

PERFIL DEL NUEVO MINISTRO ANDRES GOMEZ-LOBO





presente en las Principales Marcas del país.











































Calidad Garantizada.

Completo surtido para tu motor.

Encuéntranos en nuestra amplia red de distribuidores y sucursales a lo largo de todo el País.

www.cummins.cl



PROYECCIONES 2014 DE LA INDUSTRIA

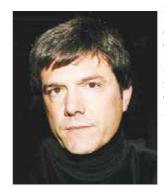
Un año más ajustado en lo que a crecimiento económico del sector se refiere será 2014 en comparación a los anteriores, según las opiniones y proyecciones de altos directivos de la industria. En este reportaje consultamos a líderes y ejecutivos de marcas y del sector automotor sobre las



perspectivas del mercado. el tema tributario y qué esperan de las nuevas autoridades ministeriales.

PERFIL DEL NUEVO MINISTRO DE TRANSPORTES

Andrés Gómez-Lobo, académico y consultor de empresas e instituciones, es el nuevo titular de Transportes y Telecomunicaciones del gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet.



Perfil del flamante secretario de Estado y una síntesis de la agenda de temas que los transportistas esperan trabajar con él, quienes recuerdan la participación de Gómez-Lobo en ENATRANS 2013, en Estación Mapocho.

CENTRAL DE COMPRAS, **PROYECTO** ASOCIATIVO DEL **GREMIO**

Se encuentra en fase de desarrollo el proyecto de Central de Compras de la Confederación Nacional de Dueños de



Camiones. Estructurado sobre una base asociativa, la iniciativa tiene por objetivo que los socios de la CNDC tengan un mecanismo para comprar y vender en conjunto servicios, productos e insumos, mediante sistemas de economía a escala.

PARO PORTUARIO, **EXPERIENCIA IRREPETIBLE**

El prolongado paro portuario de enero pasado generó consecuencias muy negativas para muchos sectores, en particular a los transportistas de carga. Por fletes que dejaron de hacerse, se calcula en unos 80 millones de dólares las pérdidas que a todo nivel han debido asumir las



empresas del rubro, efectos que se siguen sintiendo en la actualidad.

Revista del Camionero – Edición Nº 178 / Marzo 2014



Director: Juan Araya Jofré • Editor General: Diego Ramírez Toro • Marketing: Adriana Doñas Echeverría • Arte y Diseño: Mónica Poblete Ortega • Venta y Publicidad: Teléfono (56-2) 29637700, Fax (56-2) 29637701 • Fotografía: Equipo Revista del Camionero • Dirección: Almirante Barroso 93, Santiago • Preprensa e Impresión: QuadGraphics.

Revista del Camionero es editada por la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile.

Directorio Nacional

Presidente: Juan Araya Jofré • Vicepresidente: Juan Bassi Estay • Secretario General: Ramón Morrás Simón • Tesorero General: Patricio Mercado von Bussenius • Prosecretario General: Augusto Péndola Morales • Protesorero General: Sandra Cabezas Díaz • Director Nacional de Organizaciones: Alfonso Escribano de la Fuente • Director de Transporte Nacional y Costos: Miguel Jara Sánchez • Director de Transporte y Tránsito Internacional: Nelson Vergara Bórquez • Directores Nacionales: Héctor Sepúlveda Lezcano y Miguel Cárdenas



Nuevos Scania Streamline.

ECONOMÍA COMO NUNCA SE VIO.

Los camiones más económicos que se conocen, ahora más económicos todavía.

Nuevos Scania Streamline en versiones G y R. Hasta 4% más de economía de combustible, junto al rendimiento superior de los motores Scania. Además, presentan cabina rediseñada, asientos premium y un nuevo color azul metálico.

Y con el paquete de servicios Scania, la disponibilidad alcanza niveles impresionantes.

Nuevos Scania Streamline, bajo consumo, máxima rentabilidad.







NUEVAS AUTORIDADES SECTORIALES

Un nuevo gobierno asume el mando, hecho importante para el sector transporte para los siguientes cuatro años. Esta Confederación desea a las nuevas autoridades el mejor de los éxitos en su gestión y espera mantener la política de puertas abiertas que ha habido hasta ahora, con varias líneas de trabajo en desarrollo.

El Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Andrés Gómez-Lobo, es un profesional que conoce bien el área. Formó parte del equipo programático de la Presidenta Michelle Bachelet y en su anterior gobierno ejerció el cargo de jefe de asesores del entonces Ministro René Cortázar. Tiene experticia en esa cartera y los distintos ámbitos que ella regula y administra. El Subsecretario Andrés Bowen estará a la cabeza de los equipos técnicos ministeriales.

La autoridad que asume conoce a los operadores y el mercado. Nos acompañó en el Encuentro Nacional del Transporte Terrestre que en septiembre de 2013 realizamos en el Centro Cultural Estación Mapocho. Allí fue panelista, participando en plena campaña electoral. Sabe, pues, nuestro interés por el progreso del sector, el trabajo de promoción para mejorar las oportunidades de los pequeños empresarios, que son más del 90 por ciento de los transportistas.

Conoce nuestras urgencias, la escasez de conductores profesionales y las limitaciones que implica para la industria. En seguridad vial, los robos de camiones y de cargas. La situación de los transportistas en la Araucanía, que sufren ataques incendiarios y exponen sus vidas. En materia internacional hay mucho en proceso, partiendo por la necesidad de despejar trabas que complican el transporte internacional, principalmente con Argentina. Nos preocupan igualmente las definiciones sobre reforma tributaria, en el sentido de que no se perjudique a las pymes.

Hay una amplia agenda de trabajo que buscamos profundizar. Parte de ella está referida a infraestructura vial: la necesidad de aumentar el número y los estándares de calidad de las zonas de descanso en las carreteras, asunto de múltiples aspectos, pues se cruzan aspectos de seguridad vial, regulaciones laborales, de horarios, de trabajo y de salud de los camioneros. Sentimos que en este tema hay un gran déficit, porque hasta ahora un trabajo coordinado con Obras Públicas no ha existido.

Abrigamos la esperanza de que las nuevas autoridades tomen en sus manos con decisión lo que sigue pendiente. Lo importante es trabajar en beneficio del transporte de carga carretero, que moviliza el 95% de las mercaderías. Esperamos, pues, trabajar en mutua colaboración y lograr mejores y más desarrolladas políticas de transporte.

Juan Araya Jofré

Presidente Nacional CNDC



ENTREGA INMEDIATA

VENTA · RESPUESTOS ORIGINALES · SERVICIO TÉCNICO CERTIFICADO CUMMINS SANTIAGO Casa Matriz: Av. A. Vespucio Norte 1397, Salida 11, Quilicura F.: (02) 327 62 50 CONCEPCIÓN: Camino a Coronel 3455, San Pedro de la Paz · LOS ANGELES: Longitudinal Sur Km. 509 TEMUCO: Panamericana Sur 2715, Padre las Casas · PUERTO MONTT: Panamericana 161





PROYECCIONES DE LA INDUSTRIA PARA 2014

l presente año 2014 se abrió como un año de cambios y se presenta con expectativas de distinto tipo en lo económico, social y político. La industria del transporte, particularmente los proveedores, no está ausente en este panorama. Revista del Camionero entrevistó a altos directivos de importantes empresas líderes, quienes nos dieron a conocer sus puntos de vista.

Formulamos tres conceptos; el primero, sobre las proyecciones esperadas para este año; segundo, el planteamiento de una reforma tributaria anticipado

por el nuevo gobierno. Finalmente, qué pasos espera de las autoridades entrantes en relación al desarrollo de la industria. De las respuestas recogidas, es posible señalar que los entrevistados prevén que 2014 será un año más ajustado para el sector y que eso estará determinado por el menor crecimiento en áreas claves de la economía. También, que es deseable que el nuevo gobierno dé señales concretas y rápidas de lo que quiere hacer en el tema tributario y la agenda económica, para despejar desconfianzas que puedan sentir operadores y actores de la industria.

Por si no lo has notado, tu empresa necesita un Volkswagen Delivery.





Tú eliges

12 cuotas 0% interés

O

Carrocería gratis

Línea Delivery

- Modelos: 8.160 y 10.160
- Motor Cummins ISF de 3.800 cc.
- Tecnología Euro V.

- Caja de cambio ZF / S5-420 HD.
- Fácil conducción y estacionado.
- Apto para diversas opciones de carrocería.
- SISTEMA DE FRENOS 100% AIRE.

Camiones Volkswagen, hechos a la medida de tu negocio.

Ventas | Servicio | Repuestos (?) (2) 2322 4242 - www.camionesvw.cl



Porsche Chile SpA: Av. Presidente Edo. Frei Montalva Nº 9829, Quilicura, Santiago.

Distribuidores: Calama MACO S.A. - Antofagasta MACO S.A. - Copiapó CARMONA Y CÍA. - La Serena CARMONA Y CÍA. - Valparaíso MACO S.A. - Rancagua MACO S.A. - Talca CECOR S.A. - Concepción MACO S.A. - Los Ángeles CECOR S.A. - Temuco CECOR S.A. - Pto. Montt MACO S.A.

Promoción 0% de interés válida para crédito a 12 cuotas plazo con un pie mínimo del 40%, correspondiente a 59.346.974 para el modelo Volkswagen Delivery 8.160, con un valor de 523.367.435 y 12 cuotas de 51.200.500. Costo Total del crédito 523.752.974. Pie de 510.784.970 para el Modelo Volkswagen Delivery 10.160, con un valor de 526.962.425, 12 cuotas de 51.382.324 y Costo Total del Crédito de 527.372.858. El otorgamiento del crédito está sujeto a verificación de antecedentes comerciales y financieros según políticas FORUM. Promoción 0% de interés válida sólo con financiamiento FORUM. Carrocería gratis incluyer carrocería plana sin baranda de 6 metros de largo por 2,5 metros de ancho, con planchas diamantadas de 2,5 millimetros de espesor. Tiempo de instalación de acuerdo a disponibilidad de proveedor. Ambas promociones son válidas hasta el 31 de marzo de 2014 o hasta agotar stock de modelos Volkswagen Delivery 8.160 y 10.160.



Nuestras estimaciones para la industria de Camiones en 2014, nos sitúa en un rango entre 14.500 y 15.000 unidades.

Esto da un volumen levemente inferior al de 2013. Claramente se están apreciando algunos signos de desaceleración económica que impactan negativamente la demanda de nuestros bienes industriales. Por otra parte, la depreciación del peso frente al dólar llevará a que los precios de la industria tengan un alza; no es necesario que recuerde que los reajustes de tarifas que pueden hacer nuestros transportistas a sus clientes, están siempre con desfase, así que tendremos por este lado un desincentivo que claramente impactará en las renovaciones de flota.

PROYECCIONES SOBRE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE PARA 2014



Gustavo Castellanos, Secretario General de ANAC

El mercado de camiones es el reflejo de la actividad económica. Dentro de las principales variables que permiten proyectar este mercado están las holguras

de caja de las empresas no mineras, que se han ido reduciendo, por lo que disminuirán sus planes de inversión. La inversión privada en maquinarias y equipos muestra una desaceleración importante, y aunque la inversión en obras se mantiene alta, con una variación anual de 5%, su nivel es menor que en 2012. Otra variable, el precio del cobre, que conlleva un proceso de ajuste de costos de la minería nacional. Estos factores, entre otros, apuntan a que en 2014 se espera un escenario similar al de 2013, pero con un probable sesgo a la baja, por lo que proyectamos una venta de 14.500 unidades de camiones, una baja de 2%, respecto de 2013.



Roberto Beckdorf, Gerente División Camiones de Kaufmann

Para 2014 la proyección de venta debería ser similar o levemente inferior a la de 2013. Básicamente, porque será un año de cierta inestabilidad política

en lo que respecta a las condiciones tributarias para el período. El mercado estará expectante en esta materia y por ende se mostrará con cierta cautela al momento de invertir. También es un año en que los proyectos mineros se encuentran en fase de estabilización por costos, no va a haber una gran inversión que haga que este año sea explosivo en ventas como fue 2012. Este período tenderá a ser similar a 2013, tal vez un poco más bajo, basado en la posición política y en los commodities, principalmente por la situación económica en los mercados de exportación y la inestabilidad de las divisas, factores de real importancia considerando que Chile se nutre principalmente de las exportaciones. Sin embargo, no tenemos una lectura precisa de cómo viene el mercado y qué se va a hacer, incluyendo el sector laboral y los impuestos.



Marco Salazar, Gerente General de Camiones Faw

Esperamos que la industria total de camiones se sitúe alrededor a las 14.500 unidades con un MS de origen Chino de aproximadamente 20 %, unos 2.900 vehículos.



Juan Francisco Novión, Gerente General de Epysa

Creo que este año será muy similar a 2013, cuando las ventas de camiones estuvieron en unas 14.500 unidades. En el mercado de remolques y ramplas debiera esperarse una proyección en

torno a ese número.



Francisco Margozzini, Gerente General de Maco International

Estamos estimando una industria muy similar a la de año 2013. Esto significa que deberíamos tener ventas por entre los 14.000 y 14.500 unidades.



Patricio Romero, Gerente General de Global Motor S.A. - Dongfeng

Estimamos un mercado para camiones de 14.500 unidades aproximadamente.



Iván Abud

Sólo me será posible opinar cuando realmente conozcamos los alcances técnicos de la propuesta. Por ahora, sólo puedo indicar que si bien los mecanismos de aumento de fiscalización para disminuir la evasión

y elusión, me parecen alineados con la marcha y desarrollo económico del país. Sin embargo, enfrentado a situaciones de un posible aumento de la tasa de impuestos a las empresas y la posible eliminación o reemplazo del FUT, me parece que si no se hacen cuidadosamente y en forma coordinada con los actores del mercado, se puede generar un impacto negativo sobre las empresas y sus inversiones.

DISCUSIÓN SOBRE EL TEMA TRIBUTARIO, ANTICIPADO POR EL NUEVO GOBIERNO



Gustavo Castellanos

Que en el caso particular de este sector no signifique un impacto en los cientos de microempresarios que trabajan en éste, como así también no afecte significativamente a aquellos que han logrado transformarse en

medianas empresas. Las microempresas son grandes generadoras de trabajo y de movilidad social en todos los países que están en vías de desarrollo.



Juan Francisco Novión

Los empresarios con conciencia social no nos cerramos a la posibilidad de un cambio en los impuestos, en la medida que esa reforma vaya en beneficio de la educación gratuita y de calidad para los sectores más desposeídos. Esos mayores

recursos que llegarán al Estado vía impuestos deberán tener un canal directo y la reforma tributaria debe ser hecha con el objetivo preciso de recaudar fondos destinados a una buena educación para los estudiantes más pobres. No para otra cosa.



Roberto Beckdorf

Esperamos más información sobre las políticas que se implementarán para el sector. Como esto no va a estar claro hasta que el nuevo gobierno tome las riendas, los empresarios se están comportando de una manera

muy cautelosa a la espera de las condiciones para 2014, ya que la industria del transporte maneja costos y márgenes bastante acotados, por cuanto es un rubro muy competitivo. Entonces, no hay mucho espacio cuando varían las bases impositivas, ya que un negocio que estaba más o menos bien o estable se puede transformar en un negocio malo. Por eso, las empresas están cautelosas, haciendo lo justo y necesario, entendiendo sí que los grandes compradores de nuestro cobre, acero y otros permitirán que sea un año estable, tal vez una leve tendencia a la baja.



Francisco Margozzini

Es importante considerar que, como país, necesitamos que la economía mantenga su dinamismo, especialmente este año que se inicia con algunas señales de desaceleración. Se debiera tener en cuenta los efectos en

la inversión y dinamismo que cambios en el tema tributario podrían generar y que, al final, pueden afectar negativamente el crecimiento de Chile y a quienes se pretende beneficiar con estos cambios.



Marco Salazar

Que se defina e implemente a la mayor brevedad posible la propuesta final de reforma para que se eliminen las eventuales desconfianzas que podría generar una propuesta de este tipo. La dilación de estos temas generan temores y contrae los negocios, afectando de

forma directa a la pequeña y mediana empresa de cualquier rubro, entre ellos el transporte, que requiere mucho dinamismo, pues las pymes generan más del 80% del empleo del país.



Patricio Romero

Espero que no genere una barrera de entrada, sino más bien incentive a la inversión de nuevos actores con dineros frescos desde el extranjero. Por otro lado, que nos permita recaudar los dineros necesarios para invertirlos

en beneficios para disminuir la brecha económica, principalmente en educación.

¿QUÉ ESPERA DE LAS NUEVAS **AUTORIDADES?**



Juan Francisco Novión

El equipo del Ministerio de Transportes del gobierno del Presidente Piñera hizo un trabajo muy positivo en varios frentes, especialmente la gestión de la Subsecretaria Hutt. Quienes estamos vinculados al sector o somos parte

de este nunca habíamos sentido más cercanía y sintonía, porque se trabajó en todo. Hay una serie de proyectos que enfrentar y la agenda del transporte requiere de un duro esfuerzo. Espero que las nuevas autoridades mantengan la política de apertura y nos permitan colaborar en pro del beneficio del sector.



Gustavo Castellanos

Un programa de recambio de camiones, que permita sacar de circulación el 17% del parque de camiones que tiene más de 17 años, los que aparte de los problemas de seguridad que conllevan, son vehículos que generan alto nivel

de emisiones. Por otra parte, para paliar la escasez de choferes profesionales, consideramos que se deben implementar dos acciones: un programa de capacitación de los choferes actuales y la formación de nuevos choferes.



Francisco Margozzini

Que se evalúe el cambio o modificación de algunas leyes que hoy no tienen sentido, dada la realidad vial que tenemos y las tecnologías y especificaciones que tienen los camiones, como por ejemplo liberar el largo máximo en los equipos de transporte.



Patricio Romero

Firma de los primeros proyectos, actualmente en espera de aprobación de las autoridades. Aprobación inmediata de recursos para las compras detenidas respecto a renovación de capitales de trabajo. Definición respecto al tema energético con proyectos concretos.



Marco Salazar

Las nuevas autoridades deberían despejar a la brevedad las dudas respecto de las nuevas propuestas y normativas que se presentaron en el programa de gobierno, y que no guardan relación con la realidad de la operación del parque automotriz en Chile, así como también del camino

de largo plazo trazado por las anteriores autoridades desde el retorno a la democracia.



KENWORTH, marca mundialmente reconocida por su liderazgo en Calidad, Tecnología e Innovación.

DAF, marca mundialmente reconocida por su liderazgo en Eficiencia Operacional.

Número uno en ventas de tracto camiones en Europa en el año 2012.

Dos grandes líderes que cuentan con el respaldo de un especialista, SKC Transporte, una empresa del Grupo Sigdo Koppers.

Líderes en Calidad

▼ Vanguardia en tecnología aplicada al diseño

Máxima Eficiencia



WWW.SKCTRANSPORTE.CL

Consúltenos al 600 837 3900



Casa Matriz: Av. Américo Vespucio 1001, Quilicura, Santiago. sucursales: calama, antofagasta, copiapó, santiago, concepción y temuco.



on un sesgo a la baja se prevé el presente año 2014 para el mercado de camiones en Chile. La Asociación Nacional Automotriz, ANAC, en su informe general del año 2013, dio a conocer una proyección de 14.500 unidades

que se comercializarán este año. Esta cifra representa un 2% menos que el total de vehículos de carga vendidos el año anterior, que fue 14.753, tanto pesados, medianos y livianos.

Las cifras de ANAC confirmaron el ajuste del mercado a las condiciones económicas de desaceleración, que impacta principalmente a la gran minería, pero que también tiene su explicación en otro tipo de factores, como la escasez de conductores profesionales, algo que ha frenado la inversión en estos equipos.

Otra novedad es que este año comenzará a regir la norma Euro 5 o EPA 2007 para los camiones nuevos que ingresen al mercado, que significa motores con menos emisiones contaminantes que las actuales exigencias en aplicación.

ESCENARIO EN DETALLE

Para 2014 se proyecta una venta de 14.500 unidades de camiones, lo que representa una baja de un 2% respecto a 2013.

De esta forma, el presente será el segundo año de menores ventas, contrastando con 2012 y 2011, cuando se comercializaron sobre las 18.000 unidades. Ese tiempo terminó y así ANAC informó que en 2013 fueron vendidos 14.753 camiones. De acuerdo al informe elaborado por la entidad, las ventas "se vieron afectadas en primer lugar por la anticipación de las compras correspondientes al cambio de norma -se refiere a Euro 4 en 2012-; como también por la postergación de proyectos de la minería. Otros factores fueron la escasez de choferes, lo que limita la incorporación de nuevas unidades a las flotas, los grandes proyectos de inversión que se han pospuesto y la variación de los precios al

incorporarse tecnologías de mayor costo".



El estudio señala que estos factores, entre otros, apuntan a que en 2014 se anticipa un escenario bastante similar al año anterior, pero con un probable sesgo a la baja. Por

estas razones, para 2014, se espera una venta de 14.500 camiones, lo que representa una baja de un 2% respecto a 2013.

En este mercado, las variables principales tienen relación con el funcionamiento de las empresas, no solo las de mayor tamaño, sino también las pymes. Por eso, en un escenario de mayor estrechez, confirmado con las cifras económicas del año pasado, "la inversión privada en maquinarias y equipos muestra una desaceleración importante, de 13,7% en el segundo trimestre de 2013". Ello, pese a que las cifras aportados por ANAC dicen que la inversión en obras se

mantiene alta, con una variación anual de 5%, pero su nivel es menor que el de 2012. También se concluye que otra variable de importancia es el precio del cobre, a la baja, algo que conlleva un proceso de ajuste de costos de la minería nacional.

EL GRAN AÑO DE LOS AUTOS, CAMIONETAS Y VEHICULOS COMERCIALES

Al revés de lo que ocurrió con el mercado de camiones, el de vehículos livianos y medianos de pasajeros y comerciales cerró el período 2013 con un sorprendente volumen de 378.240 unidades, lo que representó un incremento de un 12% respecto del año 2012. Sin duda, fue el mejor año en este sector, destacando el crecimiento en los segmentos de camionetas y vehículos comerciales. En lo que a camionetas se refiere, una gran parte, el 76% correspondieron a tamaño mediano, 20% de gran tamaño y solo 4% pequeñas. En tanto, de los vehículos comerciales, la mayor parte, 60%, fueron furgones; 11% minibús y 29% minitruck.

La proyección de ventas para 2014 en lo que a este rubro se refiere, corresponde a un rango de 360 a 340 mil unidades, lo que las marcas y distribuidores estiman una muy buena cifra para el mercado chileno. Esto, a pesar del alza del precio del dólar desde comienzos de año, que eventualmente podría condicionar una mayor expansión de las ventas.



MERCADO DE VEHÍCULOS PESADOS VENTAS 2013

1 M 2 F 3 N 4 (C 5 S S S S S S S S S S S S S S S S S S	MARCA MERCEDES BENZ FREIGHTLINER VOLVO CHEVROLET JAC FORD HINO HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG IVECO	1.529 1.590 853 1.113 962 999 978 834 722 780 536 556 597 498 316 283	% 10,4 10,8 5,8 7,5 6,5 6,8 6,6 5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0 3,4 2,1
2 F 3 \ 4 (0) 5 C 6 F 7 H 8 H 9 \ 10 I 11 F 12 S 13 M 14 C 15 E 16 I 17 M 18 F 19 \ 20 F 21 F 22 \ 23 H	FREIGHTLINER VOLVO CHEVROLET JAC FORD HINO HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	1.590 853 1.113 962 999 978 834 722 780 536 556 597 498 316 283	10,8 5,8 7,5 6,5 6,8 6,6 5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0 3,4
3 \\ 4 (0) 5 (0) 6 F 7 H 8 H 9 \\ 10 I 11 F 12 S 13 N 14 (0) 15 [16 I 17 N 18 F 19 \\ 20 F 21 F 22 \\ 23 F	VOLVO CHEVROLET JAC FORD HINO HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	853 1.113 962 999 978 834 722 780 536 556 597 498 316 283	5,8 7,5 6,5 6,8 6,6 5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0
4 (0 5 c 6 F 7 F 8 F 9 V 10 I 11 F 12 S 13 M 14 c 15 I 16 I 17 M 18 F 19 V 20 F 21 F 22 V 23 F	CHEVROLET JAC FORD HINO HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG IVECO	1.113 962 999 978 834 722 780 536 556 597 498 316 283	7,5 6,5 6,8 6,6 5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0
5 C 6 F 7 F 8 F 9 V 10 I 11 F 12 S 13 N 14 C 15 I 16 I 17 N 18 F 19 V 20 F 21 F 22 V 23 F	JAC FORD HINO HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	962 999 978 834 722 780 536 556 597 498 316 283	6,5 6,8 6,6 5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0
6 F 7 H 8 H 9 N 10 H 11 F 12 S 13 N 14 C 15 E 16 H 17 N 18 F 19 N 20 H 22 N 23 H	FORD HINO HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	999 978 834 722 780 536 556 597 498 316 283	6,8 6,6 5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0
7 H 8 H 9 \\ 10 I 11 F 12 S 13 N 14 S 15 [16 I 17 N 18 F 19 \\ 20 H 21 F 22 \\ 23 H	HINO HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	978 834 722 780 536 556 597 498 316 283	6,6 5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0 3,4
8 F 9 1 10 F 11 F 12 S 13 M 14 C 15 F 16 F 19 M 20 F 22 M 23 F 23 F	HYUNDAI VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	834 722 780 536 556 597 498 316 283	5,7 4,9 5,3 3,6 3,8 4,0 3,4
9 \\ 10 I 11 F 12 S 13 M 14 S 15 E 16 I 17 M 18 F 19 N 20 F 21 F 22 N 23 F	VOLKSWAGEN INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	722 780 536 556 597 498 316 283	4,9 5,3 3,6 3,8 4,0 3,4
10 I I 11 F 12 S 13 M 14 C 15 I I I I I I I I I I I I I I I I I I	INTERNATIONAL FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG	780 536 556 597 498 316 283	5,3 3,6 3,8 4,0 3,4
11 F 12 S 13 N 14 S 15 E 16 I 17 N 18 F 19 N 20 F 21 F 22 N	FUSO SCANIA MACK JMC DONG FENG IVECO	536 556 597 498 316 283	3,6 3,8 4,0 3,4
12 S 13 N 14 C 15 [16 I 17 N 18 F 19 N 20 F 21 F 22 N	SCANIA MACK JMC DONG FENG IVECO	556 597 498 316 283	3,8 4,0 3,4
13 M 14 J 15 E 16 I 17 M 18 F 19 Y 20 F 21 F 22 Y 23 F	MACK JMC DONG FENG IVECO	597 498 316 283	4,0 3,4
14 C 15 [16 17 N 18 F 19 N 20 F 21 F 22 N 23 F 19 N 1	JMC DONG FENG IVECO	498 316 283	3,4
15 [16 17 17 18 19 19 19 19 19 19 19	DONG FENG VECO	316 283	
16 I 17 N 18 F 19 Y 20 F 21 F 22 Y 23 F	VECO	283	
17 N 18 F 19 N 20 F 21 F 22 N 23 F			-, .
18 F 19 N 20 F 21 F 22 N 23 F	MAN		1,9
19 \\ 20 \\ 21 \\ 22 \\ 23 \\ H		294	2,0
20 F 21 F 22 N 23 F	RENAULT	242	1,6
21 F 22 N 23 H	YUEJIN	201	1,4
22 Y 23 H	KENWORTH	163	1,1
23 H	FOTON	157	1,1
	YOUYI	0	0,0
24 F	HIGER	0	0,0
	FAW	119	0,8
25 k	KING LONG	0	0,0
26	SINOTRUK	117	0,8
27	YUTONG	0	0,0
28 8	SHACMAN	66	0,4
29 (GRUPO CHRYSLER	64	0,4
30 [DAF	36	0,2
31 (GOLDEN DRAGON	0	0,0
32 (OTROS	13	0,1
33 .	JBC	4	0,0
34 8	SUNLONG	0	0,0
35 (CAMC	3	0,0
36 1	NISSAN	1	0,0
37 (NISSAIN	1	0,0
38 (CAKY	126	0,9
		L	100%

^{*} Fuente: ANAC Mercado Automotor.

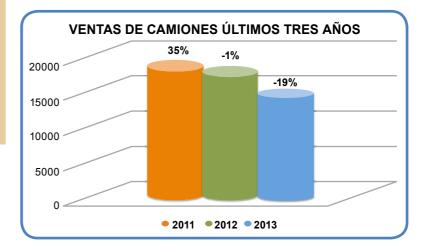
PARTICIPACIÓN DE LAS MARCAS POR VENTAS POR SEGMENTO

Livianos		
1	MERCEDES BENZ	26%
2	JAC	23%
3	JMC	15%
4	CHEVROLET	11%
5	FUSO	6%
6	HINO	5%
7	DONG FENG	4%
8	RAM	3%
9	IVECO	3%
10	YUEJIN	2%
11	JBC	1%
12	FOTON	0,2%
	Total	100%

Me	edianos	
1	HYUNDAI	18%
2	CHEVROLET	17%
3	HINO	16%
4	FUSO	10%
5	JAC	7%
6	VOLKSWAGEN	5%
7	JMC	5%
8	DONG FENG	5%
9	FOTON	4%
10	FORD	4%
11	MERCEDES BENZ	3%
12	YUEJIN	3%
13	IVECO	1%
14	FAW	0,5%
15	JBC	0,3%
	Total	100%

	iotai	100 /6	
Pesados			
1	FREIGHTLINER	17%	
2	MERCEDES BENZ	17%	
3	VOLVO	10%	
4	INTERNATIONAL	9%	
5	FORD	8%	
6	MACK	7%	
7	SCANIA	6%	
8	VOLKSWAGEN	6%	
9	MAN	3%	
10	IVECO	2%	
11	RENAULT	2%	
12	KENWORTH	2%	

Pesados		
13	JAC	2%
14	CHEVROLET	2%
15	HINO	1%
16	SINOTRUK	1%
17	FAW	1%
18	DONG FENG	1%
19	HYUNDAI VC	1%
20	FOTON	0,5%
21	SHACMAN	0,5%
22	DAF	0,4%
	100%	





TENER LA MÁS AMPLIA GA MAS AMPLIA DE SOLUCIONES NO ES LO MISMO





Ventas • Servicio • Repuestos www.dongfeng.cl © 800 750 200





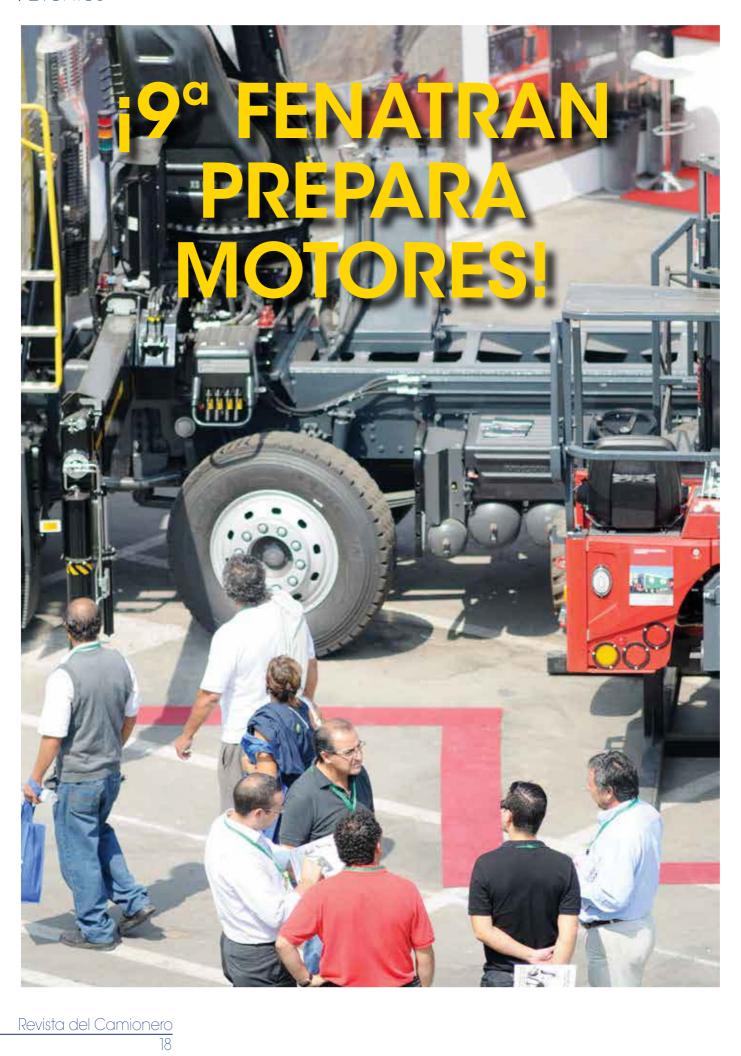
CONCESIONARIOS:
CALAMA: Automotriz Miranda F.: (55) 234 70 03 / Maco F.: (55) 234 82 00 - ANTOFAGASTA: Automotriz Miranda F.: (55) 221 112 / Maco F.: (55) 268 55 00 - COPIAPÓ: Automotriz Carmona y Cia. F.: (52) 253 77 61

LA SERENA: Automotriz Carmona y Cia. F.: (51) 220 02 35 / (51) 228 81 01 - VINA DEL MAR: Cartoni F. (33) 238 38 18 - VALPARAISO: Maco F.: (32) 213 00 00 - SANTIAGO: Casa Matriz F.: (2) 2350 2200 /
Difor Vespucio N. F.: (2) 2841 0090 / Difor Nos F.: (2) 2841 4406 / Grass y Arueste F.: (2) 2485 3185 / Movicenter F.: (2) 2953 9840 / Talciani & Basualdo F.: (2) 2205 5450

RANCAGUA: Del Real Autos F.: (72) 222 52 95 / Maco F.: (72) 244 54 00 - SAN FERNANDO: Antivero F.: (72) 271 44 11 - TALCA: Autocorp F.: (71) 226 01 42 - CONCEPCIÓN: Difor Chile F.: (41) 240 53 00 /
Maco F.: (41) 266 72 00 - LOS ANGELES: Difor Chile F.: (43) 240 34 06 - TEMUCO: Difor Chile F.: (45) 233 73 70 - VALDIVIA: Automotora Pedro Montt F.: (63) 220 66 77

OSORNO: Automotora Pedro Montt F.: (64) 223 37 63 - PUERTO MONTT: Difor Chile F.: (65) 249 24 00 / Maco F.: (65) 249 48 00 - PUNTA ARENAS: Transworld Supply Ltda F: (61) 261 33 26

Eventos





Feria Internacional del Transporte 2014 organizada por ANAC reunirá al mercado más diverso y competitivo de América Latina. Cita será desde el 14 al 18 de Mayo

n un contexto muy especial se realizará en mayo próximo la 9ª Feria Internacional del Transporte FENATRAN 2014, que organiza la Asociación Nacional Automotriz de Chile, ANAC. Las razones son variadas y una de ellas es que la Feria tendrá lugar cuando el nuevo gobierno y sus autoridades sectoriales lleven dos meses, por lo que su presencia marcará el debut ante el mundo del transporte en general. El evento lleva por lema Juntos, Chile Avanza!, y espera reeditar el éxito de las pasadas ediciones con la masiva participación de 57 marcas fabricantes de camiones, buses y vehículos comerciales, algo que lo convierte en el más competitivo de Latinoamérica, donde también tomarán parte los más importantes gremios, autoridades y proveedores que participan del mercado.

En ese contexto, 2014 presenta otra singularidad, toda vez que el mercado apuesta a comportamientos más moderados en lo que a ventas de camiones, buses y vehículos comerciales se refiere, si se comparan las cifras de años anteriores. Con estimaciones que bordean las 14.500 unidades que se comercializarían en todo el año, la Feria se apresta a encantar a los transportistas con sus nuevas propuestas, modelos y avances tecnológicos. Así, la 9ª FENATRAN en medio de un 2014 cuyos motores económicos principales, minería, comercio y construcción, exhiben cierta tendencia a un crecimiento menos veloz,

tendrá el rol de motivar a los operadores. Aparte, este año entra en vigencia la norma Euro 5 para los camiones nuevos, lo que sin duda es un importante elemento para el contenido de la muestra, por lo que se espera la exhibición de modelos con avanzados sistemas de control y reducción de emisiones contaminantes.

Los directivos de ANAC cuentan con que la calidad, magnitud y oportunidad del evento de mayo en Espacio Riesco, constituyen sus mayores fortalezas. "A pesar de que el mercado nacional puede ser comparativamente pequeño, su nivel de apertura y la gran cantidad de tratados comerciales internacionales permite la participación de marcas europeas, asiáticas y americanas, por lo que FENATRAN 2014 es una excelente plataforma de intercambio comercial y de encuentro para los principales actores del sector", afirmó Álvaro Mendoza, presidente del directorio de ANAC. Punto clave de esta Feria serán las ruedas de negocios y oportunidades directas de contactos para vincular a la oferta de las marcas y distribuidores nacionales con los clientes, los transportistas y las empresas que evalúan opciones para reemplazar o modernizar equipos.

"El alcance del transporte terrestre en Chile y el mundo es casi total. Todos los bienes y servicios de nuestra vida cotidiana han pasado en algún momento de la cadena logística por un camión o un vehículo de reparto. Eso

Eventos

explica nuestro lema Juntos, Chile Avanza!, ya que el sector transporte es transversal a todas las industrias de nuestro país, desde la minería a la forestal, desde el sector exportador hasta el retail", agregó Mendoza.

COORDENADAS

La novena versión de la Feria Internacional del Transporte se realizará entre los días 14 y 18 de mayo en el centro de eventos Espacio Riesco, y tendrá un despliegue de 70.000 metros cuadrados de exposición. Contará con la infraestructura necesaria para recibir a sus visitantes con más de



1.800 estacionamientos, servicios, zonas de comida, y salas de reunión, entre otros; además de una serie de actividades destinadas al público profesional, como seminarios con los temas más relevantes para el sector; ruedas de negocios y charlas técnicas para los profesionales.

Organizada por ANAC y producida por FISA S.A. la muestra contará con la participación de 26 marcas de vehículos comerciales, 27 marcas de camiones y 21 marcas de buses y carrocerías, lo que asegura una gran diversidad. Está previsto superar los 15.000 visitantes, la mayoría del ámbito profesional de distintas áreas de negocios; se espera concretar negocios del orden de los 350 millones de dólares.







CONTROL TOTAL DE TU FLOTA



ShellCard pone a tu disposición el nuevo servicio Control en Ruta, con una innovadora plataforma que validará tus cargas de combustibles en forma automática, a través de la detección satelital de tu flota en nuestra Red de Estaciones de Servicio Shell.



OBTÉN AHORA MISMO TU TARJETA SHELLCARD
LLAMANDO AL 800 104 200

QUIÉN ES Y CUÁL ES LA TAREA DEL NUEVO MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNI-CACIONES



ndrés Gómez-Lobo Echenique, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones del nuevo gobierno de la Presidenta Michelle Bachelet, es un académico y consultor de amplia trayectoria en Chile y el extranjero. La cartera que ahora dirige no le es desconocida, pues en el primer período de la mandataria fue jefe de asesores del Ministro de entonces. Gómez-Lobo llega a manejar un cargo que tiene complejidades importantes, porque en la práctica son dos ministerios distintos, Transportes, y el área de Telecomunicaciones. Tres, si se considera que Transantiago tiene agenda propia. El nuevo titular tiene un bajo perfil político. Militante del PPD, en el equipo de campaña de Bachelet su labor fue de carácter técnico. Es más conocido por su trayectoria académica, a lo que se suma su labor en consultorías

internacionales. Hasta ahora no ha descollado por actuaciones que lo hayan expuesto ante la opinión pública. Sin embargo, el sector no le es ajeno ni mucho menos. Entre 2008 y 2010 fue jefe de asesores del Ministro de Transportes y ejerció como Director del Metro de Santiago. En 2013, se integró al equipo de campaña de la Presidenta Bachelet, y ejerció el cargo de Coordinador de la Comisión de Transportes y Telecomunicaciones. Allí le correspondió trabajar en el desarrollo del programa de gobierno. En septiembre pasado, en calidad de tal, acompañó a los gremios del transporte que realizaron la sexta versión de ENATRANS, donde participó en calidad de panelista.

Andrés Gómez-Lobo, 48 años, es Ingeniero Comercial con mención en Economía de la Universidad Católica de Chile. En 1989 fue ayudante de investigación en el



Banco Mundial y con el retorno a la democracia, en 1990, pasó a integrar el Centro de Estudios Económicos para Latinoamérica, Cieplan. En 1997 fue consultor en Oxford Economic Research Associates y desde 1999 a 2007, profesor asistente en el Departamento de Economía de la Universidad de Chile. En esta misma casa de estudios superiores ha sido, desde 2007 al presente, profesor asociado y Director Académico de Magister en Políticas Públicas. En el exterior hizo clases de análisis económico aplicado en la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, España. En su trayectoria profesional se cuentan, entre otros cargos, los de consejero del Gas Consumer's Council del Reino Unido y consultor para el Banco Mundial en diferentes países de América Latina.

TAREAS DE GOMEZ-LOBO SEGÚN EL PROGRAMA DE GOBIERNO

¿Cuáles son las tareas que Andrés Gómez-Lobo tiene para el sector transportista y logístico? En general, la Presidenta de la República ha dejado bastante claro que los criterios de trabajo que se buscará ejecutar están contenidos en el Programa de Gobierno. Este dice, en el capítulo correspondiente a Transporte y Telecomunicaciones, subsector de carga, que se avanzará en una modernización. "Ello implica promover una consolidación de un sector que se caracteriza por su atomización, alta informalidad y baja capacidad utilizada. Sería beneficioso avanzar a un modelo de empresas de logística que ofrezcan servicios integrados,

Actualidad

respaldando una mayor asociatividad y tecnologización de los microempresarios existentes". Luego, el mismo programa de gobierno añade un dato preciso: "Para aumentar la eficiencia logística del traslado de la carga en la macro zona central y abaratar los costos de transporte de mercaderías, evaluaremos el proyecto de construir un centro de distribución de carga al sur de Santiago conectado con los puertos mediante trenes, junto con estudiar su financiamiento y dependencia institucional". El programa de gobierno afirma que con ello se reducirá la congestión vial y los costos de mantención de carreteras en la zona.

GOMEZ-LOBO EN ENATRANS 2013

En septiembre pasado, el flamante secretario de Estado participó en el Encuentro Nacional del Transporte Terrestre de Carga, ENATRANS 2013, organizado por la Confederación de Dueños de Camiones y ChileTransporte, donde integró el panel de los representantes de las candidaturas presidenciales entonces en competencia. Allí expuso sobre las temáticas del sector, aun cuando todavía no estaba listo el programa de gobierno de la Nueva Mayoría. El tema era de alto interés para los operadores, que buscaban conocer las definiciones propuestas para la industria por las candidatas. El actual ministro reconoció la necesidad de seguir avanzando en materias logísticas y de infraestructura, como las zonas de descanso para conductores de camiones. Sin embargo, evitó ahondar en temas como el impacto

de la nueva reforma tributaria y el siempre presente impuesto específico a los combustibles.

Gómez-Lobo tocó más bien puntos técnicos. En el panel del Encuentro del Transporte, dijo que un problema que impide un mejor trabajo a nivel de políticas públicas sectoriales y afecta al transporte es de tipo institucional: la falta de una gestión integrada para aumentar la coherencia y la coordinación. "Falta información para adoptar políticas coherentes, no sabemos las características, ignoramos datos importantes de las cargas; de esta forma, no se puede tener diagnósticos precisos y por lo tanto no es fácil tomar decisiones certeras", apuntó en esa oportunidad.



CRISTIÁN BOWEN, SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES



El Subsecretario de Transportes que trabajará junto al titular Andrés Gómez-Lobo es el joven ingeniero civil de la Universidad Católica, Cristián Bowen, de 33 años. Se trata de uno de los rostros de las generaciones más recientes que conforman los equipos políticos de la Nueva Mayoría. Recientemente cursó un master en Administración Pública en la universidad estadounidense de Harvard, pero la política es uno de los intereses que le apasiona. Bowen, primo de Sebastián Bowen, ex jefe de campaña de Eduardo Frei Ruiz-Tagle en la elección presidencial de 2009, fue candidato a alcalde en las elecciones municipales de 2012, donde enfrentó, apoyado por la DC, a la alcaldesa de Renca Vicky Barahona. Este ingeniero participó en las entidades América Solidaria y Océanos Azules, donde creó «Océanos azules en la calle». Antes tuvo su primera cercanía con el servicio público durante la universidad, cuando trabajó como voluntario de «Un Techo para Chile» precisamente en esa comuna.



ESTE AÑO | TU CONFIANZA SEGUIRÁ SIENDO NUESTRO DESTINO





LA CONFIANZA TIENE NOMBRE: CAMIONES JAC.



DÓLAR Y COMBUSTIBLES **POCO AUSPICIOSO** PANORAMA 2014



arios factores se han combinado en el último tiempo para generar preocupación en la industria por las fuertes alzas de los costos del diesel, las bencinas y derivados del petróleo. El alza en el precio del dólar, la falta de operatividad del mecanismo del SIPCO o sistema de protección de precios de los combustibles, y elevados precios internacionales del crudo, se han confabulado para hacer un comienzo de año más difícil en lo que a este tema se refiere, con proyecciones no muy tranquilizadoras. A lo anterior, se suma la reciente crisis en Ucrania, que al cierre de esta edición estaba en su apogeo y disparó los precios internacionales del crudo.

En cuanto al dólar, desde fines de 2013, cuando empezó la escalada de la moneda norteamericana, ha subido sobre \$ 70, llegando a un promedio de \$ 550 en circunstancias que hasta noviembre era de 475 pesos. Si bien esto es una buena noticia para los exportadores, no es tan alentadora para los transportistas, buena parte de cuyos insumos son importados. La revalorización del peso se combina con el precio internacional del petróleo, que se ubica en un promedio de 100 dólares el barril. Los analistas señalan que el valor del crudo ha tendido al alza impulsando los precios de los combustibles derivados, los que a su vez, y adicionalmente, han sido empujados por el invierno y las bajas temperaturas en el hemisferio norte, que presionan la demanda por combustibles de calefacción, entre ellos el diesel, y por la pronta entrada en mantenimiento de las refinerías, que comprime la oferta de combustibles.

Un tercer elemento es la falta de operación del SIPCO, instrumento a cargo del cual está el gobierno, pero que no ha sido puesto en funcionamiento en lo que va corrido de 2014, pese a que el Ministerio de Hacienda tiene las atribuciones para flexibilizar su aplicación. Esto no es todo. Las alzas de los combustibles hicieron que el Indice de Costos del Transporte, que mensualmente entrega el INE, llegara al 1,3% en enero, mientras el IPC sólo anotó 0,2%. Esto



significa que los costos del transporte fueron superiores a los otros sectores.

Como consecuencia, los márgenes de rentabilidad de la industria sufren riesgo riesgos de deterioro por el alza del tipo de cambio, que hoy se ubica en los \$ 550, algo que hecho subir el precio del diesel a niveles de \$ 690 el litro, mientras las bencinas superan los \$ 900, llegando a lo que medios periodísticos han denominado "niveles históricos". En el caso del petróleo, tiene una incidencia general próxima al 40% de los costos totales de generar servicios de transporte por camión; a ello se suma el consumo de lubricantes, empleados intensivamente en la mantención de los equipos de rodado. El Presidente de la CNDC,

Juan Araya, señaló que los aumentos de precios de los combustibles en el mercado interno, en gran medida debido al dólar, la industria funciona con márgenes muy ajustados, a lo que se suman pagos por facturaciones atrasados que tienen relación con el paro portuario de enero. El dirigente señaló que esperaba que el gobierno hubiera activado el SIPCO, dado que Hacienda tiene las herramientas para hacerlo.

El otro factor de preocupación es la reciente crisis en Ucrania, con la intervención de Rusia en Crimea y la consecuente escalada de precios del petróleo en los mercados internacionales. Rusia es un importante productor de combustibles, pero además controla los puertos de la península de Crimea, que pertenece a Ucrania y por donde se exporta ese petróleo, pero con estatuto de región autónoma y ahora ocupada por los rusos. Otro tema para hacer más complejo el escenario de precios interno.



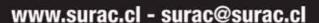
REPUESTOS PARA MOTORES DE CAMIONES Y MAQUINARIA

CATERPILLAR
KOMATSU
CUMMINS
DETROIT
NAVISTAR
JOHN DEERE



SANTIAGO: Panamericana Norte 5281 - F: 2414 6500 / Fx: 2414 6591 - 2414 6592

ANTOFAGASTA F. 227 5110 / CALAMA F. 283 2759 / COPIAPÓ F. 228 7396 / CONCEPCIÓN F. 279 4730 TALCA F. 221 3416 / OSORNO F. 221 2940 / PUNTA ARENAS F. 261 7163







CENTRAL DE COMPRAS EN MARCHA PROYECTO PARA EL GREMIO

on el objetivo de desarrollar economías de escala en favor de las pymes del transporte de carga, aprovechando el potencial que constituyen sus varios miles de asociados, se encuentra en etapa de implementación el proyecto de una Central de Compras de la Confederación de Dueños de Camiones. La iniciativa busca reducir los costos de operación de las pequeñas empresas del sector, negociando insumos y suministros y generar importantes beneficios para los asociados.

La iniciativa se enmarca en el modelo de asociatividad, que se resume en el principio de "comprar y vender en conjunto" mediante economías de escala. Se prioriza la mejora de la capacidad de gestión de las pequeñas y medianas empresas de camiones al adoptar herramientas de competitividad que favorezcan su posición en el mercado. El objetivo de la central de compras es que las empresas que se integren obtendrán mejores precios en sus adquisiciones, con la consiguiente reducción de costos y gastos de carácter general. El esquema busca corregir el desequilibrio existente en la actualidad, que favorece netamente a los proveedores por sobre las pymes del transporte, que en general compran en forma individual y no agrupadas. Una vez en régimen, la central de compras reducirá los costos de adquisición de vehículos, repuestos, suministros y también su financiamiento.

El proyecto cuenta con el apoyo de Sercotec y ya está siendo socializado en distintas asociaciones de la Confederación, tanto en Santiago y regiones. El sistema que se trata de crear es canalizar las compras de varias empresas que operan en el mismo rubro o sector. Al unirse para comprar, se aumenta el volumen, obteniéndose mejores precios y condiciones con los proveedores.

ASOCIATIVIDAD VERSUS DISPERSION

Actualmente, con un mercado del transporte de cargas caracterizado por su atomización y dispersión, con cerca de 40.000 unidades económicas, las mipymes del sector enfrentan una dura realidad, forzadas a competir no solo entre ellas, sino con grandes empresas y consorcios logísticos. Este escenario obliga a la cooperación empresarial para mejorar los resultados y aspirar a márgenes de rentabilidad que les permitan ser sustentables. La razón principal que tendrán las empresas para adherirse a esta central de compras es obtener mejores precios en la adquisición de insumos y servicios, con la consiguiente reducción de costos y gastos de carácter general mediante economías de escala. Como la idea es no solo comprar insumos en forma asociada, sino también vender servicios, lo que se busca es agrupar a las pymes para que postulen a licitaciones en igualdad de condiciones que empresas de mayor tamaño.

Para la Confederación de Dueños de Camiones se trata de una iniciativa importante, que implica el desarrollo de un nuevo beneficio para los asociados. Aún cuando ya está en etapa de lanzamiento, por sus alcances se trata de un proyecto que evolucionará con el tiempo, no sólo en la incorporación de nuevos productos y servicios sino también en la forma en que operará la tecnología asociada a los procesos de compra y de venta.

MANEJO DE COSTOS

Un aspecto importante que complementa el proyecto de central de compras de la CNDC es que los pequeños transportistas sepan manejar sus propios costos, de forma de rentabilizar sus empresas y hacerlas competitivas. En el transporte de carga por carretera, como en cualquiera otra actividad, es preciso conocer los costos empresariales para fijar el precio de los servicios a realizar, que consideren la ganancia a que se aspira. Así, el cálculo y la gestión de costos son herramientas clave de información para una correcta gestión empresarial. Para esto, se requiere adquirir competencias relacionadas con el manejo de costos que permitan realizar una gestión rentable de la empresa. Es importante que el empresario tenga claro los distintos tipos de costos: directos, indirectos, variables, del retorno de un flete; que establezca un sistema comparativo de rutas por valor de costo, que calcule la cuota anual de depreciación de los equipos. Para ello, el proyecto contempla entregar herramientas de capacitación.

Lo importante es que no se parte de cero. Existe el ICT, Indice de Costos del Transporte, que mensualmente entrega el INE, una valiosa herramienta lograda por la Confederación tras un largo trabajo con el sector público, que no se limita a entregar una cifra, sino el comportamiento de la canasta que arroja el promedio del indicador, a su vez formada por cinco grandes grupos. Usada metódicamente, es un elemento que permite indexar las tarifas de los fletes, pero también trabajar en el manejo financiero de los elementos para generar los servicios de transporte.



PROYECTO DE CENTRAL DE COMPRAS SE EXTIENDE AL PAIS

n Santiago y regiones comenzó un intenso programa de divulgación del proyecto de creación de una Central de Compras de la CNDC. En Santiago, los dirigentes de la Federación Metropolitana y en la Tercera Región de Atacama, los transportistas de Asoducam Copiapó, que encabeza el Director Nacional del gremio Héctor Sepúlveda, recibieron los antecedentes de la iniciativa, su contenido, proyecciones y los beneficios que traerá consigo. Asimismo, se informó sobre recientes convenios suscritos por la CNDC. Con gran participación de los socios, a los encuentros asistieron el Presidente, Directores Nacionales y el equipo técnico de la Confederación, más el jefe del segmento Transporte de BancoEstado Microempresas, Jaime Balaguero.





















CONVENIO CNDC-ANDES MOTOR



PARA COMPRA DE CAMIONES FOTON

n convenio para la adquisición de camiones por parte de los asociados al gremio, en condiciones ventajosas y bonificación en los precios, firmaron la empresa Andes Motors y la Confederación de Dueños de Camiones de Chile. Se trata de vehículos de carga de la marca Foton, que comercializa dicha compañía perteneciente al grupo Kaufmann. El acuerdo fue considerado muy positivo y un beneficio importante para los socios de la CNDC que deseen camiones o ampliar flotas. La firma del documento tuvo lugar en la sede de la Confederación a principios de enero y fue rubricado por el Gerente Comercial de Andes Motor, Luis Izquierdo, y por el Presidente de la Confederación, Juan Araya, en presencia de directivos de la CNDC y altos ejecutivos de esa empresa. A este convenio se integró BancoEstado Microempresas, que pone a disposición de los asociados a la CNDC sus líneas de financiamiento. El acuerdo ya está operativo y consulta rebajas de un 5 por ciento para quienes operen con él. Entre los vehículos incluidos en el acuerdo se encuentran los camiones Foton modelo Autman de diversas versiones y motorizaciones, tractos, de carrocería plana y tolvas; desde

el liviano Autman 613 de 3.500 kilos de capacidad de carga, pasando por el modelo 1721 para 11 toneladas, hasta el tolva 3239 para 18,6 toneladas, además de los tractores Auman 1839 y 3339, 4x2 y 4x4 respectivamente. El acuerdo Andes Motor – CNDC permite también adquirir, con descuento, las nuevas camionetas Foton Terracota, vehículo de 2.800 cc y con capacidad de carga para 925 kilos, que fue exhibido por Kaufmann en la Feria Enatrans de 2013 en la Estación Mapocho y que acaparó el interés de los visitantes por sus condiciones, capacidades, tecnología y capacidades.

Foton es una marca china de alta tecnología y confiabilidad de sus productos, y es la que finalmente eligió el grupo Kaufmann para su portafolio de vehículos comerciales y de trabajo de procedencia oriental. Recientemente, Andes Motor recibió la certificación de calidad de Cummins, uno de los fabricantes de motores más importantes a nivel mundial, con lo cual la compañía respalda la calidad del servicio de postventa para todas las líneas de vehículos con motorización Cummins.

Por otra parte, se contempla un sistema de capacitación para quienes adquieran camiones. Esto, mediante un tracto











FORESTAL

COMERCIO

LOGÍSTICA

CONSTRUCCIÓN

DISTRIBUCIÓN

PARA CADA NECESIDAD UN GRAN CAMIÓN

Mayor productividad, menor costo operacional.

AUNARK



613 DOBLE CABINA 613

714 CABINA SIMPLE 915

1117 CABINA MEDIA

FOTON AUMARK, LA MEJOR RELACIÓN PRECIO - CALIDAD \$11.490.000+IVA \$13.673.100 IVA INCLUIDO PRECIO INCLUYE BONO DE \$238,000 IVA INC.













Encuéntrenos en las salas Kaufmann a lo largo del país.

Andes Motor (Av. Gladys Marín 6290) - (Irarrázaval 1200) (Valparaíso: Av. Independencia 2460) • Kaufmann (Arica, Iquique, Calama, Antofagasta, Vicuña Mackenna, Gran Avenida, Quilicura, Nos, Rancagua, Curicó, Talca, Linares, Chillán, Los Ángeles, Temuco, Valdivia, Osorno, Llanquihue, Puerto Montt, Castro, Punta Arenas) • Dibusa (Santiago) • México Automotriz (Santiago) • Carmona (Copiapó, La Serena) • Rosselot (Viña del Mar) • Romanini (Quillota, Melipilla) • Gellona (Rancagua) • Salazar Israel (Concepción) • Tecnosur (Valdivia) • Tecnocid (Osorno) • Varona (Coyhaique).

Walk

Gremio

camión de la serie Auman que estará disponible para las prácticas.

El Presidente de la CNDC, Juan Araya, calificó el acuerdo entre el gremio y Andes Motor como muy conveniente. "Permitirá a los socios activos, que están en los registros de la Confederación, adquirir muy buenos camiones de la marca Foton, que recientemente se han incorporado al mercado y que son muy buenos vehículos de trabajo. De esta forma, con la fórmula de la reducción de precio a

través de una bonificación, estamos permitiendo que los socios puedan renovar vehículos antiguos o bien ampliar sus flotas", señaló el dirigente. Hizo un llamado a los transportistas que se hallan en proceso de adquisición camiones a hacer uso de este instrumento. "Los camiones Auman, en sus distintas versiones, cuentan con el respaldo de una compañía que pertenece al grupo Kaufmann, por lo que el soporte logístico, de repuestos, partes y piezas, está garantizado.



Presidente de la Confederación de Dueños de Camiones de Chile, Juan Araya, y Gerente Comercial de Andes Motor, Luis Izquierdo, en la firma del convenio entre ambas entidades. Acompañan altos directivos de la CNDC, Andes Motor y el jefe del Segmento de Transporte de BancoEstado Microempresas, Jaime Balaguero.



Secretario General de la CNDC, Ramón Morrás, y el Gerente Comercial de Andes Motor, Luis Izquierdo, intercambian la cinta que simboliza el convenio entre ambas entidades.

CAMIONETA TERRACOTA DE FOTON

No solo camiones se pueden adquirir mediante el convenio entre la CNDC y Andes Motor Kaufmann. También la camioneta Terracota de Foton es un vehículo de trabajo equipado con motor Cummins de 2.800 cc. Se trata de una camioneta petrolera, motor de 4 cilindros en línea, con sistema de inyección common rail con una potencia de 160 Hp a 3.600 rpm, con una capacidad de carga de 925 kilos. Dotada de muchas comodidades, tiene aire acondicionado, alzavidrios eléctrico, doble airbag, barras laterales de seguridad en las puertas y pisaderas laterales. Su transmisión es mecánica y viene en versiones 4x2 y 4x4. Es una de las opciones incluidas en el convenio Confederación - Andes Motor y fue muy visitada durante la exhibición en Enatrans, feria realizada el septiembre de 2013.









En BancoEstado Microempresas tenemos el financiamiento que andas buscando para que tu actividad no se detenga. Acércate a tu sucursal más cercana y solicita tu crédito cuando lo necesites.

- · Financiamiento para vehículos nuevos, usados y capital de trabajo.
- Montos desde \$100.000 hasta \$68.000.000.
- Elige 2 meses al año sin pago de cuota.
- Hasta 3 meses para pagar la primera cuota.







AGRETRAM CONSTITUCION INAUGURA SEDE GREMIAL

Ejemplar
esfuerzo
asociativo de
camioneros
de una de las
zonas más
castigadas por
el 27-F

n un gran acontecimiento para los transportistas de la zona, se convirtió la inauguración de las flamantes instalaciones de la Asociación Gremial de Transportistas del Maule, Agretram Constitución, la cual contó con la presencia de directivos de la Confederación y autoridades locales de esa ciudad de la Séptima Región. La nueva sede de la entidad tiene todas las comodidades para apoyar y servir a la labor que realizan sus socios, algo que producto de un esfuerzo asociativo de largo aliento, con el propósito de realzar la tarea que cumplen los transportistas en esta zona eminentemente forestal, indicó el Francisco Retamal Jorquera, Presidente de Agretram Constitución.

A la inauguración asistieron especialmente invitados los integrantes de la directiva de Asoducam Constitución, la otra entidad gremial que agrupa a los camioneros locales. También estuvo el alcalde de la ciudad, Carlos Valenzuela, quien en su mensaje de saludo en el acto inicial, destacó el esfuerzo asociativo y de cooperación gremial para sacar adelante el desafío de la nueva sede, algo notable en una ciudad que recibió como

pocas el impacto del terremoto y maremoto del 27 de febrero de 2010.

Francisco Retamal, en nombre de los camioneros, señaló que levantar la moderna sede de Agretram es el resultado de un esfuerzo en que todos colaboraron, y que el desafío se enfrentó con las dificultades que durante estos años ha debido sobrellevar y superar la ciudad constitutana. "Es algo que nos llena de orgullo, hemos podido concretar el sueño de todos los camioneros que formamos parte de esta asociación", señaló el dirigente.

Por su parte, el Presidente de la CNDC, Juan Araya, felicitó

a los camioneros de Agretram por concretar "un enorme esfuerzo de asociatividad. Con este ejemplo nos queda claro que el mensaje que como gremio hemos difundido, de trabajar unidos, rinde frutos. Yo felicito a la gente de Constitución, que realizan una difícil y sacrificada labor, pero que hacen las cosas bien y por eso tienen resultados como éste, que están a la vista", expresó el dirigente.

Durante la inauguración, las nuevas instalaciones fueron bendecidas; luego, un recorrido por su interior y una cena bailable, con show artístico, amenizaron la velada, en la cual se dio cita el mundo del transporte de la zona.



Retamal, dirigió un emocionado mensaje a los camioneros y sus familias, al culminar el trabajo



Asociados, autoridades locales, dirigentes nacionales, regionales y locales toman parte en el acto de inauguración de la nueva sede de Agretram Constitución.



Presidente de la Confederación de Dueños de Camiones de Chile, interviene en el acto inaugural y felicita a los transportistas por su flamante sede.



En el tradicional corte de cinta, el Presidente de Agretram Constitución, Francisco Retamal; Presidente de la CNDC, Juan Araya, y Alcalde Carlos Valenzuela.



Alcalde de Constitución, Carlos Valenzuela, destacó el esfuerzo de los camioneros de contribuir a la reconstrucción de la ciudad, fuertemente azotada p<mark>or el terremoto y mar</mark>emoto de 2010.



La directiva de Asoducam Constitución, que dirige el transportista Luis Sánchez, junto a sus colegas de Agretram, que los invitaron especialmente al acto.

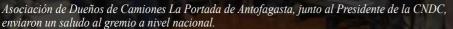




Una cena de camaradería, que incluyó un entretenido show artístico y bailable, culminó los festejos de los camioneros de Constitución, quienes compartieron con sus familias e invitados la alegre jornada.

GREMIO DE REGIONES CON DIRIGENTES DE LA CNDC









Directiva de Asoducam Coquimbo reunida con los Directores Nacionales de la Confederación.

Reuniones de carácter informativo ha sostenido recientemente la directiva de la CNDC con asociaciones gremiales en regiones. En ellas, los afiliados de base han conocido los proyectos que realiza la Confederación, los convenios que se han puesto en marcha y sus beneficios, y analizado con los dirigentes nacionales una serie de materias y noticias de interés relacionadas con la industria. El balance hecho por los directores nacionales de la CNDC de estas reuniones ha sido ampliamente favorable, constatándose el permanente compromiso de los camioneros con su gremio.



EL DESAFIO ES NUESTRA ENERGÍA

LA FAMILIA LUBRAX AHORA MÁS COMPLETA



Call Center de Tarjeta Flota:

Pedidos y consultas de lubricantes:

600 7269599

800 800 221

www.lubraxchile@petrobras.com www.lubrax.com/chile - www.petrobras.com/chile www.petrobrasflota.cl **LUBRAX**°

permite definir restricciones según la necesidad de su empresa.



esta altura siguen sin establecerse con precisión las pérdidas causadas por la huelga de los trabajadores portuarios que durante más de tres semanas paralizó los terminales marítimos, inmovilizando gran parte del comercio exterior chileno. Iniciada apenas unos días de empezar el año, la extensa protesta terminó a fines de enero, pero en el ambiente siguió flotando la sensación de que un conflicto de similares características puede repetirse. Diversos reportes, todos parciales, dan cuenta de las cifras más disímiles, todas muy altas, sobre los 100 millones de dólares. Sin duda, son las pérdidas directas, pero como hay muchos costos ocultos,

es imposible saber con mediana aproximación cuánto se perdió en plata. El paro fue el segundo desde 2013 y se desató porque los dirigentes sindicales denunciaron que las empresas portuarias incumplieron el acuerdo sobre bonos de colación de los trabajadores, adeudados desde 2005.

El transporte de carga fue uno de los sectores más afectados. La Confederación de Dueños de Camiones estimó que 15.000 transportistas se vieron directa e indirectamente perjudicados por fletes que no pudieron hacerse. Cifras globales se empinan a 80 millones de dólares por menor facturación, trabajo que dejó de hacerse, viajes que se perdieron. En las empresas, de todos los tamaños, la



ausencia de facturación repercutió en sus ingresos de febrero, aunque el problema no sólo afectó a éstas, sino también a los conductores profesionales. Un importante porcentaje de los ingresos de los choferes se compone de comisiones por fletes, que al no hacerse significó menores ingresos para estos trabajadores. En medio del conflicto, la Confederación de Dueños de Camiones ofreció sus buenos oficios para propiciar un diálogo que permitiera destrabar la huelga y facilitar el retorno a la actividad. Entre los terminales marítimos con mayores problemas figuró el de San Antonio, seguido por los de la Octava Región, que movilizan grandes cargas forestales. Iquique, Antofagasta,

Entre los sectores más perjudicados aparece el transporte terrestre, con una enorme secuela de fletes que dejaron de hacerse y costos avaluados en 80 millones de dólares.

Huasco, Mejillones, Valparaíso, San Antonio, San Vicente, Coronel, Lirquén y Talcahuano, ahí se concentró el conflicto. Gran parte de los envíos no tuvo más opción que desviarse a puertos que no estaban paralizados e incluso del extranjero.

¿AFECTADOS SOLOS LOS EXPORTADORES?

Al parecer, la opinión pública se quedó con la idea de que los más afectados fueron los exportadores de frutas, pero lo cierto es que toda la cadena de comercio exterior se vio alterada. Al no hacerse cargas y descargas, exportaciones e importaciones sufrieron gravísimos retrasos. Por ejemplo, el caso de los camioneros que transportan vehículos desde los puertos. Andrés Ovalle, Gerente General de Transauto, una de las operadoras del mercado, evaluó el impacto de la siguiente forma. "Sin tener ninguna responsabilidad en el conflicto, no pudimos facturar desde el 3 al 28 de enero, casi un mes completo. Se nos afectó nuestro capital de trabajo, nuestra gente fue amenazada y directamente atacada en forma criminal, resultando al menos 10 autos dañados con pérdida total". Ovalle refirió que luego del término de la huelga, los concesionarios de los puertos empezaron a presionar para forzar el retiro de los vehículos en piso y los que se descargaban a toda prisa, algo sin responsabilidad de los transportistas. "Pretendieron traspasarnos los costos del problema, lo que se tradujo en cobro de parqueos por sobrestadía de los autos en puerto". Como lección del conflicto, Andrés Ovalle dijo que el gobierno y los concesionarias portuarios deben de una vez eliminar las causas que permiten los paros, vale decir, estatuto laboral portuario, Ĉuerpo Naval para operar los terminales, mejores sueldos y condiciones de seguridad, aumentar los trabajadores con contratos permanentes y otras. Así como este caso puntual se replicó numerosas veces, la pregunta sin responder es ¿quién responde e indemniza a los camioneros por los perjuicios causados ? Porque el grado de incertidumbre tan grande no permite proyectar el trabajo.

En cuanto a la distribución de contenedores, estancada por semanas, el presidente de la Asociación de Exportadores de Frutas de Chile, Ronald Bown, lo graficó de la siguiente manera. «Los contenedores que nosotros teníamos retenidos

Actualidad

a partir del 3 de enero, representaban alrededor de 15 millones de dólares en pérdidas. Esos se convierten en 50 millones en total porque hay que agregar la pérdida de imagen y los efectos comerciales», sostuvo. Consideró también que no sólo se vio involucrado al sector exportador sino todos los trabajadores relacionados con esa industria, por la falta de rentas en el comercio, el transporte y las empresas navieras, dijo. Uva de mesa y arándanos aparecen entre los productos más afectados.

Según la Confederación de la Producción y el Comercio, la masiva huelga terminó por manchar la imagen y la credibilidad del país como exportador. Su presidente, Andrés Santa Cruz, destacó que la situación lamentablemente representó «algo gravísimo que afecta la credibilidad de Chile», al poner en riesgo al

sector agrícola de pequeños y medianos empresarios.

Finalmente, tras dos semanas sin acercamiento, funcionó una mesa de negociaciones que no fue tripartita como se esperaba, sino sólo formada por el Gobierno y representantes de los trabajadores. Las empresas portuarias no negociaron



directamente, sino consultadas por la parte oficial a medida que se desarrollaba el diálogo. Por el gobierno la integraron los ministros del Trabajo, Juan Carlos Jobet; de Transportes, Pedro Pablo Errázuriz, y el subsecretario del Interior, Rodrigo Ubilla. Por los trabajadores negociaron 26 dirigentes de los puertos paralizados.



Las secuelas se extienden a la serie de acciones y procedimientos que se debieron hacer tras el fin de la paralización para normalizar los envíos. Son los llamados "costos ocultos". Después de concluir la huelga, la Cámara Aduanera de Chile explicó que las dificultades comenzaron con el retiro de los contenedores desde los puertos afectados, lo que obligó a las empresas a reprogramar su entrega, previa verificación de trámites antes de que la carga pueda salir o entrar. También debe considerarse los cobros de almacenaje por parte de los puertos y costos de sobre estadía de las navieras. Así, para los puertos y los operadores del comercio exterior el fin

del paro sólo implicó el comienzo de una ardua tarea de normalización.

El presidente del directorio de la Zona Franca de Iquique, Luis Alberto Simián dijo que la huelga causó pérdidas inmediatas por más de US\$ 300 millones y que los usuarios del sistema franco nortino fueron los más afectados por una paralización que dañó a la ciudad, al comercio y a los transportistas. Estos últimos estaban decididos a realizar una protesta masiva para exigir la reapertura de las actividades portuarias. Sólo en Iquique el comercio estima en 50 millones de dólares las pérdidas por negocios no realizados que nunca se recuperarán.

MOLESTIA POR RESTRICCION ARGENTINA DE CAMIONES EN PASO CARDENAL SAMORE

esconcierto y profundo malestar entre los camioneros ha causado la determinación de la Subsecretaría de Transporte Automotor de Argentina, emitida el 20 de diciembre de 2013, de prohibir el paso de los vehículos que realicen transporte internacional de cargas peligrosas por la Ruta Nacional N°231, esto es desde el cruce de esta carretera transandina con la Ruta Nacional N° 40 - Villa La Angostura - hasta el paso internacional Cardenal Samoré. La decisión fue posteriormente confirmada por el Ministerio del Interior y Transporte del vecino país, que la autorizó para ser puesta en vigencia desde fines de febrero.

Con esto se quiere evitar que los camiones que transitan entre Chile y Argentina para llevar abastecimientos de este tipo a localidades chilenas patagónicas atraviesen La Angostura y, de este modo, privilegiar el tránsito por el paso internacional Pino Hachado, ubicado en la comuna de Lonquimay, provincia de Malleco, mucho más al norte, en la Araucanía. Argentina explicó que se trata de una "medida de resguardo ambiental" para Villa La Angostura, luego que dicha zona fue declarada "Reserva de la Biosfera" por Naciones Unidas. Asimismo, se aludió a la protección de áreas protegidas como el Parque Nacional Nahuel Huapi, ubicado en el tramo del territorio aludido.



Si bien Argentina deja la alternativa de Pino Hachado, el problema es que en el camino a ese paso fronterizo se ubica el túnel Las Raíces, y la reglamentación chilena prohíbe, a su vez, la circulación de vehículos con cargas peligrosas por túneles. El gremio expuso su preocupación a la Subsecretaría de Transportes, toda vez que el abastecimiento de materiales combustibles para Aysén, Magallanes y localidades fronterizas chilenas se hace por Argentina, ante la imposibilidad de hacerlo por el desmembrado territorio austral chileno.



track

Optimizando la Gestión Logística de Transporte

Seguridad en Transporte
Información Calidad de Servicio
Gestión de Flota Control de Rutas
Cumplimiento

ARAUCANIA



CAMIONEROS PLANTEAN NECESIDAD DE "SEGURO PARAGUAS"

e encuentran en fase de aplicación las medidas de seguridad para la denominada "zona roja" de la Araucanía que acordaron la Confederación de Dueños de Camiones de Chile en conjunto con el Ministerio del Interior y la Subsecretaría de Prevención del Delito. Se trata de tres compromisos sobre aspectos relevantes para el transporte de carga en lo que tiene relación con el flujo por las carreteras donde han ocurrido ataques incendiarios a vehículos, especialmente el sector de Ercilla. Lo más importante es que la CNDC insistió ante la autoridad en la adopción de un "seguro paraguas", que cubra a los transportistas cuyos camiones sean destruidos en atentados violentistas en la zona de conflicto. El gremio enfatizó que dicho seguro debe cubrir a todo el que sea afectado, porque el sentido es que proteja a quienes transitan por las rutas peligrosas, sin perjuicio de su origen.

EQUIPOS DE RADIOCOMUNICACION

La primera medida es la instalación de sistemas y elementos de radiocomunicación para los transportistas agrupados en asociaciones de la zona, 50 equipos destinados a mantener comunicados a los conductores con Carabineros. De esta forma, después de una reevaluación de las necesidades de seguridad, se amplió un primer programa que disponía la entrega de 14 equipos, proyecto al que se añadieron otras 36 unidades, con una inversión total de 30 millones de pesos. Las entidades beneficiadas de estos proyectos son las asociaciones de Purén, Capitán Pastene, Collipulli, Angol y Mininco, que reúnen a un buen número de pequeñas empresas dedicadas al transporte forestal y que transitan por caminos peligrosos, especialmente de noche. Las autoridades del Ministerio del Interior calificaron la medida como una "importante contribución para garantizar la seguridad de los vehículos de carga que circulan por la Araucanía, y que logramos con la Confederación de Dueños de Camiones de Chile".

Otro compromiso del Ministerio del Interior es la operación a partir de febrero recién pasado de las cámaras de televigilancia en Ercilla, foco del conflicto. Estas cámaras empezaron a monitorear el tráfico en la Ruta 5 Sur, proyecto que contó con una inversión de 3.500 millones de

pesos. En número de 42 fueron distribuidas entre Collipulli y Gorbea para operar enlazadas por fibra óptica en línea con la Central de Comunicaciones de Carabineros en Temuco y la Unidad Operativa de Control de Tránsito de esa ciudad. La instalación de esos equipos, que en principio iban a funcionar ya a fines de 2013, se demoró por varias complicaciones, tanto burocráticas como por falta de fibra óptica. Sin embargo, con el sistema en marcha, la autoridad afirmó que a partir de ahora la zona de Ercilla, foco de los atentados, sería uno de los lugares más monitoreados de América Latina. La autoridad también informó que las empresas de telecomunicaciones instalarán más antenas de telefonía y datos con estándar 4G en la Araucanía, lo cual aumentará la calidad de la señal en la zona.

SEGURO PARAGUAS

Como punto central de sus planteamientos, el gremio solicitó al Ministro del Interior la implementación de un seguro "paraguas", que cubra a los transportistas víctimas de atentados incendiarios en la Araucanía. La idea es que dicho seguro se aplique a cualquier camionero víctima de los ataques, sin importar su procedencia. El gobierno se comprometió a estudiar los distintos aspectos de la petición, y mientras quedaría abierta una cobertura de seguros para los transportistas de la zona, un universo acotado de vehículos de carga con un valor de hasta 20 millones de pesos y para pequeños empresarios del rubro, con un precio del seguro asequible y conveniente, materia en la cual ya se ha trabajado con compañías aseguradoras.

El Presidente de la CNDC, Juan Araya, señaló que, necesariamente, este tema debe continuarse estudiando con el nuevo Gobierno, aunque destacó la buena disposición del Ministro del Interior saliente. El dirigente planteó que el seguro paraguas es fundamental, "porque los ataques incendiarios son a cualquiera que pase por la carretera, sin importar de dónde sea; las víctimas pueden ser de Santiago, Concepción o del norte, y a los camiones los queman igual. Por eso para nosotros es importante que el criterio es que el seguro se aplique a quien sea afectado. Por eso hablamos

de un seguro paraguas, y estamos convencidos de que se puede hacer".

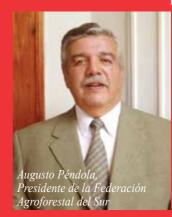
Por su parte, el Ministro del Interior saliente señaló que estos temas se deben trabajar con la mayor rapidez posible y también expresó su interés de habilitar más zonas de descanso para el transporte de carga. Ândrés Chadwick dijo que tener más de estos lugares aumenta la seguridad efectiva para quienes deben circular en estas rutas, y no sólo para evitar atentados nocturnos, sino para que los conductores realicen sus tiempos de descansos y comidas, en beneficio de la seguridad vial.

"Es importante apoyar a las víctimas"

Los camioneros de la zona señalan que la fragilidad de las condiciones de seguridad en el tránsito por la Araucanía los ha obligado a disponer de sus propios sistemas de coordinación y alerta. Por desgracia, eso no es suficiente y se cuentan muchos casos de transportistas, en su mayoría micro y pequeños empresarios que han perdido todo su capital. Augusto Péndola, Director nacional de la CNDC y Presidente de la Federación Agroforestal del Sur, señala que es imperativo hacer cosas para proteger a la gente afectada por el conflicto. "Hay gente que ha quedado en la calle, esto lo sabe la autoridad porque se ha conversado con ellos. Además de perder los camiones, las víctimas han quedado con secuelas, temor de subir nuevamente a un vehículo, el año que se

hace a las familias", afirma

el dirigente.
El dirigente afirma que es muy necesario que se entreguen los equipos de comunicación a los camioneros de la zona. "Ellos están ahí y trabajan en forma constante, de manera que si se consigue establecer una red se habrá dado un paso importante en la seguridad y prevención de atentados", sostuvo Péndola.





En reunión en el palacio de La Moneda participaron el saliente Ministro del Interior, Andrés Chadwick, colaboradores y altos funcionarios de la Subsecretaría de Prevención del Delito. Por parte gremial, el Presidente de la CNDC, Juan Araya; el Secretario General, Ramón Morrás; el Director Nacional y Presidente de la Federación Agroforestal, Augusto Péndola, y el presidente de Agreducam Mininco, Aron Huaiquil.



EL DEVASTADOR ATAQUE QUE ARRUINO LA EMPRESA DE LOS GUTIERREZ

Me destruyeron estos desgraciados". Fue el triste comentario del transportista Enrique Gutiérrez, propietario de los 6 camiones quemados y una maquinaria pesada destruída en el atentado incendiario ocurrido en un sector de Los Notros, Novena Región, a mediados de enero. El ataque tuvo lugar en el aparcadero de la empresa familiar, ubicado en el kilómetro 7 de la ruta S 40, en el tramo que une Carahue e Imperial. Se trata del más grave hecho vandálico ocurrido en el último tiempo, prácticamente de carácter masivo, que perjudicó a un pequeño empresario que avaluó los daños en más de 600 millones de pesos; lamentablemente, los vehículos de trabajo no tenían seguros contratados. El despiadado ataque se llevó los bienes de la Constructora Gutiérrez, compuesta por Enrique, el padre, y Justo, hijo

de éste, quienes prestaban servicios como contratistas para Forestal Mininco, en el sector costero de la Novena Región. "Destruyeron mi fuente de trabajo. Me proyectaba con mi familia y la gente que está trabajando conmigo, son 15 personas, y es devastador ver este panorama. Parece que estuviéramos en Vietnam. Quedamos sin nada", contó el empresario víctima. La empresa de los Gutiérrez hacía transporte de material pues construía caminos para la forestal, labor que desarrollaba desde hacía dos años. "Las utilidades no eran muy altas al ser una empresa familiar, ya que se minimizan al máximo los gastos para poder crecer. Así que nunca nos aseguramos", explica Gutiérrez consultado por qué los camiones no tenían seguros. "Aquí se metieron en un predio privado para destruir. Todo esto podría haberse evitado si se hubiesen hecho las gestiones

que correspondía, se habría frenado la violencia y no habría pasado esto", expresó dolido.

Hasta ahora, no hay culpables, detenidos ni justicia. Conocido el cobarde atentado, la Confederación de Dueños de Camiones expresó públicamente su indignación con lo ocurrido, solidarizó con el afectado y exigió al gobierno y a la justicia hacer todos los esfuerzos para sancionar a los responsables e imponer el estado de derecho que asegure la tranquilidad a los habitantes de la zona. "Sólo días antes habíamos estado coordinando con el Ministro del Interior la implementación de medidas de seguridad para los camioneros de la zona roja", dijo el Presidente de la CNDC, Juan Araya, quien

agregó que más allá de las condenas a estos ataques, "estos hechos demuestran la necesidad de que los violentistas siempre van dos pasos más adelante que todas las



autoridades, y por eso la solución que nosotros queremos es un seguro paraguas, para que pequeños empresarios, como los Gallardo, no queden en la calle si les queman los camiones".



l dirigente camionero de la Araucanía defiende modelo asociativo para el progreso del transporte en la zona, pero hace un fuerte llamado a las empresas forestales a actuar con responsabilidad social y crear oportunidades para todos. Presidente de su asociación desde 2009, cuando se formó, Arón Huaiquil Riffo, coordina una entidad que ha crecido el doble y hoy tiene 48 socios activos con unos 60 camiones, que trabaja con las empresas de la zona y las comunidades mapuche.

¿Cuál es la situación de los camioneros de la etnia mapuche organizados en Agreducam Mininco?

La gente que está en Mininco y pertenece a la etnia somos parte de una entidad gremial tranquila, con ganas de surgir, trabajar y buscar oportunidades. Estamos insertos dentro de la zona que se conoce como del conflicto, pero mantenemos buenas relaciones con la gente de las comunidades, lo que nos ha permitido operar sin mayores problemas. Hoy día nuestra gente puede trabajar tranquila y sin preocupaciones de atentados. Como pequeños empresarios buscamos ser fuente de desarrollo para las propias comunidades, ya que les compramos madera que después entregamos a las forestales.

¿Nunca les han quemado un camión o sufrido amenazas de atentado?

No, la verdad es que por la forma cómo nosotros operamos, somos parte de la solución a las necesidades de las comunidades. No hemos tenido amenazas; sí algunos apedreamientos, pero la misma gente de las zonas ha parado a quienes han hecho eso... No ha llegado a más allá.

¿Cómo trabajan las comunidades y ustedes con ellas? La gran mayoría trabaja con donaciones que les entregan las forestales, más lo que ellos plantan en sus campos. Hay

mucho agricultor mapuche que cultiva cortinas de pinos, de eucaliptus; cuando tienen alguna necesidad los venden, nosotros las retiramos, compramos la producción y las llevamos a las plantas de celulosa, por lo que se crea una fuente laboral que resuelve los problemas de las familias de esas familias.

¿Qué opinión tienen las comunidades y ustedes respecto de los sectores más radicales que han promovido los actos de violencia?

Los sectores más radicalizados pueden tener sus opiniones de cómo ven el futuro, pero la gran mayoría del pueblo mapuche quiere estar en paz, trabajar y desarrollarse, que es lo principal. Para terminar la violencia hay que generar trabajo, porque con trabajo la gente no tiene tiempo para pensar en hacer cosas malas. Pero también hay que ser justos y reconocer que no sólo hay gente radical entre las comunidades, sino también en sectores antimapuche, que también hacen atentados, pero todos los actos violentos se cargan al pueblo mapuche y eso no es así.

¿Qué responsabilidad en el conflicto de la Araucanía le corresponde a las empresas forestales?

La sensación es que las forestales predican sobre responsabilidad social, de producción sustentable, pero en

la práctica no se comportan así. Nosotros, como asociación gremial de camioneros, nos ha costado cinco años conseguir trabajo para tener una proyección. Así que se puede decir que han sido poco aporte en tal sentido, no han cumplido al cien por ciento con lo que significa ser responsables como empresas grandes y buenos vecinos de las comunidades.

Se podría deducir que las empresas forestales, debiendo cumplir un rol de responsabilidad social, no lo asumen y pueden ser un elemento que atiza el conflicto. ¿Usted lo ve así?

Exactamente, porque si esos conglomerados dieran oportunidades de trabajo para la gente y no todo lo transformaran en número y en pesos, se acabarían muchos problemas. Porque esas compañías manejan grandes volúmenes de producción, nosotros vivimos a su lado, somos vecinos. Entonces, hay campesinos sin trabajo, ven





Entrevista

llegar una máquina a botar pinos, pero esa máquina le quita el trabajo a 20 o 30 personas que podrían estar haciendo esa faena... Las forestales dicen que eso es progreso, pero la gente de las comunidades lo que ve es que las plantaciones forestales les secaron sus sembradíos de trigo o los pozos de agua. Entonces, ¿qué puede pensar esa gente? Lo previsible es que se vayan contra las forestales. Yo creo que estas empresas grandes deben ser más competentes en ser socialmente más responsables y abrir más las puertas para que la gente de la zona pueda tener trabajo. Hoy día una gran empresa forestal viene a plantar un bosque, en circunstancias que ese mismo trabajo lo puede hacer una comunidad y luego esta va a sacar recursos de lo plantado. Así se hace en países desarrollados.

La asociación de ustedes trabaja con un modelo asociativo hace varios años, ¿se puede replicar ese modelo en otras asociaciones formadas por transportistas de la Araucanía?

Claro que se puede, pero hay que tener la voluntad de hacerlo y de entender hoy día lo que es la asociatividad gremial e involucrarse en ese tema. Si lo que se busca es llegar a ser como lo que es hoy Mininco, si alguien nos ve como ejemplo, es porque nosotros funcionamos como un equipo, un equipo que trabaja de acuerdo con lo que nosotros pensamos debe ser el sistema asociativo. Bajo esos conceptos claro que se puede.

A pesar del nombre, ustedes no trabajan para Forestal Mininco...

Nosotros trabajamos para CMPC Celulosa, una rama de Forestal Mininco, pero esta última ha sido incapaz de hacernos a la asociación una propuesta seria. Con CMPC Celulosa trabajamos porque acogen más a los transportistas como nosotros, que somos pequeños camioneros. Forestal Mininco funciona con flotas grandes y a nosotros, de alguna manera, nos discriminan, aunque intentamos explicarles que somos capaces de cumplir igual que una gran empresa; pero centralizan sus operaciones con un solo transportista grande y no dan posibilidad a los pequeños como nosotros.

¿Qué falta que haga el Estado chilena para empezar a normalizar la situación en la Araucanía?

Que comprometan más a las grandes empresas de la zona.

¿Cómo se puede hacer eso?

Hoy las empresas grandes está a la siga de que se aprueben sus certificaciones, y si hablan de responsabilidad social y de sustentabilidad hay que involucrarlos, porque ellos venden más gracias a todos los chilenos. Eso es así porque el Estado las subvencionó para que empezaran a producir en gran escala. Y esos recursos, ¿de dónde salieron? de todos nosotros, de nuestros abuelos, padres... pero las forestales no devuelven la mano a lo que el país y el Estado han hecho por ellos.

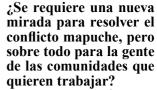
Es decir, las forestales tendrían que preocuparse de generar más trabajo y decente, bien remunerado y trabajar con gente de la zona. ¿Es eso lo que piden?

Exactamente. Que se nos considere de mejor manera que hasta hoy, porque somos capaces de trabajar bien. Eso siempre y cuando seamos asociativos, como Mininco, con iniciación de actividades, con cuenta corriente, formalizados, lo que nos permite que harta gente trabaje con tranquilidad, más el apoyo de la Confederación, que siempre ha sido muy importante, por lo que ha gestionado, las repactaciones de deudas fiscales. Si todo eso lo encadenamos, se puede decir que somos una asociación gremial seria y capaz de asumir responsabilidades más grandes. Falta que el gobierno dé la señal a las forestales para trabajar dando oportunidades a todos. No quiero decir que con eso el conflicto en la Araucanía termine, porque hay otras cosas, pero sí va a disminuir, porque la gente se dará cuenta de que se puede avanzar mejor con propuestas concretas.

¿Qué llamado haría usted a las autoridades del nuevo gobierno que llega en marzo?

Creo que no debiera cambiar la línea que se ha llevado en los últimos años, pero sí profundizarla y exigir, como dije, más responsabilidad social a las empresas. Si hoy, por ejemplo, hemos avanzado en un 50%, la idea es llegar al 100,

y seguir avanzando con los próximos gobiernos sucesivamente.



Por supuesto. Falta más compromiso. Creo que la clase política está fallando, ellos son los que no se ponen de acuerdo. Debiera ser distinto, que nos digan hagamos esto de determinada forma, que sea favorable para la gente de nuestra zona como para todo el pueblo mapuche.



LA MEJOR SELECCIÓN EN NEUMÁTICOS

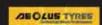
















Casa Matriz: María Josefina 1003 Parque Industrial Santiago Norte, Lampa Santiago.

Fono Central: 562 - 2 96 42 730, Fax: 562 - 2 96 42 756

Sucursal Iquique Zona Franca: Fono: 57 - 57 40 76, Fax: 57 - 57 40 75

Sucursal Antofagasta: Fonos: 6 - 64 99 910 6 - 64 99 916







"ARMADA" CHILENA HIZO GRAN CAMPAÑA EN DURISIMA COMPETENCIA

RALLY DAKAR 2014

l rally Dakar 2014 pasó a la historia deportiva nacional como el primero en que un chileno gana la difícil competencia off road. El resonante triunfo de Ignacio Casale en la categoría de quads o cuadriciclos finalmente coronó los esfuerzos para darle la satisfacción al país de figurar en el podio de los vencedores. En contraste, la marginación del crédito Francisco "Chaleco" López, forzado a abandonar con una grave lesión producto de una caída en su moto cuando se disputaba una etapa en territorio argentino. Los buenos augurios del año pasado se hicieron realidad. El gran rendimiento de Casale, quien anotó un tiempo de 68 horas 28 minutos en su Yamaha Raptor para ganar la competencia, se vio favorecido también con el abandono del argentino Marcos Patronelli, vencedor en su categoría el año pasado. Otro chileno que cumplió una destacada actuación en cuadriciclos fue Víctor Gallegos, quien finalizó quinto en la clasificación general. Este piloto de Punta Arenas se mantuvo en posiciones expectantes y finalmente su buen desempeño tuvo éxito, consagrándose en el top ten de la tabla general. De esta manera, Chile logró una sólida actuación en la serie, con dos compatriotas entre los 5 mejores tiempos de la edición 2014 de este Rally Dakar. Inédito y gran triunfo nacional.

La nota trágica de la prueba internacional fueron los tres muertos que jalonaron el recorrido, incluido el corredor belga Eric Palante. Ninguno de estos decesos ocurrió en territorio chileno.



CASALE CONTRA VIENTO Y MAREA

Lo de Casale no fue un triunfo fácil. Para alzar la corona en Valparaíso, meta del rally, debió superar numerosas adversidades en una prueba que se distinguió por su rudeza y hostiles trayectos. De 40 competidores en quads, sólo 15 pilotos llegaron a la meta, algo que da cuenta de lo crudo de este Dakar. Casale no sólo luchó contra el favoritismo del hasta entonces campeón Marcos Patronelli, sino además batallar con las propias dificultades de la ruta, más la presión de mejorar su gran desempeño del año pasado (segundo en la tabla). Era tan claro que si el chileno quería mejorar, no tenía más opción que ser campeón. A su llegada, Casale demostró su felicidad dando rienda suelta a su emoción. "Gané mi primer Dakar y no lo puedo creer. Aún no me he dado cuenta de lo que he hecho. Logramos el objetivo de ganar; los sueños se cumplen y con mucho empeño se puede lograr cualquier cosa", dijo.

En motos, después de la lamentable salida de "Chaleco" López, quien sacó la cara por Chile fue Daniel Gouet, octavo en la clasificación general en su Honda 450. Esto, después que la mayor esperanza nacional en esta categoría tras López, Jeremías Ísrael, abandonó luego de chocar con el auto de un aficionado cuando se disputaba la décima etapa de la competencia, cuando marchaba en



accidente tuvo lugar en el tramo Iquique y Antofagasta y el destacado piloto sufrió traumatismos múltiples, además de su salida del

Otra gran carta chilena en el Dakar 2014, Jeremías Israel, abandonó tras un choque con un vehículo de unos espectadores.

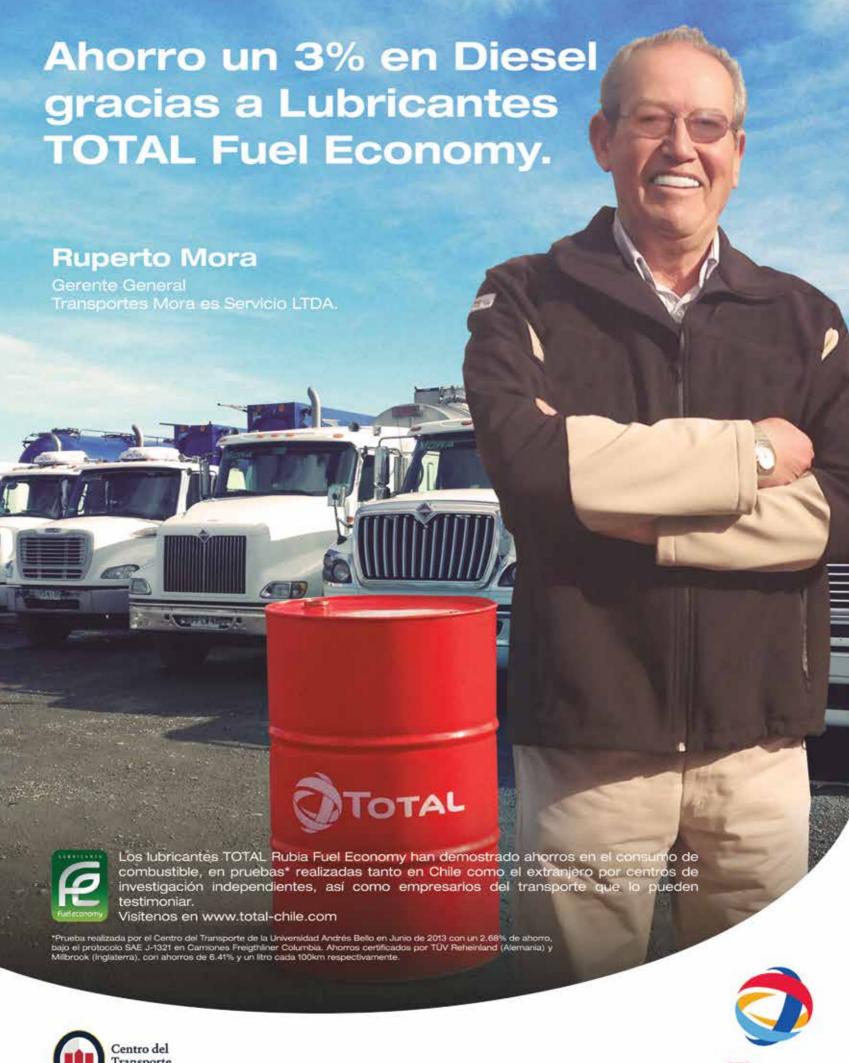
EL ABANDONO DE "CHALECO" **LOPEZ**

La mayor frustración chilena la marcó el abandono de la gran carta nacional, Francisco "Chaleco" López. Todo el mundo tenía puestos los ojos y las esperanzas en la actuación que iba a brindar el piloto de KTM. Tras un comienzo auspicioso después de salir del punto de partida, en la ciudad argentina de Rosario, López se accidentó en la sexta etapa, cuando estaba en el kilómetro 211 del tramo Tucumán - Salta. "Chaleco" frenó tarde en una curva y cayó pesadamente con su moto a una quebrada de unos seis metros, suficiente para dejarlo fuera de combate. La máquina quedó destruida en la parte frontal, mientras el corredor, muy afectado por el accidente, debió activar el sistema de emergencia satelital de la moto para pedir ayuda. Un helicóptero de la organización rescató a «Chaleco» y lo trasladó hasta el campamento en Salta, donde fue atendido por los médicos del Dakar y derivado a cuidados clínicos. López sufrió una fractura en la mano izquierda, un corte en la rodilla y contusiones múltiples, debiendo abandonar la difícil prueba antes de atravesar a territorio chileno.





Herido, Francisco López fue izado al helicóptero que lo rescató después de sufrir el grave accidente que lo sacó de competición.







LA PRUEBA MAS DURA

De que el Dakar 2014 fue complejo y difícil, qué duda cabe. Desde que el rally se corre en América del Sur, todo indica que esta ha sido la prueba más ruda y complicada. Y no solo por lo áspero y hostil del circuito, disputado en la práctica en Chile y Argentina, sino también por los 3 muertos que quedaron en el camino. Lo más impactante fueron las muertes, ocurridas cuando la competencia se desarrollaba en territorio transandino. De los 431 vehículos que empezaron la competencia sólo 206 largaron en la última etapa, que culminó con la meta en Valparaíso. Es decir, más de la mitad de los corredores quedó fuera, incluyendo el belga Eric Palante, hallado muerto al lado de su moto Honda por causas no aclaradas durante la quinta etapa. Antes de ocurrir esta tragedia, habían fallecido un periodista y un aficionado al desbarrancar la camioneta en la que viajaban siguiendo la competencia, en territorio argentino.

Hechos extraños tampoco faltaron. El francés Stephane Peterhansel, ganador el año pasado en la categoría autos, Austin Mini, y quien iba a ser el indiscutible vencedor en la versión 2014, fue sobrepasado en la última etapa por su compañero de equipo, el español Nani Roma. Este ya había sido campeón del Dakar en motos en 2004, mientras que Peterhansel ganó 11 veces la carrera, seis de ellas en motos y cinco en autos, incluyendo la edición 2013. «Mi objetivo no fue salir segundo, pero ya está", dijo el francés. Y así ocurrió, los tres Mini cruzaron casi juntos la línea de meta por el mismo orden en el que se repartieron la clasificación general.







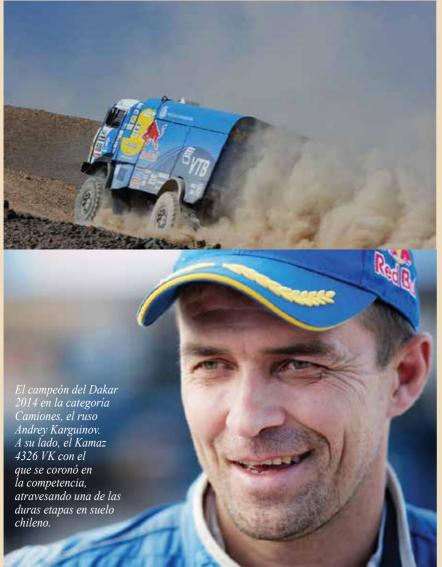
HINO SE ALZO CON LA VICTORIA EN CAMIONES SUB 10 LITROS

Tuevamente el equipo japonés Hino Sugawara logró la victoria en el Dakar 2014 en la categoría camiones sub 10 litros. Además, el team conquistó la duodécima posición en la clasificatoria general de camiones. Los nuevos camiones de competición de la Serie 500 Hino fueron muy bien evaluados por sus pilotos, especialmente por su agilidad, potencia y resistencia. El camión Nº518 fue pilotado por Teruhito Sugawara, mientras el 532 por el legendario Yoshimasa Sugawara, conocido mundialmente como "el hombre de hierro del Dakar". Sugawara es el piloto de mayor edad - 72 años -, y figura en el libro de récord de Guiness por ser el único piloto que ha competido en todas las categorías y que ha llegado 31 veces consecutivas a la meta del Dakar.

En la meta en Valparaíso, el equipo Hino fue recibido por directivos locales de Hino y por el Presidente de Hino Motors, Masakazu Ichikawa, quienes felicitaron efusivamente a las tripulaciones encabezadas por los pilotos Teruhito y Yoshimada Sugawara.



EL PESO DE LOS KAMAZ RUSOS SE IMPUSO NUEVAMENTE



iempre son espectaculares. Constituyen la atracción mayor del Dakar. En los lugares que pasan nadie queda indiferente. Son los camiones que compiten en el Dakar y que movilizan un gran contingente humano y logístico. Desde hace años, el liderazgo en esta categoría lo detentan los rusos, y la versión 2014 del rally no fue la excepción, alzándose con el trofeo el equipo comandado por Andrey Karguinov a bordo de un Kamaz. El piloto europeo debió entablar dura lucha con el holandés Gerard De Rooy, pero finalmente se hizo dueño de la primera colocación en la clasificación general tres etapas antes de que finalizara el rally. Si bien es primera vez que Andrey Karguinov se tituló campeón, en ediciones anteriores estuvo muy cerca de la meta, y en 2013 obtuvo el tercer puesto. Con Karguinov primero, De Rooy debió conformarse con el segundo lugar, mientras la tercera ubicación fue para otro ruso, Eduard Nikolaev.







FILTROS DE CAMIONES Y SU USO ADECUADO

Por Ariel Vergara, Ingeniero de Servicios Kaufmann



os buenos filtros de camiones son aquellos que en su composición electro-mecánica incluyen los más altos estándares de desarrollo tecnológico en calidad y seguridad, que cumplen a su vez con las más exigentes certificaciones.

El filtro de aire de combustión evita que materias abrasivas penetren en el cilindro del motor, reduciendo el desgaste mecánico o de contaminación del aceite del motor. En cuanto al filtro de aceite, es necesario detallar que en todo motor se produce fricción o rozamiento entre las partes que componen el bloque, más preciso, donde se están tocando o engranando las piezas móviles. Estos rozamientos pueden erosionarlos y vencerlos. Por eso es preciso lubricar con aceite de motor en cantidades exactamente dosificadas,

para reducir el desgaste y rozamiento.

Este aceite, además, sirve para refrigerar el motor. Lógicamente, el aceite sólo podrá realizar sus cometidos si se encuentra, perfectamente.

limpio, libre de partículas extrañas que desgasten las piezas o dificulten el correcto funcionamiento del motor. El aceite que circula debe depurarse de todos los residuos y es aquí donde los filtros de aceite deben eliminar rápidamente las partículas extrañas, permitiendo tener un aceite limpio, incluso en condiciones extremas de utilización.

La función del filtro de combustible es proteger el sistema de inyección en los vehículos diésel. Además eliminan las impurezas presentes en el combustible que pueden proceder de diferentes fuentes:

- 1.- Contaminación durante la producción, el transporte, el almacenamiento, las reparaciones y otros.
- 2.- Entrada de las partículas a través del sistema de ventilación del depósito de combustible.
- 3.- Contaminación con las impurezas y la oxidación presentes en el depósito o en los conductos de combustible.
- 4.- Condensación de agua en el depósito de combustible debido a las variaciones de temperatura.





Antivuelco - Frenos ABS Calibrador de presión de neumáticos









Periodicidad del cambio

Si los filtros no se reemplazan según lo estipulado por el fabricante, se puede generar lo siguiente:

- 1.- Disminución de la vida útil del motor (desgaste prematuro de componentes móviles).
- 2.- Aumento del consumo de combustible.
- 3.- Pérdida de potencia.
- 4.- Humos visibles por el sistema de escape.
- 5.- Contaminación excesiva del medio ambiente.

Renovar de acuerdo al ambiente donde se hace trabajar el camión

La determinación de los intervalos de mantenimiento programado de los filtros y llevar a cabo el mantenimiento regular, ayuda a asegurar que el vehículo tenga un funcionamiento seguro, confiable y un rendimiento óptimo. Un programa de mantenimiento adecuado también contribuye a minimizar el tiempo improductivo y a proteger las garantías del producto. Para determinar los intervalos de mantenimiento correctos de los filtros, se debe determinar primero el tipo o condiciones de servicio en que se utilizará el vehículo. La mayoría de los vehículos operan en condiciones que pertenecen a los siguientes los tres tipos de servicio.

A: Servicio severo.

Se aplica a vehículos que recorren hasta 100.000 kilómetros

por año o que operan en condiciones severas. Ejemplos del uso que requiere este programa son:

- Funcionamiento en carreteras en muy mal estado o con mucha acumulación de polvo.
- Exposición a calor y frío intensos, aire salobre y otros climas extremos.
- Frecuentes viajes de corta distancia.
- Funcionamiento en zonas de construcción.
- Funcionamiento en la ciudad tal como camiones de bomberos y de basura.
- Funcionamiento en granjas.

B: Servicio Mixto.

Se aplica a vehículos que anualmente recorren un máximo 100.000 kilómetros en condiciones normales. Ejemplos del uso que requiere este programa son:

- Funcionamiento principalmente urbano y áreas con alta densidad de población.
- Transporte local con desplazamiento infrecuente en autopistas.
- Recorridos con alto porcentaje de arranques y paradas.

C: Servicio Carretero.

Para vehículos que anualmente recorren más de 100.000 kilómetros con un mínimo de operación con arranques y paradas frecuentes. Es el caso de:

- Entregas en la región que principalmente requieren viajar en autopistas
- Transporte interprovincial e internacional.
- Funcionamiento en carreteras con kilometraje anual alto.

MAXIMA CALIDAD EN CADA COMPONENTE





CASA MATRIZ: Panamericana norte 19.100, lampa. Fono 2-714 1910. IQUIQUE: Vizcaya, Ruta A-16, Km 10, Lote 2, Alto Hospicio. ANTOFAGASTA: Indumotora One, Pedro Aguirre Cerda 7414, Fono 55-539 095 COPIAPÓ: Callegari, Ruta 5 Norte, Km 813, Fono: 52-236 222. LA SERENA: Callegari, Av. Panamericana, Parcela N°3 Voga Sur, Fono: 51-212040 VIÑA DEL MAR: Cartoni, Limache 4765, El Salto Viña del Mar, Fono 32-238 3803. CONCEPCIÓN: Cecor, Av. Alessandri 1885 Fono 41-278 6898. PUERTO MONTE: Indumotora One, Ruta 5 sur, Km 1010. Lone 2-A.





or mayoría absoluta de votos fue ratificado en el cargo de Presidente del Consejo Nacional de la Pequeña y Mediana Empresa, Conapyme, Rafael Cumsille, el histórico máximo dirigente del comercio detallista chileno. De esta forma, en votación libre y democrática en la que participaron las 8 ramas que integran la máxima organización gremial del sector, quedó superada la impasse por el cuestionamiento a la anterior elección presentado por cuatro entidades integrantes.

La nueva directiva de la entidad, a la que pertenece la Confederación de Dueños de Camiones de Chile, fue definida en enero, mediante proceso eleccionario ordenado por el Segundo Tribunal Electoral de la Región Metropolitana, que determinó acoger una impugnación a la pasada elección, en la cual también había sido electo

Rafael Cumsille. El período que tendrá este directorio será bastante acotado, como destacó el ratificado presidente, puesto que se extenderá hasta agosto, cuando se realizará una nueva Enape.

De esta forma, la directiva de Conapyme está integrada, además, por Héctor Sandoval, presidente de los taxistas colectivos agrupados en Conatacoch, como primer vicepresidente; Verónica Contreras, presidenta de los transportistas escolares, segunda vicepresidenta; Héctor Tejada, presidente de la Asociación de Ferias Libre, tercer vicepresidente, y Marcos Carter, presidente de Fenabus, cuarto vicepresidente. Completan la lista la prosecretaria Sandra Rubilar, dirigenta de los transportistas escolares, y el protesorero Patricio Mercado, de la Confederación de Dueños de Camiones.

RAFAEL CUMSILLE: "ESTO ES GREMIO, NO POLITICA"

Junto con un llamado a la unidad y a trabajar en equipo, Rafael Cumsille manifestó que a través de una representación



auténticamente gremialista buscará contribuir en pro del mundo mipyme. Señaló que su cargo exige apartarse de consideraciones políticas o de cualquiera otra clase que no tengan que ver con lo estrictamente global, porque su tarea es defender a todas las pymes, sin exclusión.

El dirigente expresó también que las ocho entidades que forman la multigremial pueden tener miradas distintas sobre los mismos temas, como pueden ser la reforma tributaria o el impuesto a los combustibles, algo perfectamente legítimo porque los gremios son autónomos. "Si hay decisiones que involucren a todos, serán adoptadas por unanimidad", explicó Cumsille, quien expresó su sincero reconocimiento a todas las entidades que integran Conapyme por el alto espíritu gremial demostrado, que permitirá desarrollar con fuerza la defensa de las legítimas aspiraciones del sector.

Sesión de trabajo de Conapyme con motivo de la elección de directorio de la multigremial.

DISPONEN BENEFICIO DE REPROGRAMACION DE DEUDAS TRIBUTARIAS EN MORA GESTIONADO POR CONAPYME

En el marco de la recientemente promulgada ley 20.727 sobre obligatoriedad de la factura electrónica, se dispuso el beneficio de la reprogramación de deudas tributarias para los contribuyentes morosos. Ello, en virtud de que dicho beneficio fue incluido en la citada ley, promulgada y publicada en el Diario Oficial el 31 de enero pasado. Al explicar la reprogramación de deudas, el Ministro de Hacinda. Folias Larraín, indicá que con metitos de la ley.

Al explicar la reprogramación de deudas, el Ministro de Hacienda, Felipe Larraín, indicó que con motivo de la ley de facturación electrónica, se acordó conceder un nuevo

período dentro del cual puedan acordar con la Tesorería General de la República convenios de pago de sus obligaciones fiscal en mora. Así, se concede un período de seis meses contados desde la publicación en el Diario Oficial de la presente ley, para que los contribuyentes concurran a la Tesorería General de la República a hacer los respectivos convenios de pago. Los convenios de repactación podrán hacerse hasta un máximo de 36 meses, en cuotas fijas o variables, correspondientes a compromisos tributarios impagos sujetos a cobranza administrativa o judicial.

FACTURACION ELECTRONICA

Entre sus principales características, la ley 17.727 estableció la obligatoriedad de emitir en formato electrónico facturas de venta, facturas

de compra, liquidaciones factura y notas de débito y crédito. El Ministro de Hacienda informó que el criterio de aplicación es de carácter progresivo, y que se legisló de tal forma de no perjudicar a las pymes, existiendo un plazo de 36 meses para que las empresas se asimilen al nuevo sistema. La facturación electrónica deberá ser implementada por unas 500.000 empresas, de todos los tamaños, por lo que en 2017 culminará el plazo para que todas estén en el nuevo régimen.



Ven a la Confederación por tu LIBRETA DE REGISTRO DIARIO DE ASISTENCIA

de Conductores de Vehículos de Carga Interurbanos

IMPORTANTE:

La nueva Libreta de Registro Diario de Asistencia rige desde el 14 de Diciembre de 2009 y su uso es OBLIGATORIO, según Resolución 1213 exenta de la Dirección del Trabajo, publicada en el Diario Oficial con fecha 16 de Octubre de 2009.

CUMPLE CON LA LEY. EVITA MULTAS Y SANCIONES.

Despachos a Regiones, Ventas y Pedidos en: Almirante Barroso 93, Santiago. Teléfono: (02) 2963 7541. O pídela por correo electrónico a <u>contabilidad2@cndc.cl</u>



AMPLIARAN PRIMER TRAMO DE RUTA 5 NORTE



A fines del primer semestre de este año comenzarán a ejecutarse las obras de ampliación del primer segmento de la Ruta 5 Norte, acceso y salida de Santiago. Ello, luego de comenzar el proceso de licitación de la Autopista Aconcagua, con el que se espera ampliar los primeros 15,2 kilómetros del camino, desde el enlace Quilicura hasta el peaje Lampa. En ese trayecto, la carretera se ampliará desde las actuales 3 a 4 pistas futuras, con cobro por tag pero con la eliminación del actual peaje de Lampa. El anuncio lo hicieron la Ministra de Obras Públicas, Loreto Silva, y el Gerente General de la Autopista del Aconcagua – Globalvía, Jorge Rivas.

Según indicaron las autoridades, quienes transiten por esta nueva infraestructura pagarán una tarifa de \$ 50 por kilómetro. La Ministra del MOP aseguró que sólo habrá tarifa en horario normal y punta, por lo que no se aplicará cobro de saturación. Por su parte, el Gerente General de Globalvía indicó que el proyecto "beneficiará a más de 2 millones de personas, principalmente de la zona norte de Santiago, de las comunas de Quilicura, Lampa y Colina". Respecto del cobro tarificado por tag a lo largo de los 15 kilómetros de 4 pistas, dijo que en ambos sentidos "habrá vías no tarificadas con un estándar similar e incluso

mejorado en relación a lo que conocemos hoy como la salida y entrada de Santiago por la Ruta 5 Norte".

En el proceso de licitación compiten seis empresas que recibieron las bases de licitación: Claro Vicuña Valenzuela; Constructora Hochtief; Besalco; FCC Construcciones, Compax; y Ferrovial.

Detalles de la iniciativa

El proyecto de tramo urbano de Ruta 5 Norte se inicia en el Nudo Quilicura con Avenida Américo Vespucio, donde termina la concesión de Autopista Central, en el kilómetro 26, y se extiende hasta la actual plaza de peaje Lampa. El proyecto contempla la habilitación de 4 pórticos de cobro electrónico por sentido, emplazados en distintos puntos, entre Vespucio y actual peaje Lampa. La actual plaza de peaje Lampa se eliminará, quedando sólo una caseta por sentido para el cobro manual.

El proyecto contempla obras de conectividad peatonal, incorporando una veintena de pasarelas, atraviesos, enlaces, retornos y paraderos de transporte público. Se incorporarán cierros antivandálicos en cuatro atraviesos y 22 enlaces.



Revista del
Camionero
recorrió sector
de trabajos
cuando falta
un año para
la entrega
de remozado
viaducto

n año cumplió la ejecución de los trabajos del proyecto de recuperación y modernización de la cuesta Las Chilcas, en la Ruta 5 Norte. El Ministerio de Obras Públicas y la empresa Globalvia concesionaria Autopista del Aconcagua, se encuentran en la plenitud de las faenas que deben culminar en 2015, cuando los obras queden listas y se entreguen al uso. Los objetivos de este proyecto, que tiene una inversión de 65 millones de dólares, son aumentar el standard de seguridad de la carretera y también su capacidad. Los trabajos en Las Chilcas abarcan el tramo entre los kilómetros 74,2 y 78,9 en el paso que conecta las regiones Metropolitana y Quinta, en el sector donde la cadena montañosa se encuentra con el valle del río Aconcagua.

Revista del Camionero realizó un recorrido por la zona de faenas, con el propósito de constatar el nivel de avance, justo en el período estival, cuando se produce un importante aumento en los flujos. Lo que se observa es que los trabajos están debidamente señalizados

y hay información suficiente para advertir a los usuarios acerca de los horarios de restricción; igualmente la disposición de medidas de separación, barreras New Jersey y señalización luminosa, han sido desplegadas de modo adecuado para garantizar un flujo seguro, en una ruta con elevado movimiento de camiones.

Mientras duren las obras, hay tres pistas operativas: dos en sentido sur dirección Santiago, y una en sentido norte dirección Los Vilos. En fechas y situaciones de alta demanda, se habilitan temporalmente tres pistas en un sentido, como una medida de gestión de tránsito para facilitar la circulación.

Mejoras Cuesta Las Chilcas

La cuesta Las Chilcas se encuentra ubicada en un complejo escenario geográfico-geológico, con una fuerte pendiente producto de la elevación del terreno, marcado por la presencia de grandes rocas metamórficas que

quedaron expuestas en la superficie en pasadas eras geológicas. Además, el lugar está cruzado por el estero Los Loros, lo que obligó a construir un viaducto cuando, originalmente, décadas atrás, se construyó el camino, llamado entonces carretera Panamericana Norte.

Lo que se busca es ampliar los terraplenes y así entregar al uso público calzadas separadas por barrera de seguridad, con habilitación de bermas pavimentadas en ambos sentidos; además, tercera pista de subida para vehículos lentos y una reducción de la pendiente y radio de curvas más abiertas. Por lo tanto, la reducción de las curvas y la separación física entre las vías, que hoy no existe, impedirán que los vehículos se crucen en dirección contraria. Asimismo, la Cuesta Las Chilcas tiene un alto tránsito de camiones, los que alcanzan altas velocidades producto de las pendientes de la cuesta, algo que la convierte en un foco importante de peligro e inseguridad, sobre todo si se suma a las curvas el alto tránsito de vehículos livianos,

por la inexistencia de una separación entre las vías. En la zona ha habido muchos accidentes y uno de los mayores riesgos es su larga bajada que va a rematar en una curva cuando la cuesta termina y se abre paso al valle del Aconcagua; ahí se construye una pista de frenado para los vehículos pesados que bajan. Actualmente, si un vehículo queda en panne o tiene una emergencia, no tiene dónde ponerse sobre seguro, y menos en la noche. Para resolver esta carencia se trabaja en la creación de zonas



de detención, con postes para teléfonos SOS, lechos de frenado y paraderos de buses en ambos lados.

Así, todas estas mejoras van a permitir circular a una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora, en tanto que otra de las modernizaciones será el retorno desnivelado e iluminado junto a la localidad de Meiggs.

Lo más importante es que, cuando se entregue al servicio la nueva Cuesta Las Chilcas, se eliminará una fuente importante de accidentes carreteros.







Actualidad



Integrado de Comercio Exterior, Sicex, nombre de la ventanilla única electrónica que conecta los servicios públicos relacionados con el sector, creado para facilitar los trámites de exportaciones e importaciones. El lanzamiento de la plataforma tuvo lugar en el puerto de Valparaíso y estuvo a cargo del Ministro de Hacienda, Felipe Larraín, titular de la cartera que coordinó la creación e implementación del mecanismo. Sicex es el primer módulo de exportaciones, que permitirá a más del 90% de los envíos al exterior ver facilitada su tramitación, basado en las experiencias de los modelos más exitosos, principalmente en Asia. Aunque su puesta en servicio ya comenzó, se irá completando en el transcurso de 2014.

"Mediante el nuevo sistema se facilitará la labor de comercio exterior. Un único ingreso electrónico permitirá el seguimiento de cada operación, en línea en todas las partes del proceso, con lo cual se terminará la tramitación en paralelo con los servicios por separado, como ocurre hoy. Ahora el usuario, los privados y los servicios públicos pueden seguir cada operación e intervenir cuando les corresponda, por lo que se ganará en trazabilidad y confiabilidad de las operaciones", dijo el Ministro de Hacienda.

SISTEMA 24/7

La ventanilla única de comercio exterior funciona las 24 horas de los 7 días de la semana, sin interrupciones, y su soporte operacional es el portal web www.cisexchile.cl al cual pueden acceder unas 10.000 empresas exportadoras y 70.000 importadoras, 270 agentes de aduana y compañías de courier. Entre los beneficios, se destacó la reducción de costos en un 50 por ciento, eliminación de documentos impresos, menor burocracia, un sistema centralizado en línea y mucho ahorro de tiempo.

"Es una revolución en la operación del comercio exterior

chileno, ya que hasta ahora estábamos operando con técnicas obsoletas. Con Sicex Chile habrá un portal único para que un micro, pequeño, mediano o gran empresario pueda hacer su operación de comex en línea, siguiéndola en tiempo real. Ya no se va a requerir más la presencia física", sostuvo Felipe Larraín. Hacienda destacó que entre los principales beneficiados aparecen las pymes, que representan más del 40% de las empresas exportadoras, contribuyendo a mejorar su posición competitiva. Felipe Larraín dijo que Chile es una economía muy abierta, con นท comercio exterior que representa el 60% del Producto y envíos por US\$ 80 mil millones.

"Teníamos sistemas que estaban quedando obsoletos, por lo que había que modernizarlos", explicó. La nueva plataforma maximiza el uso de la tecnología para hacer más eficiente y transparente la gestión de las operaciones de comex, optimiza el uso de documentos y hay menos papeleo físico. Opera las 24 Horas y 7 días a la semana, desde cualquier lugar.

Cuando el sistema esté plenamente en régimen, interactuarán 21 agencias gubernamentales. Hoy operan 5 servicios públicos: Aduanas, el Instituto de Salud Pública, Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura, Comisión Chilena del Cobre y Servicio Agrícola y Ganadero. Además, se integran de manera transversal el Servicio de Registro Civil e Identificación, la Tesorería General de la República, el Ministerio Secretaría General de la Presidencia con el soporte de la plataforma de interoperabilidad, e Impuestos Internos. Los otros Servicios Públicos que participan del proceso de comercio exterior serán integrados gradualmente.

EL ORIGEN

El módulo de exportaciones comenzó con el Piloto 2013, luego de la formación de una comisión asesora presidencial en noviembre de 2010, integrada por 5 subsecretarios y a cargo del Ministerio de Hacienda. En esta primera etapa se incluyen las funcionalidades para producto mineros, concentrado y cátodos de cobre, frutícolas como uva, manzana, pera, cereza y otros; industriales, alimentos como carne de ave y cerdo, conservas, bebidas, tabaco, vino, forestal, muebles, metálicos, maquinarias y equipos. El titular de Hacienda destacó los beneficios de SICEX, tendientes a facilitar el comercio exterior, buscando reducir los tiempos promedios de una operación de 21 a 11 días y los costos operacionales a la mitad, junto a una mejora en la gestión de los servicios públicos participantes.



Encabezó la inauguración del Sistema Integrado de Comercio Exterior el Ministro de Hacienda, Felipe Larraín, junto a altos dirigentes de sectores productivos, entre ellos el Presidente y el Secretario General de la Confederación de Dueños de Camiones de Chile, Juan Araya y Ramón Morrás, respectivamente.





KENWORTH EN EXPO TRANSPORTE DE MEXICO

Con sus nuevos modelos T680 y T880, la marca norteamericana de camiones Kenworth participó en una nueva versión de la feria Expo Transporte, realizada en la ciudad de Guadalajara, México, donde tuvo una importante participación. Estos camiones, que cuentan con un potente motor Paccar MX-13 e implementos para asegurar la comodidad del conductor y eficiencia

del camión, han venido más de un millón de unidades en Europa y 40 mil en Estados Unidos. En Chile, Kenworth es representado por SKC Transporte, que informó que en el evento realizado en el país azteca también se exhibieron productos de la división de Paccar DAF, con sus modelos CF 85 y XF 105, los cuales son comercializados en Ecuador, Perú y Chile.

INDUMOTORA QUIERE INCURSIONAR EN CAMIONES PESADOS

El Grupo Indumotora anunció planes de expansión de sus servicios en el país. Con motivo de la inauguración de sus instalaciones en el kilómetro 19 de la Ruta 5 Norte, el Gerente General de la División de Camiones y Buses, Iván Abud, dijo que un objetivo importante es estar presentes en otros lugares en regiones. "Actualmente, tenemos plantas en Puerto Montt y Calama. Otro punto importante es mantener profesionales de calidad; por eso estamos trabajando para mejorar los colaboradores con 10 especialistas en entrenamiento", apuntó. El directivo expresó que hoy este grupo tiene un 16% de participación de mercado, pero que "nos gustaría movernos por sobre un 20%. En buses nos movemos cerca de un 5% y queremos estar por sobre un 10%. Esas son nuestras proyecciones de aquí a dos o tres años". También dijo que así como las marcas de camiones y buses se han sabido especializar en diferentes rubros, como minería, transporte y otros, "Indumotora en cambio tiene gran presencia en vehículos medianos; sin embargo, le falta tener mayor desarrollo en vehículos pesados, para tener más presencia en el mercado chileno". Al apuntar a los desafíos futuros del Grupo, señaló justamente incursionar en camiones de alto tonelaje. "Nos falta tener un mix de productos más cerca de las necesidades de la industria de Chile. Indumotora es fuerte en vehículos livianos y medianos, no tan así en los camiones pesados. Eso es probablemente lo que nos falta, tener mayor presencia en camiones pesados. Esta planta es un esfuerzo para mejorar



DONGFENG TESTEO MODELO EN RALLY DAKAR

Camiones Dongfeng estuvo presente en el rally Dakar 2014 testeando un modelo, el DF4438, en extremas condiciones como las que impone esta exigente prueba. Con esta experiencia, la marca espera conocer y entender las exigencias de este rally y evaluar la posibilidad de participar en futuras versiones. En la imagen, el Dongfeng con la plana ejecutiva de la marca y los pilotos, encabezados por Patricio Romero, Gerente General de Dongfeng.

MAXIMO DIRECTIVO DE SHACMAN INAUGURO NUEVA CASA MATRIZ EN CHILE

Con la presencia del Gerente General de Exportaciones de Shacman, Michael Zhang, fue inaugurada la nueva y moderna casa matriz de la marca oriental, representada en Chile por Indumotora. El alto directivo, en su visita al país, constató en terreno los avances de Shacman en el mercado nacional. Zhang, junto al Gerente General Indumotora, Álvaro Fernández; el Gerente General de la División Camiones y Buses de Indumotora, Iván Abud, y el Gerente Comercial Shacman, Francisco Rodríguez, presidieron la inauguración de las nuevas instalaciones en Lampa. donde se ubica la casa matriz de la marca, además de ventas, repuestos y servicio técnico, con los más altos estándares



internacionales. En otras actividades, el alto ejecutivo chino visitó el local de Indumotora One en Puerto Montt y conoció la operación de Minera Cerro Negro, uno de los clientes de la marca en Chile.











Principales distribuidores e importadores de repuestos para maquinaria y camiones

Nueva línea de repuestos para maquinarias >>>>>

- > Repuestos de motor
- > Rodados
- > Elementos de desgaste











Casa Matriz: Av. Libertador Bernardo O'Higgins 1935 / Santiago

www.transagro.cl





EL GRAN PROYECTO DE INDUMOTORA EN EL KILOMETRO 19 DE LA 5 NORTE

Con una inversión de 42 millones de dólares, Indumotora puso en funciones su gran planta para camiones y buses ubicada en el kilómetro 19 de la Ruta 5 Norte, en la salida de Santiago, y que presta servicios a todas las marcas que representa el grupo, Hino, Hyundai, JMC, Higer y Shacman. El complejo, construido en una amplia superficie de 90 mil metros cuadrados, alberga también las oficinas corporativas de la división Camiones y Buses.

Los ejecutivos de Indumotora indicaron que el complejo fue planificado y construido pensando en el cliente. De este modo, el kilómetro 19 de la 5 Norte se eligió por su accesibilidad, porque está en un centro neurálgico de la industria motorizada, con alta conectividad urbana e interurbana. Asimismo, las dimensiones del proyecto son importantes: el servicio técnico tiene capacidad para atender a más de 1.000 camiones y buses mensuales; amplias áreas de exhibición de unidades de las distintas marcas y estacionamientos para 240 camiones y buses. El recinto cuenta con salas de motores, transmisión, sistema de tratamiento de gases, todo esto en el servicio de post venta. Otro elemento es el centro de desabolladura y pintura, señalado como el más moderno y especializado para vehículos de transporte a nivel nacional. Posee una cabina de última generación para pintar camiones y buses de hasta 15 metros; una mesa geométrica para estirado de chasis de camiones y un puente grúa para desmontajes. En la parte repuestos, tiene un edificio amplio para la venta al mesón a los clientes de las cinco marcas representadas.

El Gerente General de Buses y Camiones del Grupo Indumotora, Iván Abud, dio a conocer los elementos más importantes de las nuevas instalaciones. "Queremos fortalecer nuestra posición en la industria. Nosotros estábamos divididos en muchas partes y el objetivo fue unificar todo en un solo lugar. Centralizar las operaciones nos permite fortalecer nuestra presencia como compañía,

también mejorar el servicio al cliente". Abud destacó las instalaciones que hay ahora, que permiten expandir los servicios a ofrecer, como desabolladura y pintura, testear frenos y otros, de manera de que los vehículos salgan probados para su revisión técnica. "Nuestros colaboradores tendrán una mejor infraestructura, con baños, buses de acercamiento y más bienestar para los trabajadores. "Representamos cinco marcas; en 2006 teníamos un 2% de participación de mercado y hoy tenemos el 16%, quedando de esta manera en el segundo lugar en el mercado".

La construcción de la planta tiene ribetes interesantes. Juan Sabbagh, Premio Nacional de Arquitectura 2002, lideró el desarrollo del proyecto, con el cual obtuvo recientemente el primer lugar en el concurso organizado por el Instituto Chileno del Acero para reconocer la mejor obra de arquitectura en este metal. Iván Abud comentó que "el proyecto comenzó en 2008; entre diseño, arquitectura, y variaciones al proyecto estuvimos varios años. Junto con Juan Sabbagh, estuvimos cerca de dos años evaluando, viajamos a Europa, Brasil, Argentina, para ver cuáles serían los materiales y diseños que queríamos ocupar".

Para su construcción se usó acero de construcción reciclado y hubo un manejo de residuos y control de contaminación ambiental. Indumotora informó que esta planta es la primera en su tipo con certificación LEED o liderazgo en diseño ambiental y energético, por usar materiales reciclados y bajos índices de contaminación. Además, el diseño aprovecha al máximo la iluminación y ventilación natural, posee iluminación LED, control automático de iluminación y áreas verdes. Para el empleo de agua, cuenta con una planta de energía solar para calentarla, artefactos de bajo consumo, planta de tratamiento para el sistema de alcantarillado, que se reutiliza en el riego de las áreas verdes, y un sistema de reutilización de agua en el área de lavado de camiones.

JAC CELEBRO VENTA DE CAMION 5.000 EN CHILE

Camiones JAC celebró la venta de su unidad número 5.000 en Chile, hecho que la marca consideró un importante hito desde el inicio de su presencia en el país, desde 2008. Julio Baeza, Gerente de Camiones y Buses JAC, destacó que la cifra representa la consolidación en el mercado nacional, donde actualmente ocupa el cuarto lugar en el ranking

general. El ejecutivo mencionó la "excelente calidad del camión, nuestra red de concesionarios y sucursales con más de 50 puntos de venta y servicio de post venta, y el respaldo y garantía de Derco". En la celebración del camión 5.000 en Chile, Baeza agradeció la confianza de los consumidores en camiones JAC.







Ñuble 596 - Santiago

F: 25553587 - 25567674 - 25553266

@: ventas@importadorajm.cl

Carlos Oviedo Cavada 4226 - Antofagasta F: (55) 2866010

@: carlosrodriguez@importadorajm.cl

INTERNATIONAL OBTUVO CERTIFICACION DE SERVICIO AUTORIZADO CUMMINS



Luego de un proceso de aproximadamente un año, Camiones International culminó el proceso de Certificación Cummins de sus oficinas ubicadas en Calama, Valparaíso y Rancagua. De esta forma, la marca norteamericana, representada en Chile por Maco, cuenta con la totalidad de su red de distribuidores certificada. Maco informó que con ello se transforma en el primer servicio autorizado Cummins capaz de entregar asistencia y garantía a sus motores de categoría Heavy Duty para camiones.

"Alcanzar esta alta categoría fue resultado de cumplir con el programa de cursos de capacitación del personal técnico, una considerable inversión en herramientas y el cumplimiento de exigencias de infraestructura y equipamiento del taller, lo que nos permite contar con un perfil operativo de categoría superior",

dijo Felipe Pizarro, Subgerente de Red y Asistencia Técnica de International. Maco informó que las ceremonias de certificación se realizaron en las instalaciones de cada región, que cuentan con un equipamiento de alta calidad para brindar el servicio y venta de los camiones International equipados con motores Cummins y repuestos originales de la misma marca.

COPEC EN NUEVA SEDE DE AGRETRAM CONSTITUCION

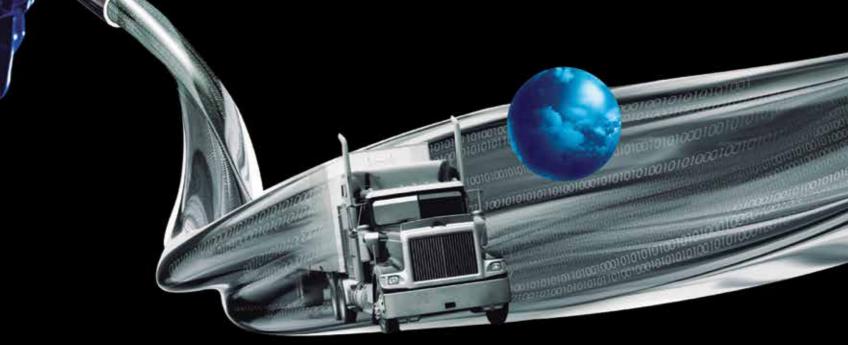


Con sus representantes regionales, COPEC participó en la inauguración de la nueve sede de la Asociación Gremial de Transportistas del Maule, de Constitución. Esta entidad gremial moviliza un importante volumen de cargas, principalmente forestales, y entre sus proveedores figura COPEC, que los acompañó en la apertura de la nueva sede, donde asistieron dirigentes nacionales de la Confederación de Dueños de Camiones de Chile.

TARJETA COPEC TRANSPORTE INNOVACIÓN PARA LA GESTIÓN DE SU FLOTA



Crédito directo para adquirir petróleo Diesel y lubricantes Mobil en más de 330 Estaciones de Servicio Copec.



- > Nuevas funcionalidades para optimizar la gestión de su flota:
- · Envío de reportes on-line y mensajes de control hacia teléfonos celulares y smartphones.
 - · Opciones de pago y abono en línea de facturas y consumos a través de la web.
 - · Solicitudes de reposición de tarjetas vía Internet.
 - · Más operaciones interactivas disponibles en la página web TCT.



Solicite información al

800 200 220





Nada nos mueve más QUE UNIR AL PAÍS de Norte a Sur

