
¿EN QUÉ ESTÁ FEDEQUINTA?	
Iván Mateluna	10
¿EN QUÉ ESTÁ FEDENORTE?	
Erwin Gallardo	12
¿EN QUÉ ESTÁ FEDESUR?	
Carlos Bretti	14
¿EN QUE ESTA FEMAULE?	
Luis Calderón	16
COLUMNA PWC	
Complejidad, Cambios y seguridad jurídica Gonzalo Vergara	18
GREMIAL	
8M Las protagonistas del sector	20
GREMIAL	
Entrevista a Pablo Allard	26
MERCADO	
Camiones de Bomberos Forestales	28
LANZAMIENTO	
Marcopolo se une a la electromovilidad con su bus attivi	32
MERCADO	
Poder Femenino: La Energía del sector Automotor	36
REPORTAJE GRÁFICO	
LA Ruta del recuerdo	42



POR **Rodrigo Castillo**
Editor
Industria



Hitos que no son suficientes

Un nuevo 8M se hizo presente con las mujeres más presentes que nunca en industrias otrora masculinas: logística y transporte entre éstas. Las mujeres llegaron para quedarse, pero más importante aún para aportar desde su visión y su fuerza para el desarrollo de la industria y la salud del sector.

Pero no se trata de saludar, de "celebrar el día de la mujer", ni mucho menos es la oportunidad de reconocerlas. Por el contrario es el día que recuerda que la equidad no es de un solo día, que se trata de un esfuerzo continuo con resultados de largo plazo, que cambiar la sociedad y los sectores productivos para bien.

Porque la inequidad no es cosa que afecte solo a las mujeres, sino que afecta a la sociedad por completo, afectando de múltiples formas, desde la escandalosa violencia de género expresada tanto de manera física, como económica y social son ejemplos de que la tan ansiada equidad total, es una necesidad para una sociedad que buscar sanarse en el respeto y justicia de todas y todos quienes la componen.

Es por eso que desde esta editorial aplaudimos el esfuerzo de los em-

presarios del transporte que dan una opción a las mujeres, el incansable trabajo de Asgremutrans, liderada por Marianela Cifuentes, en la búsqueda de la equidad y de utilizar la inteligencia, fuerza y habilidad femeninas para hacer más grande el transporte.

También reconocer los esfuerzo de las empresas de camiones, como Scania y su esfuerzo por la equidad con cursos para mujeres conductoras, y con su certificación Top Employer que mide la equidad de esta compañía, tal como Volvo Trucks con su Iron Women, y sus múltiples esfuerzos por seguir esa senda de equidad y justicia para las mujeres del transporte y de todo Chile.

Más que saludarlas en este nuevo 8M, y este mes de la mujer, lo importante es llevar a cabo una profunda reflexión también desde la visión masculina, de sacarse los prejuicios antiguos y preguntarse cómo puedo hacer yo para aumentar la equidad. Nos encontraremos que con pequeñas señales y actos de respeto, justicia e igualdad, podemos cambiar nuestro entorno y ayudar, humildemente, a mejorar nuestro país. Mujeres y hombres, juntos. 🤝



· 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



El año de los acuerdos

Como país hemos perdido más de tres años muy valiosos para ponernos de acuerdo en los grandes temas y urgencias sociales que nos convocan. Desde el estallido de 2019, las posiciones se maximizaron y extremaron, desatando una polarización de la que aún no nos podemos sacudir del todo y que tuvo su máxima expresión durante el anterior proceso constituyente.

Escenario de fricción que parece haber mejorado luego del plebiscito del 4 de septiembre, que actuó como un moderador de pasiones y un catalizador para comprender mejor lo que la ciudadanía quiere: mejorar su calidad de vida, sin perder lo que se ha logrado hasta acá y vivir en paz.

Anhelos que no se han podido cristalizar, entre otras razones, porque tenemos un Congreso altamente atomizado que hace difícil llegar a acuerdos como los que requiere Chile para salir del actual entrapamiento en el que nos encontramos.

Las visiones disímiles sobre el camino que debe seguir el país para avanzar no han permitido alcanzar un punto de encuentro que facilite establecer soluciones sostenibles a las dificultades que hoy nos aquejan.

En el caso del transporte, requerimos con cierta prioridad contar con una política de hidrocarburos que haga más eficiente y transparente el proceso de compra de los combustibles por parte del país, su procesamiento, distribución hasta la comercialización, ya que la forma en que se lleva adelante en la actualidad, no sólo termina impactando en el precio final, sino que también a rubros como el nuestro, muy sensibles al valor de los combustibles.

Política que además debiese contemplar incentivos para que la industria del transporte de carga avance hacia la modernización en el uso de energías limpias que contribuyan al cuidado del medioambiente y hagan más eficiente el consumo energético en este sector, especialmente en un contexto donde el cambio climático está provocando consecuencias evidentes.

Como gremio y sector productivo, estamos disponibles para avanzar en esa dirección, pero no basta sólo con nuestra voluntad, sino que también requerimos del concurso del gobierno y el Congreso en esta materia. Confiamos en que este año habrá definiciones concretas. 🌐



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](https://www.pwc.cl) [@PwC_Chile](https://twitter.com/PwC_Chile) [/pwc_chile](https://www.instagram.com/pwc_chile) [/pwccchile](https://www.youtube.com/pwccchile) [/pwc.cl](https://www.facebook.com/pwc.cl)

© 2023, PricewaterhouseCoopers Consultores, Auditores Compañía Limitada. Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial. "PwC" se refiere a la red de firmas miembros de PricewaterhouseCoopers International Limited, cada una de las cuales es una entidad legal separada e independiente.

POR **Gustavo Parada**
Editor Gremial



El gran aporte de las mujeres

Son cada vez más las mujeres que hoy son parte del sector transporte de carga desde distintas posiciones. Desde empresarias, conductoras, administrativas, representantes gremiales, esta actividad que hasta hace poco tiempo estaba conformada exclusivamente por hombres, actualmente cuenta con un creciente grupo de ellas aportando al desarrollo del rubro.

En su gran mayoría provienen de familias con una tradición en el mundo del transporte, que han vivido toda su vida vinculadas a la actividad y que continúan con esa tradición. El desafío del sector es lograr que cada año sean más las mujeres que se incorporan, incentivando también a aquellas que no tienen ninguna relación con esta labor.

Las mujeres aportan no sólo con su compromiso, sino que también con su sentido de responsabilidad, su calidez, un enfoque distinto y un empuje encomiable, dándole un toque distintivo a lo que hacen y que le da un valor agregado al transporte de carga.

Todavía su participación en el rubro continúa siendo baja, pero su mayor presencia ha sido paulatina, y quienes somos parte de esta actividad, tenemos la obligación de continuar fomentando su incorporación tanto en el trabajo práctico diario como directivo, asumiendo roles de liderazgo en las distintas zonas del país.

Una forma de incentivar su ingreso al ru-

bro es adoptando prácticas y mejorando las condiciones para que ellas se sientan motivadas a sumarse a esta actividad, que por sus características no es sencilla de desarrollar. Ofrecer oportunidades para que puedan compatibilizar sus múltiples funciones en la sociedad con el trabajo en el transporte de carga es un factor esencial si queremos ver a más mujeres creando empresas de transporte, conduciendo en la ruta o defendiendo los intereses de los transportistas en cargos gremiales.

En el transporte necesitamos más mujeres si queremos transitar hacia un sector moderno, eficiente y que se inserta en el siglo XXI. Las mujeres que están hoy en el rubro están contribuyendo a eso, impulsando iniciativas que promuevan el ingreso de las mujeres al rubro, pero debemos apoyar ese trabajo como una política permanente, de manera que no queden como acciones aisladas.

De hecho, las empresas que contratan servicios de carga a lo largo del país valoran mucho la incorporación de las mujeres al rubro, considerando el aporte que realizan en ofrecer un servicio de calidad.

El transporte de carga también debe tener rostro de mujer, y en una nueva conmemoración del día en el que se reconocen sus derechos, reafirmamos nuestro compromiso para que su presencia en esta actividad sea una constante y no una excepción. 🌍

EPYSA
EQUIPOS

Stock Disponible
BATEA 22m³



SEMIRREMOLQUE
ESTANQUE
3 EJES



REMOLQUE
PLATAFORMA
1+1 EJES



SEMIRREMOLQUE
SIDER
2+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

Liquique | 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 **Iván Mateluna**
Vicepresidente
de CNTC



¿En qué está Fedequinta? La hora del transporte de carga

Desde que asumió el actual gobierno hace un año atrás, y como parte de sus compromisos de campaña, le ha dado énfasis al desarrollo ferroviario del país como una alternativa a otros medios de transporte, tanto de pasajeros como de carga. De hecho, el Ejecutivo anunció el inicio del proceso para licitar el postergado tren Santiago-Valparaíso.

Se trata de una aspiración legítima que es parte del foco y la visión que tiene la actual administración por desarrollar alternativas en este ámbito. Como Federación de transportistas de carga lejos de cuestionar o intentar bloquear una política pública de este tipo, consideramos que es positivo que en el país exista una sana competencia que permita el desarrollo de actividades alternativas, que a su vez inviertan y compitan con nuevas y mejores tecnologías por ofrecer servicios de calidad y sustentables a los usuarios.

Nuestro hincapié está en que desde el Estado no sólo se deben promover opciones de transporte diferentes, en la medida que sean viables y financiables, sino que debe existir un equilibrio para fomentar y desarrollar las ya existentes, como es el caso del transporte de carga.

En nuestro sector, y en particular en la CNTC, llevamos años solicitando a las distintas administraciones gubernamentales que se actualice la Ley de Transporte existente en Chile,

ya que la normativa actual es un claro impedimento para la modernización del rubro, de las prácticas del sector y la incorporación de nuevas tecnologías que son esenciales para avanzar hacia una actividad más eficiente y amigable con el medio ambiente.

Para vestir a un santo no se debe desvestirse a otro, como tampoco para subir a los patines una actividad se debe bajar de ellos a otra. Eso sería tener una mirada miope y cortoplacista de cómo debemos transitar hacia el desarrollo integral y colaborativo del país, aspecto que hace mucha falta en los tiempos actuales marcados por la polarización y la falta de acuerdos.

El transporte de carga cumple un rol estratégico para el diario vivir y el progreso del país, cuestión que no deben perder nunca de vista las autoridades, especialmente en momentos como el actual, en que la economía requiere de incentivos para repuntar y salir del proceso de contracción en el que se encuentra.

Si en este primer año de gobierno el diálogo y los acuerdos con los transportistas no fue lo fluido que hubiésemos querido, esperamos que en este segundo si existan las condiciones para avanzar no sólo en los acuerdos que alcanzamos a fines del año pasado, sino que en materias que continúan pendientes, como es la anhelada Ley de Transporte. 🌐

Servicio en terreno Volvo Punta Arenas ¡Más cerca de ti!



Consigue tus repuestos Volvo más rápido
contactando a nuestro servicio en terreno.

 volvochile.cl  +56 9 8221 5238

 **DISAG**

V O L V O

POR **Erwin Gallardo**
Vicepresidente
Fedenorte



¿En qué está Fedenorte? Fronteras y seguridad

Se podrá estar de acuerdo o no con la decisión de desplegar personal militar para resguardar la porosa frontera norte. Pero en lo que no parece haber duda es que se trata de una medida necesaria ante el evidente fracaso del Estado para frenar el constante flujo de migrantes ilegales que a diario ingresa al país con todos los riesgos y costos que eso conlleva.

El más nítido: el incremento de la inseguridad no sólo en las regiones de la Macrozona Norte, sino que también en el resto del país, ya que por ahí no ingresan solamente personas que arrancan de sus países de origen, buscando mejores oportunidades, sino que también es foco del tráfico de personas, narcotráfico y el ingreso de miembros de peligrosas bandas criminales transnacionales.

Esto no significa estigmatizar a todos los migrantes que llegan al país, menos aún a quienes lo hacen cumpliendo con los requisitos legales, sino que de poner freno a un fenómeno que está impactando negativamente.

Como sector transporte, vivimos en carne propia esta realidad, ya que justo hace un año fue asesinado en Antofagasta nuestro joven compañero Byron Castillo a manos de un grupo de extranjeros, quienes finalmente fueron condenados por la justicia.

Desde ese momento comprendimos que nuestra seguridad está íntimamente ligada a la seguridad de nuestras fronteras, especialmente para los transportistas que trabajamos en la zona norte del país. Se trata de un episodio que nos recuerda a diario los peligros a los que estamos expuestos los conductores, cuando lo único que anhelamos es poder trabajar tranquilos y cumplir con la estratégica labor que desarrollamos.

Es de esperar que con esta medida de desplegar personal militar en la frontera, disminuya definitivamente el flujo de migrantes ilegales y se comience a normalizar una situación que alteró la calidad de vida de los habitantes de la zona norte, pero que también repercute en el resto del territorio nacional. Llevamos mucho tiempo con este nivel de incertidumbre y ya va siendo hora de que el Estado responda oportuna y adecuadamente a la obligación que tiene de brindar seguridad a todos los habitantes del país.

El año en curso será crucial en este ámbito, después de un 2022 negro en materia de delincuencia y crimen organizado. Es momento de recuperar el terreno perdido y que volvamos a recuperar los niveles de seguridad que nunca debimos perder. Una misión compleja pero muy necesaria. 🇨🇱

ENTREGA INMEDIATA



CAMIONES FOTON RENTABLES DESDE EL PRIMER KM



378/HP

**TOLVA 6X4
14M³**



FOTON.CL

FotonChileAndesMotor FOTON_CHILE



POR **Carlos Brett**
Presidente de Fedesur



¿En qué está Fedesur?

Incendios: solidaridad en medio de la tragedia

Ya van más de 450 mil hectáreas quemadas debido a los voraces incendios que se han registrado en el país durante febrero, especialmente en las regiones de la denominada Macrozona Sur, dejando a varias personas y rescatistas fallecidos, miles de damnificados, ecosistemas completamente dañados con su flora y fauna, y diversas zonas productivas afectadas.

Eso es lo que se refiere al impacto más visible, porque también hay un efecto que no se observa en primera instancia pero que es igual de perjudicial para diversos sectores, como es el caso del transporte, que en esta parte del país, depende en gran medida de actividades como la forestal y agropecuaria, que al resultar afectadas por los incendios, también ha repercutido en la demanda de servicios de transporte.

Para un sector que ya viene golpeado por diferentes situaciones, como la creciente inseguridad en las rutas y el alto precio de los combustibles que se mantuvo durante todo el año pasado, lo ocurrido durante esta emergencia viene a ser el corolario de un escenario muy complejo, que debemos enfrentar en un período de gran incertidumbre económica que no es fácil de sortear para la gran mayoría de pymes que forman parte del rubro del transporte de carga.

Con todo, en estos difíciles momentos salió a relucir la enorme resiliencia y solidaridad que

tenemos quienes formamos parte de esta estratégica actividad para el país, forjando una alianza pública privada con el gobierno regional de Llanquihue y la asociación de agricultores de esa región para ir en ayuda de los damnificados por los incendios en las regiones del sur. Fue así que como Fedesur nos coordinamos con estas entidades para llevar víveres y alimentos para los animales, a pequeños agricultores de localidades como Santa Juana, Mulchén y Temuco, por mencionar algunas, con el objetivo de llevar algo de alivio a quienes lo perdieron todo.

De lo ocurrido es importante extraer lecciones para evitar que a futuro vuelva a ocurrir una tragedia de esta magnitud durante la temporada de incendios en el país. Una de ellas, es que se requiere reforzar el sistema de emergencia y a las instituciones dedicadas a prevenir y combatir los incendios, ya que la falta de recursos técnicos y financieros, sumado a la simultaneidad de los focos de fuego, amplificó la tragedia.

También es fundamental que se aborde e investigue la intencionalidad de muchos de los incendios ocurridos, porque eso en gran medida hizo que por momentos las llamas se volvieran incontrolables. Esta es otra forma de violencia que ejercen determinadas personas o grupos dedicados a provocar daño, y que debe ser enfrentada por el Estado.🇨🇱

EPYSA
EQUIPOS



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

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. 🇨🇱



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



POR **Juan Pablo Pincheira**
Senior Manager
del área de Tax
& Legal de
PwC Chile.



Impuesto Verde

Los impuestos correctivos tienen como propósito modificar el comportamiento de las personas y empresas, con el fin de promover entre otras cosas el cuidado y preservación del medioambiente, la reducción de emisiones de gases contaminantes y el desarrollo de una vida sana y territorial equilibrada. Esto contempla impuestos positivos y negativos que usualmente se implementan de forma progresiva, con el objetivo de fomentar conductas responsables.

Durante el inicio de marzo comenzaron los diálogos por parte del ministerio de Hacienda en conjunto con el de Medioambiente y Salud sobre la presentación del proyecto de impuestos correctivos. El proyecto no tiene un objetivo recaudatorio, sino de generar un cambio en el comportamiento de las personas y empresas. Sumado a lo anterior, el proyecto busca destinar el 70 a 75% de la recaudación a las regiones del país para aumentar sus recursos y promover la descentralización, y así duplicar los recursos con los que cuentan las regiones para el desarrollo en el territorio.

En un principio, se contemplaba un proyecto único de impuestos correctivos, sin embargo, durante los inicios del año 2023 se anunció que el proyecto se tramitará en dos iniciativas legislativas diferenciadas, distinguiendo entre los impuestos ver-

des, que están relacionados con el tema medioambiental, y los impuestos saludables, que son aquellos ligados al cuidado de la salud.

El programa incluye cinco propuestas relativas a los impuestos verdes: (1) un aumento gradual del impuesto al CO2 desde 5 a 40 US\$/tCO2, ampliando su alcance abarcando distintas fuentes de emisión; (2) incrementar gradualmente el impuesto a los combustibles a 7 UTM/m3 en promedio a nivel nacional, considerando para estos efectos el impuesto óptimo que internalice las externalidades ambientales; (3) eliminar las exenciones para las industrias y el área de transporte; (4) aumentar y ampliar la cobertura del impuesto a la primera venta de automóviles; y, (5) introducir un nuevo impuesto ad valorem al plástico de envases y embalajes, como también al plástico contenido en desechos comercializados.

El proyecto no solo contempla iniciativas que involucran tributación, sino que también incluyen subsidios, como por ejemplo, a proyectos que absorban carbono o representen cambios estructurales en materia de emisión.

Además, el foco está en que las propuestas se implementen en forma gradual, ya que, al no tener un objetivo recaudatorio, la idea es que exista un cambio en la con-

ducta de las personas para contribuir a la preservación y cuidado del medioambiente, a través de las medidas disuasivas que se proponen, y además se realice mediante una transición "socio ecológica" justa con medidas complementarias que permita a las personas y empresas poder adaptarse a los cambios; es decir, el objetivo está en disminuir el impacto ambiental, al mismo tiempo que no se generen efectos sociales negativos en la población.

Según cifras entregadas por el Ministerio del Medioambiente, en el 2020 el sector del transporte fue responsable del 36,6% del consumo energético del país, del cual el 99% corresponde a fuentes derivadas del petróleo, siendo responsable de un 25,5% del total de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero de Chile.

De esta forma, en materia de transporte, el proyecto apunta a una movilidad sustentable, con operaciones más limpias, sostenibles y con un menor impacto en el medioambiente. La idea es poner énfasis en resolver de la mejor forma posible las necesidades logísticas de la industria transportista, por ejemplo, respecto a la capacidad de carga de los camiones, cómo aprovechar las cargas libres o mejorar la gestión de las cadenas de suministros, que en muchas ocasiones generan costos

medioambientales iguales o mayores a las propias operaciones.

Por lo tanto, el foco hoy está en transitar hacia la movilidad eléctrica, como alternativa más amigable con el ecosistema y que se avizora viable operativa y económicamente. El mercado de los camiones eléctricos tuvo su origen en Chile en el año 2018, y ya en el año 2021 comenzó a ser más atractivo, creciendo sus ventas en forma constante. Cada vez hay más empresas que apuestan por incorporar en las operaciones de transporte de carga pesada la tecnología eléctrica, sobre todo en la industria forestal, de acero y de transporte de carga propiamente tal.

La Estrategia Nacional de Electromovilidad establece que para el 2035 la maquinaria de transporte, minería y construcción deberían ser cero emisiones. Una meta ambiciosa, pero que creemos va en la dirección correcta.

Si bien es relevante el que todo el mercado se encuentre orientado hacia el mismo objetivo, probablemente exista aún espacio para que el Estado cumpla un rol más fuerte en este sentido, tanto desde el punto de la infraestructura (por ejemplo, puntos de carga) como desde los incentivos económicos, ya sea con mayores beneficios tributarios, facilidades aduaneras, etcétera.



8M: MIRADA DE MUJER DESDE LA CABINA

En la conmemoración de un nuevo Día de la Mujer, revista Sobre Ruedas entrevistó a tres destacadas mujeres vinculadas al mundo del transporte para conocer su opinión sobre lo que significa para ellas esta fecha y el rol que asumen en una actividad en la que se han ido abriendo paso con esfuerzo, compromiso y dedicación.

Aquí cuentan cuáles son sus sueños, expectativas y desafíos frente a un rubro que se está adaptando paulatinamente a la presencia femenina en distintas cargos y funciones, y en el que aseguran, llegaron para quedarse. El denominador común: mayor seguridad y mejores zonas de descanso.

Textos: Carlos Cuadrado

EL 8 DE MARZO es un hito en sí mismo. La decidida incorporación de las mujeres en la sociedad moderna, representa un hecho significativo que se conmemora todos los años en esta fecha, siendo una instancia para revisar cuánto se ha avanzado en materia de derechos y oportunidades, los desafíos pendientes y los objetivos que quedan por alcanzar.

Cada vez más se han abierto espa-

cio en distintos ámbitos de la vida, aportando con sus capacidades y cualidades que las distinguen, lo que también incluye al mundo del transporte de carga, donde se observa una mayor presencia de ellas en esta estratégica actividad para el desarrollo del país. Por eso quisimos conocer la visión de tres mujeres transportistas, sus perspectivas, lo que significa para ellas ser mujer en Chile y en el rubro del transporte, y saber cuáles son sus aspiraciones y anhelos.



Elizabeth Leiva

De familia transportista, esta mujer oriunda de Placilla (Región de Valparaíso), ingresó hace 15 años al rubro del transporte de carga y hoy conduce su propio camión, con el cual recorre las rutas del país trasladando distinto tipo de material.

De sonrisa fácil, en su voz se nota que le apasiona lo que hace, y por eso, dice, sale cada día a enfrentar su trabajo con muchas ganas y optimismo, pese a los retos que supone para una mujer ser conductora.

Para ella, el Día de la Mujer es una fecha importante que "en realidad se debiese conmemorar todos los días, porque cumplimos un rol muy importante en la sociedad, donde a pulso nos hemos ido abriendo espacios y ocupando posiciones que antes estaban reservadas exclusivamente para los hombres, como es el caso del transporte de carga".

Puntualiza que se siente muy segura y cómoda como conductora, aun cuando asume que para las mujeres los riesgos de transitar por las rutas son mayores, sin desconocer que para sus pares hombres tampoco está sencillo, por la inseguridad que existe hoy en las carreteras del país.

Elizabeth afirma que es un trabajo demandante, el que cuesta conciliar muchas veces con la vida familiar, "pero esa es una realidad que viven muchas mujeres en los distintos rubros, no sólo en este, ya que nos



toca realizar múltiples labores, entre ellas, las del hogar, ya que en mi caso, tengo dos hijos, que si bien están grandes, aún viven conmigo y siempre son una preocupación para cualquier mamá".

Si bien considera que se ha avanzado en el tema de los derechos y la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, plantea que hay que seguir abriendo espacios y teniendo presente las dificultades que enfrentan las mujeres en muchos trabajos ante la incomprensión para compatibilizar distintas labores.

En el caso de su tarea como conductora, uno de los temas que más la inquieta es la inseguridad, "ya que hoy no es como antes y uno ya no puede parar a descansar en cualquier parte. En mi caso, muchas veces trato de llegar el mismo día a mi casa si es que tengo que salir de la región,

para no tener que pernoctar en zonas de descanso, por el temor a que te puedan asaltar y porque muchas veces no tenemos ni los elementos básicos para hacerlo, ya que no hay agua caliente en los baños, o como pasa en distintos lugares donde uno va a dejar carga, que hay sólo un baño para hombres y mujeres, lo cual es una incomodidad para nosotras".

Dice que el tema de las zonas de descanso es clave principalmente para las mujeres conductoras por las dificultades que señala, y porque faltan más lugares donde poder descansar.

Otro de sus anhelos es que más mujeres ingresen al rubro, "para que así haya mayor comprensión de nuestras necesidades y demandas dentro de esta actividad, no sólo entre los mismos transportistas, sino que también con las empresas para las que trabajamos"

Eliana González Gómez

También de familia dedicada por décadas al transporte de carga terrestre, Eliana lleva 25 años siendo parte de Transportes Pía Limitada, Casada, con tres hijas, esta mujer empresaria afirma que detrás de cada mujer existe una gran historia.

Su historia comenzó con el desafío de hacerse un espacio en un mundo que ha sido bastante machista, "por lo que asumir un rol de liderazgo no fue fácil en un comienzo, ya que había una mirada distinta a la actual.

Para Eliana, el 8 de marzo "es el día que nos recuerda lo importan-

te que somos las mujeres durante todos los momentos de la vida", y que por lo mismo, "debemos ser un componente central en todos los ámbitos de la sociedad que involucre resolver problemas sociales, políticos y económicos". Por eso, asegura, "con mi ejemplo le he inculcado a mis hijas lo importante de empoderarse en la vida como mujer, lo que somos, y que podemos alcanzar lo que nos proponemos, porque no hay límites para alcanzar lo que uno anhela". Eliana destaca que en estos últimos años, la mujer conductora, administradora y empresaria ha ganado bastante espacio, "aun-

cuando nos falta muchísimo por avanzar, sobre todo en la adaptación y mejoramiento de los espacios de descanso que hay, y que estos sean considerados para las mujeres, ya que hay cada vez más mujeres conductoras en este rubro conviviendo de igual a igual con los hombres y cabe tenerlo en consideración". Afirma sentirse orgullosa de lo que ha alcanzado todos estos años y que se deben generar los incentivos para que más mujeres conozcan y se sientan motivadas para ingresar al rubro del transporte de carga terrestre.



LAS TRES REPRESENTANTES DEL TRANSPORTE DE CARGA COINCIDEN EN QUE LA SEGURIDAD EN LAS RUTAS Y LA HABILITACIÓN DE MÁS ZONAS DE DESCANSO, ACONDICIONADAS PARA LAS MUJERES, SON HOY LAS PRINCIPALES DEMANDAS E INQUIETUDES QUE TIENEN.



Soledad Carvajal Taucare

"Soy de sangre camionera". Así se define esta mujer empresaria de la región de Tarapacá, quien comenzó a trabajar en el rubro el año 1987 cuando tuvo su primer camión, impulsada desde pequeña por su padre, quien era transportista y le transmitió el amor por esta actividad.

Soledad además tiene sangre indígena y en la actualidad es representante de la comunidad aymará Chusmiza Usmagama, siendo tesorera de esta agrupación, así como también secretaria de la Asociación de Transportistas de Iquique (Caliche). "Tengo una vocación gremial que hoy despliego en estas dos entidades y que me gusta desarrollar como servicio a los demás".

Actualmente tiene un camión que presta servicios a Collahuasi en el tramo Iquique- Santiago. Dice ser amante de los fierros, y por eso mismo, pese a que actualmente ha diversificado sus negocios, entre ellos, alojamiento turístico en la zona precordillerana de Tarapacá, afirma que no puede abandonar el rubro, ya que los lazos familiares son muy fuertes, considerando que sus hermanos y varios familiares también se dedican a esta actividad.

Para Soledad todos los días son importantes para valorar el rol de la mujer en la sociedad, y destaca el avance que "hemos tenido por ir fortaleciendo nuestras labores en los distintos ám-

OTRO DENOMINADOR COMÚN QUE TIENEN ESTAS TRES MUJERES, ES QUE TODAS PROVIENEN DE FAMILIAS DE LARGA TRADICIÓN EN EL RUBRO DEL TRANSPORTE DE CARGA Y QUE SIENTEN UNA GRAN PASIÓN POR LO QUE HACEN.



bitos y el empoderamiento que hemos adquirido".

En su testimonio, coincide en que los estacionamientos y las zonas de descanso son insuficientes y deben ofrecer un mejor equipamiento para las mujeres, "de manera que se cuente con

áreas seguras, en buen estado y acondicionadas para nosotras las mujeres".

Finaliza manifestando que desde su rol gremial "continuaré apoyando a las mujeres transportistas hasta que se logren mejoras efectivas en este sentido".

PABLO ALLARD (URBANISTA): “MÁS QUE UNA LEY DE TRANSPORTES, LO QUE NECESITAMOS ES UNA POLÍTICA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA Y MOVILIDAD”

En esta entrevista a revista Sobre Ruedas, el reconocido decano de Arquitectura y Arte de la Universidad del Desarrollo, consultor internacional y columnista en diversos medios de comunicación, entrega su parecer sobre los desafíos que tiene el país en materia de transporte para las décadas venideras.

El experto afirma que se debe contar con una planificación estratégica del transporte en base al análisis de macro regiones, donde se integren distintos modos según la infraestructura existente y las características del territorio.

Texto: Carlos Cuadrado

VIENE LLEGANDO de un seminario en México sobre nuevas tendencias en urbanismo. Es uno de los consultores más destacados y requeridos del país en materia de planificación urbana. Agudo, visionario, Pablo Allard tiene la mirada puesta en el futuro de las nuevas tecnologías para el desarrollo de las ciudades del mañana. Todo avanza muy rápido y este académico busca siempre estar en línea con las nuevas tendencias para aplicar en Chile. Asegura que viene una revolución en materia de transporte y movilidad de la que el país no se puede quedar abajo. En esta entrevista esboza para lograr tener un sistema de transporte integral, más eficiente y sustentable.

¿Chile requiere una nueva ley de transportes para modernizar el sector?

Más que una ley de transportes lo que necesitamos es una política nacional de infraestructura y movilidad.

Mientras discutimos sobre las ciclovías o el impuesto al diésel, nuestros principales puertos están quedando obsoletos y nuestra red logística superada por la falta de una visión país a largo plazo. Esta política puede perfectamente estar alineada con los principios de la sustentabilidad, pero vemos que mientras nuestros proyectos críticos se traban, Perú está convirtiendo el puerto del Callao en la puerta de entrada del Asia Pacífico.

¿En lo que se refiere al transporte de carga, que aspectos consideras que se deben mejorar?

Se debe contar con una planificación estratégica del transporte en base al análisis de macro regiones, donde podamos integrar distintos modos según la infraestructura existente y las características del territorio, analizar la localización más adecuada para centros de distribución logística y corredores de conectividad (autopistas, ferrocarriles y data).

El gobierno ha puesto énfasis en el desarrollo ferroviario. ¿Ves viable esa alternativa y cómo se podría alinear o complementar esa política con la del transporte de carga? El ferrocarril en Chile sólo cubre

desde Santiago a Puerto Montt, ciertos tramos en el norte y algunos servicios transversales. Además, compartiendo cada vez más la vía con servicios de pasajeros, esta situación pone en conflicto la calidad de ambos servicios, por lo que es urgente avanzar con ampliación de vías y proyectos como el ferrocarril rápido Valparaíso Santiago (STV), lamentablemente dilapidado por el reciente anuncio del tren por Hijuelas. Ese tipo de soluciones dan cuenta que no hay una visión a largo plazo ni integral.

¿Consideras necesaria una nueva política de hidrocarburos para incentivar la adopción de tecnologías más amigables con el medio ambiente?

Es clave detonar la transición hacia la descarbonización de la industria del transporte. Con incentivos tributarios e inversión en infraestructura para incorporar una flota de camiones eléctricos de carga que sea ejemplo mundial. Partiendo con las grandes empresas, donde hay más capacidad de financiamiento e inversión, y con programas especiales para los pequeños transportistas. Si logramos que Santiago tenga la flota más grande de buses eléctricos del mundo fuera de china, por qué no seguir con el transporte de carga.

¿Qué aspecto debiese mejorar en infraestructura pública para tener un transporte de carga más eficiente y moderno?

Se necesita invertir fuertemente en puertos, antepuertos, centros de cabotaje y distribución logística, pasos fronterizos, autopistas y una red de carga eléctrica desde



“SE NECESITA INVERTIR FUERTEMENTE EN PUERTOS, ANTEPUERTOS, CENTROS DE CABOTAJE Y DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICA, PASOS FRONTERIZOS, AUTOPISTAS Y UNA RED DE CARGA ELÉCTRICA DESDE ARICA A PUERTO MONTT”.

Arica a Puerto Montt. Siguiendo la ya mencionada y urgente política de infraestructura y movilidad.

¿Cuál es tu evaluación de la gestión del Ministro Juan Carlos Muñoz?

Lo conozco personalmente y es un gran técnico. Lamentablemente su gestión ha estado muy demandada por la presión para evitar una nueva subida del costo de los pasajes del transporte público en Santiago, y contingencias que sólo dejan espacio para alguna ciclovía o el anuncio del tren por Hijuelas.

En todo caso, creo que Muñoz tiene la capacidad y conocimiento para, junto al Ministro García, del MOP, avanzar en la definición

de una política nacional de infraestructura y movilidad antes del término de su gestión. Como consejero del CPI doy fe que está preocupado del tema y estamos disponibles para ayudarle.

¿Qué desafíos consideras que tiene el sector transporte de cara al resto del siglo XXI?

Descarbonización, vehículos autónomos y nuevos modos, como los drones de carga, cambiarán completamente a la industria en los próximos años. Y también tenemos que considerar ello en una futura política, ya que de nada sirve construir infraestructura del siglo XX para necesidades y tecnologías del siglo XXI. 🌱

CAMIONES DE BOMBEROS FORESTALES: LA APLICACIÓN INFERNAL

LOS TRÁGICOS INCENDIOS DEL PASADO FEBRERO SACAN A LA PALESTRA A LAS MÁQUINAS QUE AYUDAN A BOMBEROS Y BRIGADISTAS A COMBATIR EL FUEGO, COMO LOS CARROS DE BOMBEROS PARA INCENDIOS FORESTALES, UNA DE LAS APLICACIONES MÁS DIFÍCILES PARA UN CAMIÓN.

FOTOS: MARCAS.



Literalmente, nuestro país vivió un febrero en llamas. Los múltiples incendios que afectaron tres regiones del sur reviven imágenes de terror. Frente a las trágicas pérdidas humanas y materiales, los valientes bomberos y brigadistas hicieron frente valientemente al dantesco escenario para controlar los siniestros, junto a máquinas de alta tecnología, con helicópteros, aviones y camiones.

Estos camiones, simplemente enfrentan una de las aplicaciones más duras que puede resistir un vehículo. Temperaturas extremas, terrenos extremadamente complicados y fiabilidad a toda prueba son sólo partes de los requerimientos que estos vehículos deben tener.

Así, los camiones de bomberos forestales son una herramienta vital para la protección de la vida y la propiedad en áreas boscosas.

Estos camiones están diseñados para operar en terreno difícil y ofrecen una variedad de características para respaldar la misión de servicio a la comunidad.

Están diseñados para operar en terrenos difíciles, como caminos forestales empinados o superficies con arena y roca. Estos vehículos tienen una combinación de neumáticos, suspensiones y sistemas de tracción para mejorar la tracción. Algunos modelos también tienen tracción en las cuatro ruedas para proporcionar movilidad extra. Estos vehículos suelen incluir muchas veces una torreta de agua + retardante para la extinción de incendios, tanques de combustibles de alta capacidad y protegidos del calor, una bodega de almacenamiento, una batería adicional y una variedad de equipos de seguridad.

"Los componentes como el depósito de agente extintor, el sistema

de bombeo y los compartimentos de equipos con el equipamiento correspondiente están contruidos sobre una carrocería de un solo neumático, muy todoterreno y con tracción en las cuatro ruedas. La seguridad del personal de extinción de incendios está garantizada al máximo gracias al equipo de protección adecuado en los camiones de bomberos de maleza. Para estar protegido de manera óptima durante la extinción de incendios, se puede proporcionar espacio para estar de pie y/o asientos en los camiones de bomberos forestales", reza el área de este tipo de vehículos de la empresa Rosenbauer, especialista en el desarrollo e implementación de este tipo de camión de bomberos.

Estos son algunos ejemplos de camiones para el combate de incendios forestales de mayor desempeño del mundo:



ROSENBAUER FIREFIGHTING EXCAVATOR:

Este espectacular equipo pesado es una excavadora para bomberos de la firma Rosenbauer. El vehículo puede funcionar a temperaturas ambiente extremadamente altas y se utiliza en la lucha contra incendios forestales, por ejemplo, para crear cortafuegos y caminos de acceso, cavar trincheras o ampliar barreras ignífugas (como carreteras y caminos). A diferencia de las excavadoras convencionales que se utilizan en la construcción, la excavadora de los cuerpos de bomberos no tiene que ser transportada al sitio de despliegue en un remolque de camión, sino que

se conduce allí sola a velocidades de hasta 100 km/h.

La excavadora para incendios Rosenbauer consta de dos módulos: un chasis con tracción total y una excavadora con pluma telescópica. El módulo de excavadora está propulsado por su propio motor de 126 hp, que proporciona una fuerza de excavación máxima de 85 kN. El brazo telescópico tiene un alcance horizontal de hasta 14,6 m, lo que proporciona a la excavadora un radio de acción muy grande y permite trabajar a una distancia segura del foco de un incendio. La capacidad de ele-

vación es de 7 toneladas con el brazo telescópico retraído y de 2,6 toneladas en extensión máxima.

Está construida sobre un chasis Tatra con gran capacidad todoterreno en versiones 6x6 y 8x8 con un espacio libre debajo del eje de 400 mm y una capacidad de vadeo de 1.200 mm. Bajo pedido también se pueden utilizar chasis especiales de otros fabricantes (MAN, Mercedes Benz, Iveco, Rheinmetall, entre otros). En los vehículos con tracción 6x6, todas las funciones de la excavadora se pueden controlar desde la cabina del conductor.

ROSEBAUER FFFT (FOREST FIRE FIGHTING TRUCK)



Una de las estrellas de Rosenbauer es el tanque auxiliar para incendios forestales FFFT 3500/100, que impresionan no solo por su eficiente equipo de extinción de incendios, sino también por su extrema capacidad todoterreno y sus sofisticados sistemas de seguridad.

El nuevo camión de extinción de incendios forestales está siendo desarrollado y construido por Rosenbauer España, en la localidad de Linares, donde los departamentos de bomberos se enfrentan con frecuencia al peligro de los incendios forestales y fores-

tales y tienen mucha experiencia en la lucha contra tales incendios.

Sobre un chasis de camión especializado Renault D14 ofrece una gran distancia al suelo y dimensiones compactas, sino también una tracción total conmutable y una potencia del motor de 280 CV. Este camión de extinción de incendios forestales cumple con la Categoría 3 de la Norma Europea 1846-2 para vehículos todo terreno de extinción de incendios, sino también requisitos específicos para la protección de la tripulación del vehículo. Esto incluye

una cabina de conducción equipada con una celda antivuelco y un sistema de protección térmica.

La versión con chasis 8x8 ofrece un compartimento para equipo adicional que puede acomodar un sistema completo de extinción de incendios forestales, incluido un tanque de agua (500 l). Cuenta con una bomba que le dota de chorro de agua de alta energía cinética (100 bar), que penetra particularmente profundamente en los materiales inflamables, lo que es una característica esencial en la extinción de puntos calientes.



El buen año de Iveco en Latam

Danilo Fetzner, director de IVECO BUS para América Latina.

Para alcanzar el resultado de duplicar el número de vehículos en circulación, Iveco Bus obtuvo importantes conquistas a lo largo de 2022. A principios de año, la marca fue la gran ganadora de una licitación, mediante concurso público, promovida por la alcaldía de Valledupar, en Colombia, para suministrar 130 minibuses Daily Scudato 70C14G GNC para el transporte local de pasajeros.

Iveco Bus, marca de Iveco Group duplicó el número de vehículos vendidos en comparación con el mismo período de 2021. El aumento registrado fue del 102% en América Latina. Los resultados de la marca llegan después de inversiones en la región guiadas por la producción sostenible y el cuidado con el medio ambiente. "Nuestro esfuerzo diario es por

garantizar la satisfacción de nuestros clientes, por lo que todos los productos están diseñados para ofrecer bajo consumo de combustible, robustez, confort y seguridad, alineados con el compromiso por un transporte más verde. Estos atributos son factores decisivos de compra y contribuyen significativamente para el crecimiento sustentable de la marca", afirma

Scania nuevamente es Top Employer

¡Todo comienza y termina con las personas! Bajo este enfoque, Scania Chile recibió -una vez más- la doble certificación Top Employers 2023 a nivel local y regional, consolidándose como una de las empresas del sector transporte, con mejores procesos en gestión de personas para atraer y retener talento. "Estamos muy orgullosos de obtener, una vez más, esta certificación regional. Ello refleja que somos una marca comprometida con el bienestar de nuestros colaboradores y que trabajamos día a día para brindarles la mejor experiencia que les permita crecer profesionalmente y sean parte del cambio global hacia un sistema de transporte sustentable", señaló Lisando Echeverría,



Director Regional de People and Culture de Scania.

Top Employers es uno de los reconocimientos más importantes a nivel global que cuenta con los más altos estándares en su proceso de certificación al incluir una lista de más de 400 tópicos. Uno de los principales ejes de acción que sustentaron la doble certificación al Top Employers 2023 fue la cultura de valor de la marca respaldada

por el Scania Way, que es el ADN de la cultura Scania y que busca la mejora continua, basada en 6 valores fundamentales: la integridad; determinación; espíritu de equipo; foco en el cliente; respeto al individuo y eliminación de residuos. Dichos valores son los que guían el trabajo y la forma de relación con todos los grupos de interés de la marca (clientes, proveedores, socios y la sociedad en general).

MARCOPOLO SE UNE A LA ELECTROMOVILIDAD CON SU BUS ATTIVI

El gigante brasieño de las carrocerías comenzó a probar en Santiago su nueva solución eléctrica que se sumará a las soluciones cero emisiones urbanas en el transporte público.

Texto: RodrigoCastillo. Fotos: Marcopolo



Marcopolo, líder en Brasil en la producción de carrocerías de autobús y referente en el mercado global, inició en febrero la operación del autobús 100% eléctrico en Santiago de Chile. Este nuevo modelo es una importante contribución a la industria de transporte de pasajeros de la región, ya que ofrece una solución de transporte sostenible, segura y eficiente.

Las características técnicas del Attivi son una clara demostración de la innovación que Marcopolo ha introducido en el mercado. El autobús cuenta con 12.000mm de longitud y chasis

Low Entry equipado con motor eléctrico de potencia máxima de 350 kW y torque de 3.500 Nm, eje delantero ZF RL82A, eje trasero ZF A132, suspensión a aire ZF, sistema de frenos Knorr y baterías CATL con capacidad de 350kwh y autonomía entre 230 y 280 km (dependiendo de las condiciones de uso). Tiene capacidad para 91 pasajeros (siendo 34 sentados en asientos City con reposacabezas).

Cabe destacar que los vehículos eléctricos, no sólo son más eficientes en relación a sus similares de combustión interna, además ofrecen un menor mantenimiento.

Esto se traduce en una reducción de los costos operativos y una mejor experiencia de viaje para los pasajeros.

AL ESTILO MARCOPOLO

Marcopolo ha tomado una posición de liderazgo en la Industria de transporte de pasajeros al desarrollar el Attivi, un autobús 100% eléctrico. Esta innovación permitirá ofrecer una solución de transporte sostenible, segura y eficiente a la región de Santiago de Chile.

André Armaganijan, director de Negocios Internacionales, Operaciones Comerciales y Mercado





Exterior de Marcopolo, comentó que el nuevo autobús circulará por varias áreas urbanas de la capital Santiago para que los operadores puedan evaluar su rendimiento en las rutas utilizadas por los autobuses diésel convencionales.

Para mayor comodidad y seguridad de los pasajeros, cuenta con sistemas de aire acondicionado Valeo Revo E, incorporado en el sistema de refrigeración de las baterías, audio interno, con preparación para la instalación del micrófono, y sistema de cámara inversa con sirena y monitor en el panel del conductor, además de cámara de seguridad interna con grabación. Dispone de espacio para silla de ruedas y asiento preferencial para PCD, iluminación

“LA TECNOLOGÍA LIMPIA ES UNA TENDENCIA GLOBAL Y LA COMPAÑÍA ESTÁ PRESENTE EN DIFERENTES MERCADOS, CON ALIANZAS ESTRATÉGICAS PARA BRINDAR LAS MEJORES SOLUCIONES PARA CADA PAÍS”, ANDRÉ ARMAGANIJAN.

interna todo en LED, faros y luces traseras en LED y cabina de separación para el conductor.

Como parte de su estrategia ESG, Marcopolo, proveedor líder de autobuses para el sistema de transporte urbano RED Movilidad de Santiago, anunció recientemente el inicio de la producción integral del Attivi en Brasil. “Desde hace algunos años venimos participando en diferentes proyectos de vehículos propulsados por combusti-

bles obtenidos a partir de fuentes renovables. La tecnología limpia es una tendencia global y la compañía está presente en diferentes mercados, con alianzas estratégicas para brindar las mejores soluciones para cada país”, enfatiza Armaganijan.

La compañía cuenta con más de 350 autobuses eléctricos e híbridos que circulan en varios países, como Argentina, Colombia, Australia e India, además de Brasil, con chasis de socios. 🌱



V. ORLANDI
TOWING SYSTEMS
made in Italy since 1859

BOLOGNESI SpA

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



PODER FEMENINO, LA ENERGÍA DEL SECTOR AUTOMOTOR

En el mes de la mujer, conversamos con ejecutivas claves de la industria que cuentan parte de su historia y analizan el aporte femenino en un sector que mejora gracias a la visión femenina.

Fotos: Marcas



El sector automotor se ha caracterizado durante décadas por ser un ámbito destinado exclusivamente a la participación de los hombres. Sin embargo, cada vez más las mujeres están desempeñando un papel cada vez más relevante en este sector tan importante para la economía mundial. La contribución de la mujer es cada vez más necesaria para alcanzar los objetivos de la industria, desde la innovación hasta la mejora de la calidad de los productos, pasando por desafíos tan claros como la sostenibilidad y la equidad.

La presencia de la mujer en el sector automotor se ha incrementado considerablemente en los últimos años, y no es de extrañar.

De acuerdo a Women's World Car of Year (WWCOTY) ellas influyen en más del 80% de las compras de los vehículos en el mundo y en Chile -que cuenta con dos periodistas especializadas en el sector motor entre sus jurados-, las mujeres se tomaron el sector automotor y lo hicieron fuertemente.

"En Chile, actualmente y según cifras del Ministerio de Educación, en 2022 se matricularon 772.462 personas en la Educación Técnica. De esta cifra, las mujeres representan la mayoría de la matrícula con el 52,3%, pero eligen carreras relacionadas a la salud o educación, mientras que los hombres se centran en las áreas de ingeniería, industria y construcción", comenta

en una columna de opinión, Claudia Arróspide, gerente senior de recursos humanos de la Región Andina y el Cono Sur de FedEx Express.

De hecho, la cantidad de mujeres que llega a la industria, si bien aún menor a sus pares, crece a pasos agigantados. Según la Women in Trucking Association, las mujeres representan aproximadamente el 10% de todos los conductores de camiones en los Estados Unidos y en Chile la necesidad de suplir a los conductores con profesionales mujeres es imperante.

Esta es la visión de algunas ejecutivas, con roles claves en la industria, respecto a la equidad en el sector automotor chileno.

ROMINA SANCHEZ P, jefa rental y vehículos usados de Scania Chile

Desde tu perspectiva, ¿Qué distingue a las ejecutivas del sector, frente a los hombres en roles similares?

Lo que distingue al hombre es que, por lo general, están más concentrados en llegar al objetivo, volumen, unidades o en un solo producto o servicio, desde mi punto de vista, pienso que el género femenino está más abierto a pensar colectivamente, por ello, buscamos involucrar otras áreas del negocio, otros departamentos y jefaturas haciéndolos partícipes de una negociación, con lo cual podemos ofrecer un portafolio más amplio que involucra mayores beneficios a la compañía ante una venta.



¿Cuáles son los atributos que te parecen interesantes y de mayor alcance en el sector automotor?

Uno de los atributos en el área de ventas para camiones pesados, es la cantidad de conocimiento que debes manejar, puedo decir que lo más interesante es aprender sobre la parte técnico - mecánica, componentes, servicios, repuestos, mo-

vimientos de clientes, los segmentos. Aplicar los conocimientos más allá del área comercial, conocer el rubro y las actividades propias de cada segmento, es algo que me han enseñado muchas personas de la compañía a lo largo de mi carrera, lo cual es muy interesante ver cómo los hombres apoyan al proceso de formación de las mujeres en Scania.

KATALINA MOVILLO,
gerente de Flotas en Nissan Chile

¿Cómo ha cambiado -en los últimos años- el mercado automotor en función de mayor equidad, ha notado cambios al respecto?

El rubro automotriz siempre se ha catalogado como una industria masculina, tanto en intereses como en el área laboral. Me atrevo a decir que desde el 2014, hemos tenido un impulso importante en términos de equidad, logrando demostrar el poder, las ideas y el push que tenemos las mujeres en este mercado.

A tu juicio, ¿Cuál es el aporte del enfoque femenino en las distintas áreas de la industria, desde el plano ejecutivo, hasta ventas y talleres?

Con el tiempo esta industria se ha ido profesionalizando, ya que anteriormente primaba la cultura de la vieja escuela. Sin embargo, hoy contamos con mujeres fuertes, empoderadas, con carácter y sobre todo muy estructuradas que han ayudado a que este rubro se organice y se proyecte de una mejor manera.



GABRIELA PRECIADO,
gerente comercial de Volvo Servicios Financieros

¿Cómo fue tu llegada a la industria?

¿Cómo ha cambiado el sector en este tiempo?

Tengo más de 20 años de experiencia en la industria automotriz en mercados internacionales, con un largo camino en finanzas cautivas de diferentes marcas de vehículos. Ahora en Chile encontré un lado maravilloso de la industria que no había explorado, el segmento de vehículos pesados. Este gran mundo ha

Dentro del mercado automotor, el mundo del transporte ha sido uno históricamente masculinizado, en el que la presencia de mujeres es escasa. En los últimos años se están realizando esfuerzos para hacer que esta industria sea más inclusiva y equitativa, pero todavía nos falta mucho por avanzar. Como em-

presado un descubrimiento muy gratificante, porque con esta industria prácticamente movemos el país. sido un descubrimiento muy gratificante, porque con esta industria prácticamente movemos el país. presa del Grupo Volvo, en VFS Chile somos apasionados por la diversidad, porque nos entusiasma compartir ideas y descubrir perspectivas variadas y miradas diferentes del mundo y la realidad. Es por eso que propiciamos una mayor inclusión de mujeres en esta industria, porque valoramos la visión que nosotras podemos aportar, enriqueciendo el desarrollo del transporte en muchos sentidos. El Grupo Volvo está comprometido con la equidad de género y para el año 2030, nos proponemos tener un 35% de nuestras posiciones de liderazgo ocupados por mujeres y que el 50% de nuestro grupo de colaboradores sean mujeres".

ANTONIETA MELO,
Gerente de Marketing y Desarrollo de Red en Andes Motor

¿Cuál es el aporte del enfoque femenino en las distintas áreas de la industria, desde el plano ejecutivo, hasta ventas y talleres?

El enfoque femenino ha dotado a esta industria de una forma diferente de pensar y acercarse a los temas, esto ya que las mujeres somos sinónimo de creatividad, organización y una perspectiva que ha permitido hacer cosas más disruptivas. Finalmente, esta óptica distinta se transforma en un complemento relevante en talleres, áreas comerciales, gerencias y en la forma de hacer negocios.

¿Cuáles son los atributos que te parecen interesantes y de mayor alcance en el sector automotor?

Chile es un mercado súper competitivo, dinámico y amplio, lo que permite que también ha permitido que el mercado se mantenga en constante movimiento, se generen oportunidades de movilidad y permanentemente surjan nuevos desafíos. La potente aparición de las marcas chinas se traduce en una importante participación de mercado en



diversos segmentos y, junto con ello, la electromovilidad ha sido uno de los desafíos más importantes y más aún en mi rol actual en Andes Motor. Esto hace que la compañía, además del volumen, esté creciendo en nuevas oportunidades y segmentos diversos.

XIMENA MORALES,
product manager Hyundai Camiones y Buses

¿Cómo ha cambiado la industria desde tu perspectiva?

La industria, los profesionales, los puestos y la forma de trabajar han cambiado. La mujer hoy es una profesional que se esfuerza por alcanzar mejores puestos de trabajo, que le permitan independizarse y seguir perfeccionándose. En este aspecto, siento que la sociedad ha cambiado, hoy las mujeres estamos más empoderadas y tenemos las mismas capacidades intelectuales que los hombres, específicamente en la industria automotriz se ha notado. En distintas actividades y reuniones nos encon-

tramos no con una si no con tres o más mujeres que ocupan puestos de toma de decisiones dentro de las compañías del rubro.

¿Cuáles son los atributos que te parecen interesantes y de mayor alcance en el sector automotor?

El dinamismo, las nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos y los sistemas de seguridad con los que cuentan, creo que son atributos muy interesantes, que nos hacen aumentar nuestros conocimientos día a día. Ahora con la llegada de la electromovilidad al rubro, todo ha cambia-

do, hemos vuelto a aprender y conocer tecnologías verdes, que además de entregarnos lo que se necesita de un vehículo de carga nos ayuda a reducir la contaminación y ser respetuosos con nuestro planeta.



MACARENA LÓPEZ, Subgerente post venta servicios pesados de Salfa

¿Cómo fue entrada en la industria?

Muy difícil, llevo 22 años en el rubro y he sido discriminada en varias ocasiones. Una vez un cliente en una reunión dijo algo así como, "por eso las mujeres deberían estar en la cocina y no hablando temas de hombres".

Yo llegué por casualidad al rubro, postule a Finning sin saber muy bien de qué se trataba, fue mi primer trabajo y me encantaron las máquinas, y el desafío de ganarse un lugar en un rubro lleno en su mayoría de hombres, donde las mujeres estábamos consideradas para temas más bien administrativos. Hoy yo te diría que en cargos de gestión operativos de responsabilidad no hay más de 6 mujeres en total.

¿Cuál es el aporte del enfoque femenino en esta industria?

Las mujeres son más meticulosas y preocupadas de los detalles, si hablamos de operadoras son mucho más cuidadosas con sus equipos. Un cliente me contó una experiencia que marca claramente la diferencia. Mismo equipo con operador hombre se le indica que frente a una falla avise de forma inmediata, cuando avisa el equipo está intervenido porque él ha tratado varias veces de solucionarlo.

Una mujer operando, sabe que si falla deja de producir, por lo tanto ante la primera señal de aviso oportuno. Aunque aún son pocas mujeres en áreas operacionales a cargo de áreas de maquinaria,



es una tendencia que va en alza y somos cada día más las que participamos de este rubro. En el área comercial la mujer tiene la capacidad de escuchar la necesidad del cliente y buscar la mejor alternativa posible, no solo el querer cerrar una venta. En el área mecánica aunque aún son pocas la diferencia se nota en un trabajo limpio, y ordenado. 🌐



¡NOS ACTUALIZAMOS! CONOCE LA NUEVA APP HINO CONNECT

Accede a todos nuestros servicios y beneficios de una manera rápida, fácil y segura.

¡DESCÁRGALA AHORA!



DESCUBRE TODOS LOS BENEFICIOS DE NUESTRA NUEVA APP





Higer lanza Electric Paradise

Dercomaq, representante en Chile de Higer, acaba de lanzar la van HIGER Electric Paradise, primer minibus con capacidad para 19+1 pasajeros 100% eléctrico, por ende, amigable con el medioambiente. Jaime Fuchslocher, subgerente comercial de la marca HIGER en Dercomaq, comentó que "la electromovilidad llegó para quedarse,

la vemos principalmente en buses urbanos eléctricos, furgones de reparto y camiones última milla, pero no había modelos con esta capacidad de pasajeros, convirtiéndola en un transporte privado de experiencia única dada sus características de altura de cabina de 1.80 mts y silencio casi absoluto dentro de la misma, dando

máximo confort a sus usuarios". Dentro de las principales industrias que hoy utilizan este tipo de minibus 100% eléctrico son las empresas de transporte, turismo, hotelería, mineras, municipalidades o entidades de gobierno. "Muchos sectores han comenzado a tomar en cuenta en su operación cómo afectan al medioambiente, tomando medidas para mitigar efectos negativos que puedan ocasionar en su quehacer", enfatiza Fuchslocher. 🌱

¿Cuáles son los neumáticos para los caminos de Chile?

Cada zona de nuestro país puede ser un desafío, rutas con relieves y rocas, climas cambiantes o carreteras con alto flujo vehicular pueden complicar la llegada al destino elegido. Por ello Goodyear diferencia las características por zona para elegir el mejor compuesto para tu vehículo. Zona Norte y Litoral Central: hacia el norte o el litoral central, los neumáticos recomendados por Goodyear son los EfficientGrip Performance e Eagle F1 Asymmetric en la categoría para autos hatchback y sedanes, los cuales

brindan un mejor agarre sobre todo tipo de terrenos y una excelente capacidad de frenada en todas las condiciones gracias a un mejor contacto con la carretera. Para la Zona Sur, en tanto recomienda para SUVs o camionetas 4x4 el Wrangler All-Terrain, neumático robusto para pick-up/SUV,



con uso mixto, que ofrece desempeño excepcional gracias a su diseño y tecnología superiores. Con gran agilidad en terrenos difíciles como barro, arena y piedra. 🌱

Crece expectativas de negocios para operadores logísticos



Un aumento en la calificación obtenida por la digitalización de procesos y de la cantidad de empresas que invierte en proyectos de innovación y desarrollo (I+D) son algunos de los resultados del Barómetro de la Logística de Comercio Exterior 2022, desarrollado por el Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) y la Fundación Conecta Logística. En su última aplicación, cuyos resultados están disponibles en el Observatorio Logístico (www.observatoriologistico.cl), un 47% de las más de 300 firmas

que participaron en la medición, señaló que sus niveles de demanda por servicios logísticos externos se incrementaron a casi el doble que en 2021. Esto cuando sólo un 25% esperaba un aumento. Quienes tuvieron una proyección más cercana a la que arrojó el Barómetro fueron los operadores (compañías que prestan estos servicios logísticos), de los cuales un 46% previó un crecimiento para el año 2022. Casi 5 de cada 10. De hecho, un 56% declaró también disponer de una alta capacidad para satisfacer la demanda. 🌱



Epysa Buses y Reborn desarrollan bus eléctrico

Buscando acelerar la migración hacia la movilidad sostenible en el país, Epysa Buses y Reborn Electric Motors concretaron la llegada a la Región de Tarapacá del Senior Reborn Minero, el primer bus 100% eléctrico fabricado en Chile. Se trata de un bus Marcopolo con autonomía de 200 kilómetros y una capacidad de 24 pasajeros. Está equipado con distintas tecnologías que permiten una mejor experiencia para el usuario, como aire acondicionado, calefacción y cargadores USB, entre otras. Edith Vega, Jefa de Marketing de Epysa Buses señala que "ampliar el acceso a la movilidad eléctrica es de gran valor para Epysa Buses, por ello, llegamos hasta la región minera de Tarapacá con nuestro Senior Reborn minero, un bus que no solo garantiza aire puro en su paso, también nos permite concientizar a las personas y evidenciar el compromiso que tenemos de seguir aportando a la movilidad sostenible del país y contribuir activamente a cuidar el medio ambiente" 🌱

CAMIONES DEL PASADO, LA RUTA DEL RECUERDO

Una vez más nuestro amigo Franco Muñoz rescata del recuerdo a viejas glorias de las carreteras chilena y sus tripulaciones que forjaron el presente de esta hermosa actividad.

Memorias del transporte Chileno



1

Camión 1: Hermosa postal cedida por Fernando López, de su abuelo Pedro Poblete posando junto a un hermoso Pegaso 1064, del año 1974 llevando un skidder Timberjack en traslado consolidado.

Camión 2: Hace algunas semanas, y por motivo de los lamentables incendios que aún afectan al sur de nuestro país, el gobierno hizo el llamado a todos quienes tuvieran equipos skidder para el combate del fuego en los bosques. Estos equipos skidder corresponden a tractores articulados de gran tamaño, con articulación central y siempre con tracción 4x4 o 6x6 y equipados con un winche trasero, o garra, de gran potencia para arrastrar troncos durante las faenas de cosecha, y cuya pala delantera está diseñada para realizar cortafuegos de manera muy eficiente. En esta imagen de principios de los años '90, cedida por Jonathan Almendares, su tío posa junto a su Mercedes-Benz NG1632 trasladando sobre una rampla plana 2 skidders John Deere nuevos de paquete.



2



3



4

Camión 3: Desde el Puerto de Valparaíso llega este extraordinario recuerdo, gentileza de Jorge Ahonzo, y junto a su hermano Hugo Ahonzo (QEPD) cuando a principios de la década de 1980 tuvieron la oportunidad de conducir algunos de estos hermosos Mack F700 6x4 y R600, modelos realmente exclusivos para la época.

Camión 4: Hace algunas semanas comenzó la operación de MAPA, un proyecto de ampliación de la planta de celulosa que Arauco tiene en la ciudad homónima, y que convierte a la planta ubicada en el Bío Bío en la más grande del país. En esta imagen de 1976, una dupla de camiones Mack están en plena faena de carga de rollizos de pino radiata, al interior de un predio Bosques Arauco, cuando aún era una sociedad dirigida por Corfo, por eso ambos camiones tienen logo estatal en sus puertas.



5

Camión 5: Nuestro amigo Patricio Aballay nos envía este tremendo aporte desde Rancagua, de un Fiat-Iveco 330-30HT con tracción 6x6 que condujo su tío Juan Aballay el año 1988 y que era propiedad de Endesa Chile, cuando aún era una empresa Corfo. Este equipo, configurado a pedido para transportes especiales, era utilizado para el traslado de transformadores y otros componentes que se utilizaron en la construcción de distintas centrales hidroeléctricas a lo largo de Chile.

Camión 6: Desde la hermosa y austral ciudad de Punta Arenas compartimos este recuerdo realmente singular, gentileza del grupo Enapinos, donde vemos un robusto Mack DM con tracción 6x6 que fue parte de los equipos utilizados por ENAP en las faenas de prospección petrolífera en la región de Magallanes.

Camión 7: Desde la zona norte proviene este ejemplar único en Chile, como lo fue este equipo Aveling Barford AB690 tolva 6x4 traído desde el Reino Unido y que formó parte de la flota de la constructora Vecchiola de Copiapó. Aporte enviado a la página de Recuerdos de Vecchiola, de nuestro amigo Hugo Trucker.

Camión 8: Rendimos nuestros respetos a los Bomberos de Chile y también a los brigadistas que incansablemente han seguido luchando contra los ya controlados incendios forestales, que afectan a numerosas ciudades y poblados sureños, con las terribles consecuencias en pérdidas humanas y materiales. Saludamos y enviamos nuestro apoyo a los miles de voluntarios de bomberos, muchos de ellos conductores del rubro del transporte, que han dejado sus familias y vacaciones de lado por apoyar a las familias del sur de Chile, a quienes también enviamos un fraternal saludo para que puedan salir adelante de este complejo escenario.



6



7



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
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

