



TRANSPORTE Y TODO LO DEMÁS
EspacioT.cl | La Revista

Entrevistas

Juan Eduardo Quiroz
Buses Ahumada

Juan Massai
Trolebuses Chile

Ángel García
Transportes Anfer

Diego Mendoza
ANAC

Logística

CCU y la
intermodalidad
Codelco licita
transporte
sustentable

¿Chile señaliza cambio de pista?

Cómo impactará en
tus rutas el futuro
cambio de gobierno y
políticas económicas.

TestDrives: Marcopolo Access | International RH 613 | GWM Poer 2.4 Turbo
Comil Invictus DD | BMW R1300 GS Adventure

40 AÑOS
DE TRAYECTORIA EN EL
TRANSPORTE

ZEUSS 5





WP
VIVIPRA®

modasa



La industria en movimiento

El transporte de carga y pasajeros avanza con una agenda clara: eficiencia, sostenibilidad y profesionalización. Mandantes como Codelco y CCU exigen flotas tecnificadas, con bajas emisiones y altos estándares de seguridad. No hay margen para improvisar en un sector donde la competitividad se mide en cada kilómetro.

En este número exploramos el corazón eléctrico del transporte. Visitamos el electroterminal de Trolebuses Chile, un modelo que demuestra que la electromovilidad en el transporte público es una realidad. También conocimos el funcionamiento impecable de Transportes Anfer, donde la eficiencia es un estándar diario.

El financiamiento es clave en esta transición y TER Inversiones lo entiende, facilitando recursos para que la electromovilidad no sea un lujo, sino un camino viable para la industria.

En el plano humano, rendimos homenaje a dos grandes del transporte: Dusan Simunovic, referente gremial cuyo legado sigue marcando ruta en la profesionalización del sector, y Juan Eduardo Quiroz, un prócer cuyo aporte resuena en cada decisión clave de la industria.

También destacamos el proyecto de inclusión de TPL, un ejemplo de cómo el transporte no solo mueve mercancías y personas, sino también oportunidades.

Y, por supuesto, ponemos a prueba la máquina: motos, camionetas, buses y camiones pasaron por nuestro equipo en exigentes test drives. Porque la movilidad no se presume, se prueba en el terreno.

La industria se transforma y nosotros estamos aquí para contarla, sin filtros ni rodeos. ¡Bienvenidos a una edición cargada de novedades, potencia y futuro!

Andrés Lang Valentino
Director ejecutivo EspacioT

Anita Hidalgo Vásquez
Directora ejecutiva EspacioT

Destacados



12

TPL inclusivo

TPL impulsa inclusión con cajas sensoriales y capacitación, mejorando el viaje para pasajeros neurodivergentes.

16

Dušan Šimunović QDEP

Líder gremial y empresario visionario, dejó un legado en el transporte chileno, destacando por su compromiso y ética.



22

CCU sustentable

Avanza en transporte sostenible con camiones eléctricos, intermodalidad y energías limpias, reduciendo su impacto ambiental.

30

International RH

Potente, eficiente y seguro, con gran aerodinámica, buena maniobrabilidad y comodidad para largas rutas.



46

Comil Invictus DD

Diseño moderno, comodidad y eficiencia, con tecnología avanzada y gran desempeño para viajes de larga distancia.

64

BMW R1300 GSA

Probamos la nueva Adventure de BMW en ruta y off-road. Entérate cómo anduvo.

KAUFMANN

4x4
OPTIMUSS



¡Escanea para
más información!

SEGURIDAD Y ROBUSTEZ.

La última innovación en transporte de pasajeros todo terreno.

Mercedes-Benz
The standard for buses.





LUNA DE SANGRE: SEMÁFORO CÓSMICO EN LA RUTA

En una noche mágica, la Luna de Sangre apareció en el cielo como un enorme semáforo rojo para los viajeros nocturnos.

Camioneros cruzaban la Panamericana, sus motores rugían bajo la sombra rojiza, y los buses interurbanos parecían carruajes encantados deslizándose por la carretera.

“¡Miren esa luna!”, exclamó el conductor de un camión de carga extrapesada, deteniéndose en una estación de servicio.

“Es como si nos advirtiera de un desvío cósmico”.

Mientras tanto, en un terminal de buses, un niño pegaba su nariz contra la ventana, fascinado por el resplandor celestial. “¿A dónde va la Luna cuando cambia de color?”, preguntó. Un chofer veterano sonrió: “Debe estar en su propio viaje nocturno, transportando estrellas”.

El eclipse total ocurrió entre el 13 y 14 de marzo de este año, alcanzando su máximo a las 3:26

en Chile. Se vio en América, Europa y África, con la Luna tiñéndose de rojo cobrizo por más de una hora. Este fenómeno sucede cuando la Tierra bloquea la luz solar, filtrando tonos rojizos.

Los camiones seguían su marcha, sus luces reflejando el resplandor del cielo escarlata. Para ellos, la carretera y el universo eran lo mismo: rutas infinitas por recorrer, viajes sin fin bajo una luna transformada en guía nocturna. 

Entrada



Juan Eduardo Quiroz Ortiz, presidente del Directorio de Buses Ahumada

Legado y pasión de un Andino

Juan Eduardo Quiroz y Buses Ahumada cumplen 73 años de historia. Empresario y dirigente clave en el transporte y su comunidad. Hoy, sus hijos continúan su legado en una industria en constante cambio.

Por Anita Hidalgo Vásquez

Hablar de Juan Eduardo Quiroz es hablar de una vida ligada al transporte, de un hombre que ha dejado huella en la historia del sector y en la comunidad de Los Andes. Con una trayectoria que coincide con

la de Buses Ahumada, ambos cumplen 73 años en un recorrido marcado por el esfuerzo, la visión y el compromiso gremial.

Hijo de un importante camionero, Quiroz heredó la vocación por el transporte y la dirigencia. Su padre, Hernán Quiroz Beltrán, fue presidente de los camioneros de la zona, inculcándole desde Joven la importancia de ser parte activa del gremio. "De ahí viene la veta de ser dirigente, de hacer pega que no es rentable", dice con humor.

Su llegada al mundo de los buses fue inesperada. En 1973, durante el paro de camioneros, debió reactivar algunos buses inutilizados para evitar su uso en las protestas. "Entré a echar



↑ Buses Ahumada cumplió 73 años de historia, los mismos que Juan Eduardo celebrará en junio próximo.





“

“Soy hijo de camionero. Mi mundo eran los camiones, pero en 1973, durante el paro, entré a Buses Ahumada a echar a andar unos buses sin saber que me quedaría y que esta sería mi vida”.

Juan Eduardo Quiroz,
Buses Ahumada.

El negocio

Buses Ahumada hoy opera con 92 unidades y realiza servicios interurbanos entre Santiago y Los Andes, conexión con Mendoza-Buenos Aires y servicios privados.

"Trabajo menos y me entretengo más", dice Quiroz. Sus hijos Mathías y Mauricio son la tercera generación que enfrenta la modernización y los desafíos del transporte.



➤ a andar unos buses sin saber que esa sería mi vida", recuerda. Desde entonces, su trabajo ha sido clave en la expansión de Buses Ahumada, empresa fundada por su suegro, Manuel Ahumada, en los años 50.

Empresario y dirigente

La compañía no solo creció



"No tiene sentido estar en una plataforma externa que cobra comisiones cuando podemos vender de manera directa", sostiene Quiroz, ante la llegada de nuevos operadores.

en flota, sino también en servicios. Desde 1989 incursionó en el transporte privado de pasajeros y servicios especiales para empresas y colegios. En los 90, logró adjudicarse el servicio internacional a Mendoza y Buenos Aires, consolidando la presencia de Buses Ahumada en la región. Se sumaron Flota



Su padre fue un activo dirigente camionero. "De ahí viene la veta de ser dirigente, de hacer pega que no es rentable", dice con humor.

Imperial y Ruta 57, alcanzando más de 220 unidades operativas en esa época.

Su rol no se ha limitado a la empresa. Como dirigente gremial, fue director y vicepresidente en Fenabus, y hoy presidente de ABI A.G. "Siempre he estado presente en todo y ahora, con mayor razón, porque mis hijos han tomado las riendas del negocio", señala. Mathías, el mayor, lidera la operación de los buses, mientras que Mauricio está a cargo de la división de camiones, reflejando el legado familiar. Sebastián vive en Alemania y el menor, Juan Eduardo, sigue su pasión por las motos.

Por más de 50 años, lo ha acompañado su esposa, Victoria Ahumada, hija del fundador de la empresa. "Fue una empresa creada por amor", dice Mathías, quien hoy lidera Buses Ahumada, continuando el camino de su padre y abuelo.

“

Me considero un andino con entusiasmo, siempre dispuesto a hacer cosas por la comunidad. Soy Hijo Ilustre de Los Andes a mucha honra.”

Desafíos y visiones del sector

Quiroz es crítico con la irrupción de plataformas digitales y operadores internacionales. “Nos han insistido en participar, pero no tiene sentido estar en una plataforma externa que cobra comisiones cuando podemos vender de manera directa”, sostiene. No obstante, reconoce que la competencia ha cambiado y que la adaptación es clave.

Sobre la electromovilidad, duda de su viabilidad en rutas como la del Túnel Chacabuco. “El bus eléctrico es caro, su mantenimiento también, y en este recorrido con pendientes pronunciadas, su autonomía es un riesgo”, explica.

Íntimas pasiones

Más allá del transporte, su vida está llena de pasiones. Los autos antiguos son una de ellas. Restaurar y viajar en caravana con amigos es un deleite. “Es un pasatiempo que me entretiene y en el que trabajo con un equipo de especiali-



Fiel a sus pasiones, Juan Eduardo goza de sus pasatiempos. Uno de ellos es viajar junto a sus amigos de los autos antiguos en caravanas, y dedicar tiempo a mantenerlos en perfecto estado.

listas”, cuenta. Sus 40 años como piloto aéreo también son parte de sus mejores recuerdos.

En 2014 sufrió un grave accidente en Argentina, lo que lo llevó a bajar la intensidad. Tras su recuperación, decidió disfrutar más la vida con su familia y amigos. Su retiro, sin embargo, es relativo. “Trabajo menos, pero me entretengo más”, dice. Viaja con frecuencia a Alemania, pasa temporadas en Pucón y disfruta de su mayor herencia: sus 12 nietos.

Reconocido como Hijo Ilustre de Los Andes y Ciudadano Destacado de San Felipe, su legado va más allá de los negocios. “Me considero un andino con entusiasmo, siempre dispuesto a hacer cosas por la comunidad”, afirma.

Cuando se le pregunta cómo le gustaría ser recordado, no duda: “Por mi compromiso con la zona, por haber dado empleo a generaciones y por mantener viva una empresa que es parte de la historia de Aconcagua”.

Un líder gremial, un empresario visionario y un hombre cuya vida se entrelaza con el desarrollo del transporte en Chile.

El camino trazado por Juan Eduardo ha sido sólido, marcado por la dedicación. Hoy, sus hijos continúan con el legado, enfrentando los desafíos de una industria en constante cambio. La vara está alta, pero la historia de compromiso y perseverancia es la mejor guía para el futuro de Buses Ahumada.

Buses Talca París y Londres

Inclusión y equidad en el transporte

TPL impulsa un programa de inclusión para la neurodiversidad, apoyando a personas con TEA, TDAH y otras condiciones sensoriales. La iniciativa incluye capacitaciones y herramientas para mejorar la experiencia de viaje. Con gran recepción de los usuarios la empresa refuerza su compromiso con un transporte más equitativo e inclusivo.

Desde su fundación en 2007, Buses Talca París y Londres (TPL) ha demostrado un compromiso inquebrantable con la seguridad, la puntualidad y la calidad en el servicio de transporte. Sin embargo, su visión va más allá de la movilidad, integrando iniciativas que promueven la inclusión, la diversidad y el respeto por la comunidad.

En este contexto, TPL impulsa un innovador programa de inclusión enfocado en la neurodiversidad, brindando apoyo a personas con Trastorno del Espectro Autista (TEA), Trastorno por Déficit de Atención e Hipo-

reactividad (TDAH) y otras condiciones sensoriales. Su objetivo es garantizar un transporte más equitativo e inclusivo, generando condiciones adecuadas para todos sus pasajeros.

En un gesto significativo, la compañía se sumó el año pasado al Día Mundial de Concienciación sobre el Autismo con un proyecto planificado y ejecutado durante meses. Estas iniciativas reafirman su posición como una empresa socialmente responsable, que entiende el transporte no solo como un medio de movilidad, sino también como una herramienta de inclusión y equidad.

Empatía

TPL mejora la experiencia de viaje con cajas de calma, buses accesibles y capacitación en neurodiversidad y contención.



Las Cajas de Calma de TPL incluyen audífonos reductores de ruido, juguetes sensoriales y materiales de apoyo para un viaje más cómodo.



Escanea con tu teléfono para ver el emocionante video de la campaña de TPL que educa sobre la condición del espectro autista.



↑ María Jesús Lafoy,
encargada de Inclusión y
Diversidad en TPL

Neurodiversidad y contención emocional

Para María Jesús Lafoy, psicopedagoga y encargada de Inclusión y Diversidad en TPL, este es un gran desafío para la industria del transporte. "Inicialmente, el proyecto se centró en visibilizar el Trastorno del Espectro Autista (TEA), abordando la falta de comprensión sobre esta condición y desmitificando su asociación con discapacidad intelectual. A partir de esta iniciativa, la compañía ha implementado diversas medidas para mejorar la experiencia de viaje de pasajeros neurodivergentes, incluyen-

do capacitaciones al personal y la entrega de recursos como cajas sensoriales y juguetes de calma, que facilitan la autorregulación emocional durante los trayectos", explica.

Además del enfoque en neurodiversidad, TPL ha trabajado en mejorar la accesibilidad de sus servicios, consolidándose como el transporte oficial de la Teletón y adaptando su flota para incluir sillas de inclusión en más del 50% de sus buses. Este compromiso ha permitido que personas con movilidad reducida viajen con mayor comodidad y seguridad. "La recepción de estas iniciativas ha sido altamente po-

sitiva por parte de los pasajeros, quienes valoran la disponibilidad de herramientas de apoyo y la formación del personal en atención inclusiva", señala Lafoy.

Con el objetivo de seguir avanzando en inclusión y empatía, TPL lanzará en marzo un programa centrado en la contención emocional durante los viajes. Esta iniciativa capacitará a la tripulación en el manejo de crisis y en el apoyo a pasajeros que enfrenten situaciones emocionalmente complejas, reconociendo que cada viaje tiene una historia única, desde momentos de alegría hasta circunstancias difíciles.

Teletón

TPL colabora con la gira de la Teletón como transporte oficial, facilitando viajes accesibles para personas con movilidad reducida.

Mercado



Silla de inclusión en buses TPL con más espacio, apoyabrazos abatibles y cinturón reforzado para mayor seguridad.

mediante folletos, carteles y redes sociales, difundiendo información sobre el TEA y promoviendo la inclusión. Además, dos de sus unidades han sido intervenidas con la frase "Viajamos juntos hacia la inclusión y la neurodivergencia", fomentando la visibilización y el respeto por las diferencias.

Uno de los elementos más innovadores de esta campaña es la Caja de Calma, un recurso disponible a bordo de los buses que contiene elementos diseñados para reducir la ansiedad y el estrés de pasajeros con TEA. Entre estos objetos se incluyen audífonos reductores de ruido, juguetes sensoriales y materiales de apoyo que permiten un viaje más confortable.



El programa de capacitación de TPL ha formado al 70% de su equipo en inclusión, atención a neurodivergentes y manejo de crisis.

Viajes inclusivos para todos

Más del 70% de los colaboradores de TPL ha recibido entrenamiento para manejar situaciones relacionadas con el autismo, garantizando un servicio más comprensivo y empático, reconocimiento que se ha extendido entre las propias empresas del sector.

Paralelamente, TPL ha desarrollado un plan de educación

Accesibilidad a todo evento

TPL también marcó un hito en la Región del Maule al incorporar el primer bus inclusivo para personas con movilidad reducida. Equipado con un sistema de abordaje mecánico y asistencia personalizada, este servicio permite a los pasajeros con discapacidad ingresar al bus de manera cómoda y segura.

El compromiso de Buses TPL no solo se limita a la inclusión. La empresa también ha implementado estrategias alineadas con la protección ambiental y planes de integración social que impactan positivamente en la comunidad. Su labor es profundamente valorada por sus pasajeros, quienes destacan un servicio que, además de ser seguro y confiable, construye una sociedad más justa y accesible para todos.

V O L V O



VOLVO VM

Un camión versátil

Que se adapta a la medida de tu negocio.



Minería



Construcción



Cisterna



Forestal



Recolección



Distribución

volvochile.cl

Dušan Šimunović Ibáñez

Un legado de esfuerzo, liderazgo y familia

Empresario visionario, líder gremial y un hombre íntegro que dejó huella en la industria del transporte y en quienes tuvieron el privilegio de conocerlo.

El mundo del transporte y la comunidad empresarial chilena despiden con pesar a Dušan Šimunović Ibáñez, quien falleció en marzo pasado dejando una huella imborrable. Su vida fue sinónimo de esfuerzo, liderazgo y un inquebrantable sentido de familia. Desde sus inicios en el mundo bancario hasta la creación de Transportes Simunovic y TIEx, Soluciones Logísticas, su trayectoria estuvo marcada por la convicción de que el trabajo arduo y la perseverancia son las claves del éxito.

Como presidente de la Asociación Gremial de Empresarios del Transporte Internacional de Carga por Carretera (AGETICH), Dušan fue un incansable defensor del sector. Su lucha por la integración del transporte en el Mercosur y su permanente búsqueda de condiciones equitativas para los transportistas chilenos lo convirtieron en una voz influyente en el gremio convencido de la importancia del transporte carretero para la economía chilena.

Reconocimientos y legado

"Tuve la oportunidad de conocer a Dusan mucho antes de que nos reuniera nuevamente Chiletransporte. Era una persona

excepcional que no solo se dedicó a hacer crecer su empresa de transporte, sino también tuvo una dedicación muy importante en el bien común de nuestro gremio", señaló Raúl Clavero, presidente de Chiletransporte, en reconocimiento al trabajo gremial realizado por el dirigente y con quien mantuvo una estrecha relación.

Por su parte, Sergio Pérez, presidente de la Confederación Nacional del Transporte de Carga (CNTC), destacó: "Dušan era un gran empresario, emprendedor, gremialista, luchador y fundador de AGETICH, además de socio de Chiletransporte. Pero, sobre todo, era un hombre bueno. En resumen, un ejemplo a seguir en la industria. Por ello, en nombre de CNTC, enviamos nuestras más sentidas condolencias a su familia y a las organizaciones a las que pertenecía".

A su vez, Juan Araya, presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones de Chile (CNDC), lamentó profundamente su deceso: "En términos humanos y gremiales, fue un gran aporte al transporte de carga, especialmente en su vertiente internacional. Como presidente de AGETICH, destacó por su intensa labor en favor de la inserción y



“

“Cuando era joven, nunca entendí por qué los fines de semana me lavaba el auto que él mismo me regaló, después de trabajar toda la semana. Hasta que le pregunté: “¿Papá por qué me lavas el auto siempre?”. Se rió y me contestó: “No importa el trabajo que hagas, éste siempre dignifica”.

Marko Šimunović.

progreso de la industria en el contexto regional del Cono Sur. Como colega, siempre valoramos su compromiso con el sector y con Chile con calidad humana recordada por todos”.

Desde AGETICH, su presidente, Juan Monasterio, expresó su más “profundo pesar por el fallecimiento de Dušan. Fue un pilar fundamental para nuestro gremio, un líder visionario y una persona de gran calidad humana, cuyo legado perdurará en la industria. Su dedicación y compromiso dejaron una marca imborrable en cada uno de nosotros. Acompañamos con respeto y afecto a su familia y seres queridos en este difícil momento”.

Identidad croata

Pero más allá de su faceta empresarial y gremial, Dušan fue un hombre de valores profundos. Su amor por sus raíces croatas lo llevó a ocupar importantes cargos en instituciones de la colectividad, transmitiendo a su familia el orgullo de su identidad. Su generosidad trascendió fronteras: ayudó a muchas personas de manera desinteresada y trabajó activamente en la Fundación Pascual Baburizza y la Teletón.

En su hogar, fue un padre, abuelo y bisabuelo ejemplar. Sus nietos lo recuerdan como un matemático brillante, contador de historias, apasionado del fútbol y amante de la buena mesa.

Imposible olvidar sus apasionados llamados a comer “al tiro”, porque “frio no vale nada”.

Sus hijos destacan su enseñanza de que la vida se construye con esfuerzo y que la familia es lo más importante. “Papá, ojalá pueda ser la mitad del hombre que tú fuiste”, expresó con emoción Marko en su despedida.

Dušan Šimunović Ibáñez deja un vacío imposible de llenar, pero su legado de trabajo, rectitud y amor permanecerá en cada ruta, en cada conversación y en cada corazón que tuvo el honor de conocerlo.

Desde EspacioT, rendimos homenaje a su vida y trayectoria, agradeciendo su huella imborrable en la historia del transporte. 





Ángel García, gerente general de Transportes Anfer

“Queremos seguir creciendo”

Ángel García inició en el transporte con un solo camión y hoy lidera Transportes Anfer con 80 unidades. Junto a sus hijos, ha modernizado la empresa, consolidando su crecimiento con Kaufmann como socio clave.



Ángel García, junto a sus hijos Ángel y Juan José, lidera Transportes Anfer, combinando experiencia e innovación para seguir creciendo en el rubro del transporte.

Iniciar en el mundo del transporte con un solo camión y consolidar una flota de 80 unidades no es tarea fácil. Pero Ángel García, gerente general de Transportes Anfer, lo ha logrado con esfuerzo, visión y una estrecha alianza con Kaufmann y Copec. Sus hijos han seguido su legado y hoy lo acompañan en la consolidación de la empresa.

Los inicios: un solo camión y mucho esfuerzo

En 1981, con solo 22 años, Ángel García se subió a su primer

camión decidido a hacer del transporte su forma de vida. Desde joven trabajó en la empresa de transporte del padre de un amigo y quedó fascinado con "ese mundo". En 1985, comenzó a trasladar combustible para Esso y Copec y Shell, relación que sentó las bases de su compañía.

"La historia comenzó con un solo camión que manejaba yo mismo. Fui creciendo hasta que en 1993 formamos Transporte García. En 1995, consolidamos la empresa bajo el nombre de Transporte Anfer, enfocándonos en la distribución exclusiva para

Copec", relata orgulloso.

Hoy, con 140 equipos operativos y sucursales en Concón, Santiago y Talcahuano, forman parte de la cadena logística de abastecimiento de combustible de Arica a Puerto Montt para Copec y Mobil en un 80%. Además, el 50% de su flota corresponde a camiones Mercedes-Benz.

A la gestión se han sumado sus hijos Ángel, ingeniero comercial y actual gerente comercial, y Juan José, ingeniero comercial y gerente de operaciones. Cada uno aporta profesionalismo y eficiencia al proceso de cambio generacional.

“

"La historia comenzó con un solo camión que manejaba yo mismo. Hoy, con 80 unidades, seguimos creciendo con esfuerzo y visión."

Ángel García,
transportes Anfer.

Crecimiento, tecnología y cambio generacional

Pasar de un solo camión a una gran flota es un orgullo para García, pero reconoce que el éxito también radica en la adaptación y la tecnología.

"La tecnología ha cambiado mucho y mis hijos han sido clave en esa transición. Yo empecé con métodos tradicionales, desde cero, pero ellos han integrado herramientas modernas que optimizan la operación y nos hacen más eficientes", comenta.

Sobre la electromovilidad en el transporte de carga, es escéptico. "En el corto plazo, no lo veo viable. Un camión eléctrico es carísimo y la infraestructura de carga no está lista. Puede funcionar en ciertos sectores, pero en el transporte de combustible, que opera 24/7, es muy difícil", explica.

Normativa y seguridad en ruta

Con 140 trabajadores, Transportes Anfer ha cumplido con las normativas sin inconvenientes. Sin embargo, García destaca que la evolución de la legislación



Inspiración

Flota

El 50% de la flota de Transportes Anfer es Mercedes-Benz.



"No pertenezco a ningún gremio porque no están tratando soluciones a temas tan delicados que afectan a la industria como lo es la seguridad."

empresa, el 50% son camiones Mercedes-Benz, marca con la que mantiene una relación de confianza a través de su representante Kaufmann en Chile, desde hace más de cuatro décadas.

"Soy cliente de Kaufmann desde 1983. Siempre me han dado un buen servicio y han sido un socio confiable en nuestro crecimiento. Esperamos que esta relación continúe porque Kaufmann es un buen partner", concluye.

Casado con María Elena Azoar, Ángel tiene tres hijos y dos hijas, quienes le han dado ocho nietos. Algunos de ellos ya muestran pasión por los camiones de Transportes Anfer. Y aunque el empresario piensa que es tiempo de retirarse y dejar que sus hijos continúen el legado, aún queda mucho por construir para el crecimiento de la compañía.

Con 40 años de trayectoria, Ángel García convirtió un emprendimiento personal en una empresa sólida y familiar, donde experiencia e innovación se conjugan para seguir avanzando en un sector clave para el país.


"Kaufmann es un buen partner. Soy cliente desde 1983. Siempre me han dado un buen servicio y han sido un socio confiable en nuestro crecimiento."

exige constante actualización. En cuanto a seguridad, el mayor problema es la falta de estacionamientos seguros en carreteras, lo que obliga a la empresa a pagar a privados. "Trabajamos con estándares de seguridad altos porque nuestros mandantes así lo exigen, pero el problema es la inseguridad en ruta. Hay poca infraestructura adecuada para que los conductores descansen sin riesgos", afirma.

Independencia gremial y elección de marca

A diferencia de otras empresas, Anfer no pertenece a asociaciones gremiales. Según García, los gremios suelen enfocarse en debates que no son su prioridad.

"Para mí, el problema más grande es la seguridad en carretera, pero se habla más del impuesto específico y otros temas que, en mi opinión, son los mismos de siempre", sostiene.

En cuanto a la flota de la





FRGroup
Corredores de Seguros

Evite pérdidas y proteja su negocio con seguros a la medida

Con más de 38 años de experiencia en el mercado asegurador chileno, protegemos su negocio con soluciones diseñadas para sus riesgos específicos.

- +** Minimice riesgos
- +** Proteja su patrimonio
- +** Asegure su continuidad operacional



Seguros de Flotas Vehiculares
(Pesado y Liviano)



Seguros de Accidentes Personales



Convenio de Seguros de Vehículos para colaboradores



SOAP 2025



Responsabilidad Civil



Garantías



Más información
contactar a nuestro
equipo especializado

Ramón Torres
rtorres@frgroup.cl
+56 9 7548 1171

Claudia Toro
ctoro@frgroup.cl
+56 9 5718 2418

Francisco Aguilera
faguilera@frgroup.cl
+56 9 8596 9250

Lo hacemos **simple**.

www.frgroup.cl

La huella

Con electromovilidad, intermodalidad y nuevas energías, CCU busca reducir su huella de carbono en un 20% para 2030 y modernizar su operación.



Por años, la industria logística ha enfrentado un dilema crucial: avanzar hacia la sostenibilidad sin comprometer la eficiencia operativa. Para CCU, una de las compañías más grandes del país, esta transición ha sido un cambio de paradigma en su gestión del transporte. "Tuvimos que convencernos primero nosotros y luego a toda la compañía de que invertir en soluciones sustentables no era un gasto, sino una inversión eficiente", afirma Álvaro Román, gerente de Logística de CCU.

Desde 2010, CCU ha definido metas concretas en términos ambientales, de desarrollo

de personas y de cumplimiento normativo. En ese camino, el transporte ha sido clave. "Los camiones de combustión tienen restricciones cada vez mayores, especialmente en los centros urbanos. La electromovilidad nos ofreció una alternativa para cumplir con la normativa sin comprometer nuestra operación", explica Román. En 2016, la compañía inició un plan piloto con el municipio de Santiago, estableciendo un modelo de colaboración público-privada para integrar camiones eléctricos en la distribución urbana.

Hoy, CCU tiene 50 camiones eléctricos en su flota, que suman 940 unidades en la última milla. "Hemos logra-

↑ "Tuvimos que convencernos primero nosotros y luego a toda la compañía de que invertir en sostenibilidad no era un gasto, sino una inversión eficiente", explica Román.



Álvaro Román, gerente de Logística de CCU

CCU y la logística sostenible

La compañía lidera un cambio en sus operaciones, impulsando soluciones eléctricas y sustentables. Con electromovilidad, intermodalidad y nuevas energías, busca modernizarse y reducir su huella de carbono.



CCU avanza en transporte sostenible con 50 camiones eléctricos, 940 unidades en última milla, estaciones de carga y alianzas para ampliar la electromovilidad en Chile.

La huella

Con electromovilidad, intermodalidad y nuevas energías, CCU busca reducir su huella de carbono en un 20% para 2030 y modernizar su operación.

do demostrar que un camión eléctrico, a pesar de ser más caro inicialmente, puede operar con mayor eficiencia. Puede circular más tiempo, accede a zonas restringidas y reduce los costos operacionales, diluyendo su inversión inicial", detalla Román. Además, CCU ha instalado estaciones de carga en sus principales centros logísticos en Renca y trabaja en conjunto con empresas energéticas para expandir esta infraestructura.

Logística multimodal

Si bien la electromovilidad ha sido un gran avance, CCU no se limita a una sola tecnología. "Nuestra estrategia es multimodal. No podemos depender exclusivamente de una fuente de energía, por lo que estamos evaluando soluciones como el gas natural licuado (GNL) y el hidrógeno verde", señala Román. En esta línea, la compañía ha establecido alianzas con importadores de camiones y entidades financieras, como BancoEstado, que ofrecen



condiciones de financiamiento preferenciales para vehículos sustentables.

Otra gran apuesta de CCU es la intermodalidad. "Hemos explorado el uso del tren como alternativa al transporte

carretero, lo que nos permite reducir emisiones y costos en trayectos largos", explica Román. La compañía ha realizado pruebas en la ruta Santiago-Temuco en conjunto con otras empresas del sector logístico.

↑ la transición hacia un transporte sostenible no solo tiene beneficios ambientales y económicos, sino también sociales.



Los conductores que operan camiones eléctricos reportan mejores condiciones de trabajo: menos ruido, menos vibraciones y menos fatiga.



"Los camiones de combustión tienen restricciones cada vez mayores y la electromovilidad nos ofreció una alternativa para cumplir con la normativa sin comprometer nuestra operación"

Álvaro Román, gerente de Logística de CCU



“

Nuestra estrategia es multimodal. No podemos depender de una sola fuente de energía, por eso evaluamos electromovilidad, GNL e hidrógeno verde.”

Álvaro Román,
gerente de Logística
de CCU.

↑ Desde 2010, CCU ha definido metas concretas en términos ambientales, de desarrollo de personas y de cumplimiento normativo. En ese camino, el transporte ha sido clave.

“El tren tiene un gran potencial para descarbonizar el transporte de carga, pero requiere de infraestructura y colaboración con el Estado y otros actores”, agrega.

Impacto social y el futuro de la industria

Román destaca que la transición hacia un transporte sostenible no solo tiene beneficios ambientales y económicos, sino también sociales. “Los conductores que operan camiones eléctricos reportan mejores condiciones de trabajo: menos ruido, menos vibraciones y menos fatiga. Además, la imagen de la industria mejora. La gente ve estos camiones y se siente parte del cambio”, comenta. En ese sentido, la compañía también está impulsando programas de capacitación y desarrollo para conductores,

facilitando su acceso a nuevas tecnologías y promoviendo la profesionalización del sector.

Mirando hacia el futuro, Román enfatiza la importancia de seguir innovando y liderando el cambio en la industria.

“Nuestra meta es reducir nuestra huella de carbono en un 20% para 2030. Esto implica electrificar la última milla, optimizar el uso de combustibles alternativos en larga distancia y fomentar la colaboración entre distintos actores de la cadena logística. Como empresa, tenemos la responsabilidad de avanzar hacia un modelo sostenible y demostrar que es posible combinar rentabilidad con compromiso ambiental”.

El mensaje es claro: la logística del futuro será sostenible, multimodal y colaborativa. Y CCU está decidida a liderar ese cambio. ■





“

“Este proyecto de electromovilidad es un homenaje a mi padre y a todos los que han trabajado en mantener vivos los trolebuses en Valparaíso”.

Juan Massai.

Juan Massai, gerente general de Trolebuses Chile

DE LOS GREENS AL TROLEBÚS

Con un patrimonio histórico, Juan Massai moderniza Trolebuses Chile, fusionando tradición y electromovilidad. Con un nuevo electro-terminal en Placilla, asegura un futuro sustentable para el transporte de Valparaíso.

El destacado golfista nacional Juan Antonio Massai, ha dedicado los últimos años de su vida a consolidar y modernizar el sistema de trolebuses en Valparaíso, un legado que su padre Pedro Massai Barrios inició en 1981 y que debió asumir junto a su hermano en 2011. Desde entonces, ha trabajado incansablemente para garantizar la continuidad y evolución de este emblemático medio de transporte. Su historia es la de una familia comprometida con la movilidad sustentable y el respeto por la tradición.

Una dedicación exclusiva en Trolebuses exigió que su esposa y sus dos hijos debieran trasladarse desde Santiago a la

región de Valparaíso, para apoyar el nuevo desafío de quien aún juega en grandes torneos de golf en Chile.



Trolebuses Chile trabaja con aliados estratégicos como Vivipra, King Long, Ter Inversiones y Dhemax, que comprometen inteligencia y tecnología en el negocio.

El negocio

Con una inversión de más de 12.500 millones de pesos en infraestructura y flota, Trolebuses Chile se consolida como un referente en movilidad sustentable.



"Si este proyecto estuviera en otra ciudad, los buses ya estarían rayados o vandalizados, pero aquí en Valparaíso, la gente los protege, porque sienten que son parte de su identidad", dice Juan Massai.

Legado familiar

"Mi padre fue el gestor de todo esto, pero en 2008 se enfermó y falleció en 2015. Desde el 2011, mi hermano y yo asumimos el control de la empresa", comenta Massai. Enfrentaron un escenario complejo, donde mantener operativos los trolebuses era un desafío constante. "Nos volvimos autosuficientes por obligación. Al depender de un cableado eléctrico, todo el mantenimiento debía realizarse en nuestras propias instalaciones".

El camino hacia la modernización no fue sencillo. "Para conseguir repuestos, tenía que establecer contactos en Europa, Argentina y Brasil", recuerda Massai. En 2013, comenzó a asistir a la UITP, la Organización de Transporte Público Mundial, donde obtuvo información clave sobre electromovilidad y transporte público. "Desde entonces, me he dedicado a buscar soluciones y alianzas estratégicas



↑ "Los trolebuses son el alma de este sistema. Es lo que nos da el respaldo de la comunidad", dice el empresario.

para avanzar en la electrificación del transporte en Valparaíso".

Fomento a la electromovilidad

Hoy, Trolebuses Chile es más que una empresa de transporte

tradicional. "Este proyecto no es una licitación, sino una iniciativa de fomento de la electromovilidad", explica Massai. La empresa ha trabajado con aliados estratégicos como Vivipra, que provee los buses King Long, y de la inteligencia tecnológica para buscar soluciones a los procesos que exige el negocio. Junto con ellos se sumó el importante financiamiento de TER Inversiones, filial de FR Group Investment para los nuevos 44 buses eléctricos y las instalaciones de Placilla.

El electro-terminal en Placilla es el corazón de esta transformación. "Hemos desarrollado un sistema integrado con el Metro de Valparaíso, donde los pasajeros pueden utilizar tanto los trolebuses como los buses eléctricos con una tarifa rebajada gracias a nuestro socio estratégico Dhemax, quien participó en la construcción y hoy presta un

servicio importante en nuestro centro de carga".

El valor del patrimonio

Massai tiene claro que la identidad de Trolebuses Chile radica en su historia. "La línea de trolebuses es el alma de este sistema. Es lo que nos da popularidad y el respaldo de la comunidad", enfatiza. Aunque los trolebuses más antiguos, declarados Monumento Nacional, son ineficientes en consumo energético, seguirán formando parte del patrimonio de la ciudad.

Los porteños tienen un fuerte compromiso con su propia historia y patrimonio. Un ejemplo de ello es que, a seis meses de su operación, los nuevos buses eléctricos de Trolebuses Chile siguen en perfectas condiciones. La comunidad cuida estos vehículos con orgullo y respeto, valorando su importancia dentro del ecosistema de transporte de Valparaíso. "Si este proyecto estuviera en otra ciudad, los buses ya estarían rayados o vandalizados, pero aquí la gente los protege, porque sienten que son parte de su identidad", afirma Massai.

Mirando hacia el futuro, el ejecutivo aspira a expandir la operación. "El desafío es mantener la estabilidad financiera y seguir creciendo sin perder nuestra identidad". Con una inversión de más de 12.500 millones de pesos en infraestructura y flota, el proyecto se consolida como un referente en movilidad sustentable.

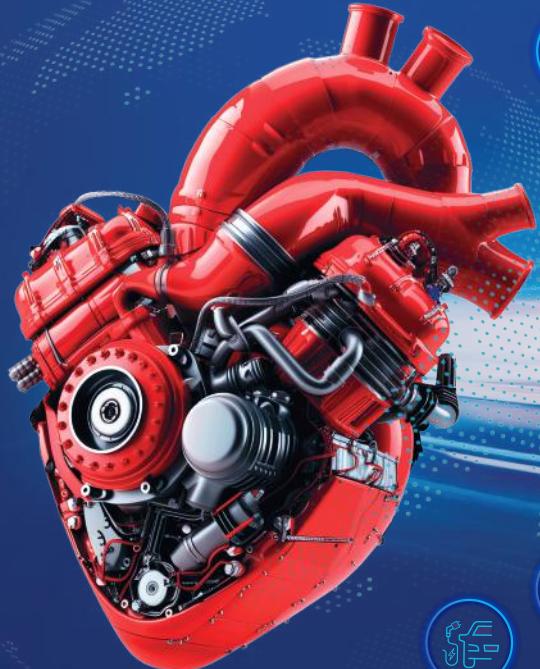
El compromiso de Massai con el transporte eléctrico no es solo empresarial, sino también personal. "Este proyecto es un homenaje a mi padre y a todos los que han trabajado en mantener vivos los trolebuses en Valparaíso". Con un equipo comprometido y una visión clara, Trolebuses Chile sigue avanzando hacia un futuro más limpio y eficiente. 

Presentado por:



BOSCH

**26 • 27 • 28
JUNIO 2025**
ESPACIO RIESCO
SANTIAGO DE CHILE



RESERVA TU STAND

¿O DEJARÁS QUE TU COMPETENCIA SE LLEVE A TUS CLIENTES?



Participa de la principal Feria Internacional del Aftermarket y dale visibilidad a tu marca frente a los más importantes actores del mercado automotriz.

Contáctanos en: info@motortecchile.cl

motortecchile.cl



MotortecCL



motortecchile



Motortec Chile

Organizan y Producen:



ESPACIO RIESCO.



Invita:



Patrocinan:



Media Partner:



Probé el International RH 613, y aunque mi plan inicial era darle una vuelta rápida, terminé descubriendo por qué este camión está llamando tanto la atención en las carreteras chilenas.

Partamos por lo básico: el RH 613 lleva un motor International A26 de 13 litros y seis cilindros en línea, que entrega 450 caballos de potencia y un torque de 2.300 Nm. En simple, es fuerza más que suficiente para cargar con una batea o un estanque sin despeinarse. De hecho, se posiciona cómodamente en el segmento Clase 8, enfrentando de tú a tú a rivales directos como el Volvo FH de

500 caballos, Freightliner y hasta el Mack, que históricamente han dominado el norte minero y portuario.

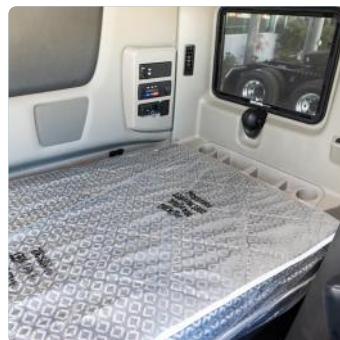
Apenas subí a la cabina, se nota que aquí mandan los conductores. El concepto de International es "Driver First", y créanme, se cumple a cabalidad. Los controles están bien ubicados, el volante es multifunción, y la posición de manejo es notablemente cómoda, con asientos neumáticos en ambos lados. Lo mejor: la cama. Literalmente podría dormir cómodamente con mis 1,88 metros de altura, gracias a su piso plano y amplios espacios de almacenamiento.

Ya en la carretera, lo primero que salta a la vista es la aero-



↑ Los ejes Meritor ofrecen resistencia y eficiencia, con opciones de 40.000 y 46.000 lbs, además de lubricación por bomba para más durabilidad.

↑ El motor A26 de 13 litros entrega 450 HP y 2.300 Nm de torque, es fabricado en la planta de Huntsville, Alabama, Estados Unidos.



↑ El tablero envolvente y digital integra controles intuitivos y pantallas claras, optimizando la experiencia de conducción y acceso a información.

↑ La litera ofrece confort con almacenamiento accesible, aire acondicionado independiente y calefacción para el descanso ideal.



La garantía cubre tres años o 480 mil kms en la cadena cinemática y hasta cinco años u 800 mil kms en componentes mayores del motor.



Este Inter no solo es un camión, es una declaración de eficiencia y confort que se atrevió a desafiar al dios del viento. Su aerodinámica optimizada corta el aire con precisión, reduciendo el consumo y mejorando la estabilidad.

Lo pusimos a prueba para conocer su motor A26 de 450 hp, su seguridad de última generación y la experiencia de manejo. ¿Listo para ver cómo Eolo no tiene cómo frenarlo? ¡Arrancamos!

Por Andrés Lang

International RH 613 6x4

El camión que desafió a Eolo

Fortalecimiento técnico de Maco Tattersal

La dotación técnica del representante de International en Chile experimentó un crecimiento del 95%, alcanzando a 38 mecánicos en 2024. Este aumento, y las certificaciones en motores A26 y Cummins, han permitido una mejor capacidad de respuesta y calidad en el soporte.



↑ La caja automatizada Eaton Fuller de 13 vel. reduce el desgaste, mejora la eficiencia y soporta hasta 2.508 Nm de torque.



↑ El volante multifunción incluye controles de audio, crucero y telemetría.



↑ La suspensión trasera Hendrickson HAS es liviana y optimiza la estabilidad.



↑ La visera minimiza los reflejos solares en la visión del conductor.

dinámica. El diseño del capó, con líneas suaves que fluyen desde el parachoques hasta el techo, es clave para que el RH logre hasta un 6% menos de consumo frente a camiones de cabina chata, especialmente en largas distancias. Si lo miras bien, tiene lógica: el viento fluye mejor cuando hay trompa, como en los autos de Fórmula 1. Eso explica por qué vi tantos en mi último viaje en moto al norte; con recorridos de miles de kilómetros mensuales, cualquier ahorro suma.

Otro punto notable: a pesar de tener trompa, el RH gira casi tan bien como un camión frontal, algo que se agradece especialmente al maniobrar.

Gracias a sus 2,87 metros desde la punta hasta el fondo de la cabina, el radio de giro es sorprendentemente ajustado.

En ruta, la seguridad activa es otro punto fuerte. Frena automáticamente en emergencias y cuenta con control crucero adaptativo inteligente. Me gustó mucho que la distancia respecto al vehículo de adelante ya esté configurada de fábrica, lo que simplifica la operación. También incluye alerta de salida de carril (avisa con alertas sonoras y visuales), y un sensor de punto ciego que funciona bastante bien, avisando cuando hay algo oculto al costado derecho.

Se siente sólido y suave en

la conducción. La combinación del block esculpido (no fundido, sino mecanizado, para absorber mejor las vibraciones), y el sistema de common rail en la inyección, hace que el motor sea silencioso, algo poco usual en camiones de esta categoría. Además, pesa entre 270 y 320 kilos menos que otros motores similares de 15 litros, lo que se traduce directamente en más carga útil y mayor rentabilidad para el transportista.

Una ventaja más, oculta, pero clave: al tener motor delantero, el acceso para mantenimiento es rápido y seguro. Olvídense de levantar cabinas completas con riesgo de accidentes o daños innecesarios. Con este RH 613 solo abres el capó y listo.

El International RH 613 tiene todas las credenciales para ser protagonista en rutas chilenas. Más liviano, seguro, aerodinámico y cómodo para largas horas al volante. Un camión claramente diseñado por alguien que sabe lo que el conductor realmente necesita.



← RH significa "Regional Haul", indicando su diseño para transporte regional. Su configuración mejora maniobrabilidad y acceso en ciudades, facilitando operaciones en entornos urbanos y rutas intermedias.



NUEVO **Marcopolo** **ACCESS** NACIDO PARA TU CIUDAD



ACCESO
INCLUSIVO



RED DE POSVENTA
A NIVEL NACIONAL



MOTOR CON EL MENOR
CONSUMO

¡MODERNIZA TU FLOTA CON BUSES
ESTÁNDAR RED DE ÚLTIMA GENERACIÓN!

HECHO
100%
EN BRASIL



EpsaBusesMarcopolo



@epysabuses



www.epysabuses.cl

Diego Mendoza, secretario general de ANAC

Transporte en alza y seguridad en deuda

Preparados para los cambios normativos del 2026, la industria del transporte de carga y pasajeros ya se reactivó y se prepara para nuevos desafíos. En deuda sigue la falta de seguridad que afecta la operatividad y logística del transporte en Chile.

La industria de camiones y buses en Chile experimenta un periodo de reactivación tras un 2023 complejo y un inicio de 2024 con señales positivas. Diego Mendoza, secretario ejecutivo de la Asociación Nacional Automotriz de Chile (ANAC), compartió con EspacioT | La Revista un análisis detallado sobre las cifras del sector, las proyecciones, el impacto de las normativas y los desafíos que enfrenta el transporte pesado en el país.

Cifras y tendencias

“El cierre de 2023 fue desafiante para el segmento de camiones y buses. Tras un pick histórico post-pandemia, con más

de 16.000 camiones vendidos, el mercado se ajustó a cifras más conservadoras. La normalidad en el segmento de pesados oscila entre 12.200 y 12.500 unidades anuales”, explica Mendoza.

Cabe recordar que promedio de venta de camiones en los últimos 10 años es de 13.280 unidades y en los últimos 20 años, alcanza los 13.503. Por lo tanto, factores como la incertidumbre económica, la baja confianza empresarial, el retraso de proyectos de inversión y la volatilidad del tipo de cambio afectaron la industria. Sin embargo, el cierre del año pasado mostró una leve recuperación, y en 2024 las cifras indican un crecimiento acumulado del 11

% a febrero, con 950 camiones vendidos ese mes.

“El repunte en esta categoría es una señal positiva. La industria del transporte está estrechamente ligada a la inversión y la confianza empresarial, por lo que este crecimiento sugiere que la peor parte del ciclo económico podría haber quedado atrás”, sostiene Mendoza.

En el segmento de buses, la recuperación ha sido más paulatina. “El transporte interurbano en buses de dos pisos ha crecido, y el segmento de taxis-buses ha mostrado renovación. Sin embargo, la demanda sigue atada a las licitaciones del transporte público, lo que genera fluctuaciones”, agrega.





“

Para 2025, se proyecta un crecimiento del 13,5 % en la venta de camiones, con 13.850 unidades comercializadas. Esperamos una recuperación impulsada por una mayor inversión en minería y proyectos industriales”.

Diego Mendoza.
Secretario general de Anac.

Euro 6 para pesados

Todas las primeras inscripciones desde enero de 2026 en adelante, deberán cumplir con Euro 6, sin importar si son diésel, gas o eléctricos.



Demanda

El transporte interurbano en buses de dos pisos ha crecido, y el segmento de taxis-buses ha mostrado renovación. Sin embargo, la demanda sigue atada a las licitaciones del transporte público, lo que genera fluctuaciones,

carga es un desafío. Hoy, la mayoría de los cargadores rápidos están orientados a vehículos livianos, sin una red adecuada para camiones de largo recorrido", advierte.

Respecto al gas natural licuado (GNL), Mendoza señala que, aunque es una tecnología en crecimiento, su adopción en Chile enfrenta barreras como la falta de infraestructura de carga. "El gas puede ser una tecnología de transición, pero sin una red de abastecimiento adecuada su impacto será limitado", señala.

Seguridad

Dos problemáticas preocupan a la industria: el aumento de la inseguridad y el ingreso de camiones usados en mal estado. "El robo de camiones ha crecido, afectando la renovación de flota y desincentivando a los conductores, muchos de los cuales han dejado de hacer turnos nocturnos por temor a los asaltos", comenta Mendoza.

Además, se ha detectado el ingreso de camiones con motores antiguos inscritos fraudulentamente como nuevos. "Son camiones hechizados, con chasis partidos y motores fuera de norma. Esto perjudica a los transportistas que los adquieren sin saber que pueden ser requisados", advierte.

Perspectivas de crecimiento

Otro desafío es la escasez de conductores profesionales. "El proceso para obtener licencias es engorroso y requiere modernización. ANAC trabaja con Conecta Logística y otras entidades para agilizarlo e incorporar programas de formación en centros técnicos", explica Mendoza.

Para 2025, ANAC proyecta un crecimiento del 13,5 % en la venta de camiones, con 13.850 unidades comercializadas. "Esperamos una recuperación impulsada por una mayor inversión en minería y proyectos industriales", concluye.

Normativas y eficiencia

Uno de los cambios regulatorios más relevantes será la norma Euro 6 en enero de 2026, estableciendo un nuevo estándar en emisiones para el transporte pesado en Chile. "Todas las primeras inscripciones desde 2026 en adelante deberán cumplir con Euro 6, sin importar si son diésel, gas o eléctricos", indica Mendoza.

Otro aspecto clave es la eficiencia energética en vehículos pesados. "Se están realizando estudios comparativos con Mercosur,



Chile ha adoptado una estrategia de electromovilidad que busca que el transporte público sea 100% eléctrico en 2030.

Europa y EE.UU. para definir un marco normativo que fomente la conducción eficiente y la modernización de la flota, con programas como Giro Limpio", detalla.

Combustibles alternativos

Chile ha adoptado una estrategia de electromovilidad que busca que el transporte público sea 100 % eléctrico en 2030 y que la totalidad de los camiones nuevos sean cero emisiones en 2040. "Las marcas ya ofrecen camiones y buses eléctricos, pero la infraestructura de



10 años
entregando
soluciones de
encarpe
automático para
camiones.



Rápida atención de postventa
con diagnóstico y soporte técnico
para que mantengas tu flota en movimiento.
Stock permanente de repuestos.
Reparaciones y repuestos multimarca.
Soluciones a la Medida.
Representantes exclusivos de

CRAMARO
TARPAULIN SYSTEMS

www.todoencarpe.cl

@todoencarpe

ventas@todoencarpe.cl

+56 9 84228410

Taxibus Marcopolo Access

Nuevo estándar Red regional

Fruto de la alianza estratégica entre Epsa Buses y Andes Motor, este nuevo taxibus Marcopolo ofrece una alternativa eficiente y confiable para modernizar el transporte en regiones. Con acceso inclusivo, ahorro de combustible, y una red de postventa robusta, optimiza costos y mejora la experiencia de viaje.

El nuevo taxibus estándar Red Marcopolo Access moderniza el transporte público en regiones con eficiencia, accesibilidad y un diseño optimizado. Su configuración garantiza tecnología avanzada y bajo consumo, ofreciendo a los operadores una alternativa confiable con respaldo postventa nacional tanto de chasis como carrocería.

Con un chasis Agrale MT9000 estructural tipo Low Entry, facilita el embarque de pasajeros con movilidad reducida. Su motor

Cummins ISF 3.8 de cuatro cilindros, y un consumo aproximado de entre 4,3 y 4,8 km/l, logrará entregar rentabilidad tanto a los dueños de taxibuses como a los conductores en comparación con otros modelos de origen no brasileros con motores de seis cilindros y consumos aproximados de 2,2 km/l y 2,5 km/l.

La transmisión automática Allison LCT 2100 mejora la conducción con cambios suaves y eficientes, mientras que su suspensión neumática con arrodillamiento y elevación garantiza

estabilidad y confort. Sus frenos ABS, EBD y ATC aportan seguridad y control en cada maniobra.

Desde la perspectiva empresarial, Access es una inversión inteligente. La alianza entre Epsa Buses y Andes Motor consolida una red de postventa con repuestos y mantenimiento en todo Chile.

Para los pasajeros, la experiencia de viaje se moderniza con tecnología y confort. Su carrocería incorpora parabrisas con vidrios verdes, limpiaparabrisas radial y ventanas de apertura superior, optimizando visibilidad e iluminación.



Frente imponente con faros LED, parabrisas panorámico tintado y espejos de doble visión para mayor seguridad.



↑ Puertos USB en cada asiento, permitiendo a los pasajeros cargar dispositivos y mantenerse conectados durante todo el trayecto.



↑ Aire acondicionado en el techo y escotillas de ventilación aseguran un ambiente fresco y cómodo en todo el trayecto.



↑ Asientos acolchados con apoyabrazos móviles y diseño ergonómico, con configuración de 23 asientos más una banqueta y el conductor.

➤ También cuenta con aire acondicionado en el techo, calefacción para el conductor y defroster para el parabrisas, garantizando comodidad en cualquier temporada.

En conectividad, Access incluye puertos USB en la zona de asientos, sistema de audio con parlantes, WiFi y monitores de 21". Además, posee un sistema de monitorización con seis cámaras grabadoras de 2TB, tres cámaras de supervisión, pantallas de información variable y anunciador de próxima parada, mejorando la seguridad y la eficiencia del servicio.

El diseño prioriza la seguridad con luces LED externas, espejos de doble visión y espacio adaptado para sillas de ruedas con anclaje. Los asientos son acolchados con apoyabrazos móviles, mientras que el conductor dispone de un asiento hidráulico ISRI con ajuste lumbar y apoyacabeza.

Además, su carrocería Marco Polo cumple con los estándares que exige la normativa del transporte regional, lo que garantiza



El motor Cummins ISF 3.8 de 162 HP ofrece el más bajo consumo del mercado, optimizando el rendimiento con tecnología de reducción de emisiones.

Pantalla de retroceso, asiento hidráulico con ajuste lumbar, calefacción y espejos doble visión para mayor seguridad y confort.

El acceso cuenta con una rampa para sillas de ruedas, facilitando un embarque seguro y cómodo para pasajeros con movilidad reducida.

una eficacia y certeza al postular en los procesos de chatarrización y renovación de la flota de transporte urbano, permitiendo que cada región del país tenga el parque de taxibuses más moderno en beneficio de la comodidad de sus pasajeros y usuarios.

"Para Epsa y Marcopolo, lo primordial es que los ciudadanos

de regiones se trasladen de manera cómoda, como nunca antes se había visto en el transporte urbano regional. En paralelo, nos preocupamos de los dueños de taxibuses, quienes invierten su capital en la mejora del sistema de transporte regional, entregándoles una solución que les garantiza mayor rentabilidad tanto a ellos como a

sus conductores por los altos rendimientos de combustible. Sumado a eso, fabricando este taxibus en Brasil, logramos diversificar la oferta ya que hoy solo existen de origen chino", comentó José Antonio Guarachi, gerente comercial de Epsa Buses, representante de Marcopolo en Chile. 



+
Puertas amplias, piso bajo y sistema neumático facilitan un acceso rápido y seguro para todos los pasajeros.



DERCO
maq



Imagina la
seguridad...

Ahora vívela.

K7 SUPERA LO IMAGINADO.



490 6x4 / 490 HP



Advertencia
cambio de carril
LDWS



Frenado de
emergencia
AEBS



Control de
estabilidad
ESC



Certificación
cabina
ECE-R29



Advertencia
de fatiga
conductor



Ayuda
arranque en
pendiente HSA

JAC
MOTORS

600 786 1000 | camionesjac.cl





Lluis Vidal, gerente general de TER Inversiones y Jaime García la Huerta, gerente general de FR Group Investment.

“El conocimiento del negocio es fundamental para lograr lo que nos proponemos. No hacemos promesas que no podamos cumplir. Sabemos lo que estamos haciendo y cómo hacerlo bien”, Lluis Vidal, gerente general de TER.

TER Inversiones, filial de FR Group Investment.

LA INVERSIÓN QUE MUEVE CHILE

Financian proyectos de transporte en Chile, impulsando la renovación de flotas y la transición a un sistema más eficiente y ecológico.

En el mundo del transporte público, la necesidad de modelos de financiamiento eficientes y sostenibles es crucial para la modernización del sistema. En este contexto, TER Inversiones, filial de FR Group, juega un rol clave en la estructuración de financiamiento para la compra de buses del sistema Red, impulsando soluciones innovadoras ligadas a la electromovilidad en todo Chile.

El origen de TER

La semilla de TER comenzó en el seno del Grupo FR Group. En 2018, se impulsó un modelo de financiamiento alineado con los subsidios estatales destinados al transporte público. En ese momento, los recursos estatales, que representaban el 70% de los ingresos del sistema de transporte de Santiago, no se vinculaban adecuadamente con los riesgos del financiamiento.

Bajo el liderazgo de Jaime García la Huerta, gerente general de FR Group Investment y director financiero de TER Inversiones, se diseñó un modelo innovador que encapsulaba los flujos provenientes del Estado, otorgando mayor certeza a los inversionistas y reduciendo el costo del financiamiento para los operadores.

En 2018, TER estructuró un crédito de 110 millones de dólares para financiar 400 buses Euro VI del sistema Red, optimizando costos y alineando recursos estatales.



Estructuración de financiamiento

TER Inversiones impulsa proyectos clave para modernizar el transporte público en Chile, con modelos financieros e innovación sustentable.

Mercado

Financiamiento para RED

“La primera gran experiencia del equipo que conformaría TER inversiones fue en 2018, cuando a través de FR Investments se estructuró un crédito sindicado de aproximadamente 110 millones de dólares para financiar la compra de 400 buses Euro VI para el sistema Red. La operación involucró a bancos locales y compañías de seguros, logrando un modelo más eficiente y alineado con los recursos estatales. A pesar del éxito de esta iniciativa, la inestabilidad social de 2019 y la pandemia nos pusieron en pausa”, cuenta García de La Huerta.

En 2023, con una visión renovada, Lluís Vidal, gerente general de TER, retomó la estrategia. Se fortaleció el equipo con Francisco Rodríguez y Gustavo Castro, y se accedió a financiamiento para la renovación de flotas y la incorporación de tecnologías sustentables.

Claves en inversión regional

En su primer año de operación, TER logró consolidarse. Uno de los logros más destacados fue el Proyecto Trolebuses Chile, que financió 44 buses eléctricos junto con la infraestructura necesaria para su operación. Proyecto que actualmente está operando con gran éxito desde Septiembre del 2024. Lo mismo ocurrió con la implementación de 11 buses de alto estándar en Tocopilla, mejorando significativamente el transporte local en ambas ciudades. El cierre del 2024 TER Inversiones cumplió con 55 buses con dos operaciones y para este 2025 está proyectado tener en cartera, al menos, un mínimo de 600 buses eléctricos en todo el país.

Para Lluís Vidal, “estos proyectos reflejan el compromiso de TER con el crecimiento del transporte eléctrico en el país, demostrando no solo su capacidad de financiamiento, sino también su habilidad para gestionar grandes



↑ El Proyecto Trolebuses Chile logró el financiamiento de 44 buses eléctricos y su terminal de carga, promoviendo un transporte más sustentable y eficiente en el país.

iniciativas que impactan positivamente en las comunidades y el medio ambiente”.

“El conocimiento del negocio es fundamental para lograr lo que nos proponemos. No hacemos promesas que no podamos cumplir. Sabemos lo que estamos haciendo y cómo hacerlo bien”, destaca Vidal. Entre los desafíos hacia 2025, la empresa busca consolidar su crecimiento con el fortalecimiento de su modelo de financiamiento, permitiendo la separación de la

propiedad de flotas e infraestructura de los operadores, facilitando las transiciones contractuales.

“TER realiza un análisis exhaustivo de cada proyecto, asegurando al mercado financiero proyectos robustos. Nuestro compromiso es estructurar y financiar proyectos sostenibles a largo plazo que beneficien una mejor calidad de vida de las personas”, señala Vidal.

Sobre la gestión del financiamiento, TER lleva un control cons-

tante de las operaciones, desde la certificación de la atención de las máquinas hasta el monitoreo de los flujos financieros. El enfoque flexible y la experiencia del equipo, que comprende diferentes realidades locales, son claves para el crecimiento y expansión de la empresa.

“Para nosotros, el éxito no solo radica en los números, sino en cómo esos números se transforman en un beneficio tangible para las ciudades y sus habitantes. Cada flota que financiamos es una promesa cumplida de calidad, sostenibilidad y eficiencia”, concluye Jaime García de La Huerta, convencido de que el futuro de la movilidad en Chile es eléctrico y TER estará en el centro de ese cambio. ▶



◀ TER financió e implementó 11 buses de alto estándar en Tocopilla, mejorando el transporte local con tecnología sustentable y mayor comodidad para los pasajeros.

PRIMER
BUS ELÉCTRICO
EN LA MINERÍA



40 AÑOS
DE TRAYECTORIA EN EL
TRANSPORTE



Comil Campione Invictus DD Invencible

Firme en cada kilómetro, con diseño audaz, máxima comodidad y un espacio que redefine los viajes. Más que un bus, una experiencia imparable que desafía rutas y eleva el estándar del transporte.

El Comil Invictus DD es un bus doble piso diseñado para ofrecer máximo confort y eficiencia en largas distancias. Su carrocería presenta un diseño aerodinámico, optimizado mediante estudios biodinámicos para reducir el consumo de combustible y el desgaste de neumáticos. Además, incorpora detalles cromados que le otorgan un aspecto sofisticado y moderno.

Con 14 metros de largo, este modelo cumple con la normativa

chilena y ofrece múltiples configuraciones de asientos según las necesidades del operador: salón cama en ambos niveles (43 asientos), configuración mixta (60 asientos) y semi-cama completo (64 asientos).

Espacio optimizado

Uno de los aspectos más destacados es su amplitud interior. Se trabajó especialmente en la distribución de los asientos para garantizar que los pasajeros puedan moverse con

facilidad, incluso cuando están ocupados ambos lugares de una fila. El rediseño de los apoyabrazos permitió ampliar el pasillo central sin sacrificar comodidad, generando una sensación de mayor espacio.

Según busólogos y pasajeros frecuentes, los asientos del Comil Invictus DD son de los más cómodos del mercado. Su estructura ergonómica y el material de los cojines logran un equilibrio perfecto entre soporte y suavidad.

Maletero sin igual

Otro punto a favor es su capacidad de carga. El bus cuenta con el maletero más grande del mercado, superando a la competencia en casi tres metros cúbicos adicionales. A diferencia de otros modelos, la apertura del maletero no tiene obstrucciones en el centro, lo que facilita el almacenamiento de equipajes grandes y voluminosos.

Baño limpio

El baño ha sido diseñado pensando en la facilidad de



Cuenta con el maletero más grande del mercado, ofreciendo hasta 3 m³ más de capacidad que la competencia, permitiendo mayor comodidad para equipaje de los pasajeros.



Cumple la norma ECE R66, con estructura reforzada, chasis de alta resistencia y luces LED, garantizando mayor seguridad y estabilidad en ruta.



Ofrece configuraciones de 43 asientos en salón cama, 60 en mixto con semi-cama y 64 en semi-cama completo, adaptándose a cada necesidad.



Comil Ônibus S.A.

Comil es una reconocida marca brasileña de carrocería de buses, destacada por su innovación, comodidad y calidad en el transporte de pasajeros.



➊ Asientos ergonómicos y cómodos, con opciones en salón cama, mixto o semi-cama.



➋ Amplio espacio para el pasajero, garantizando comodidad y libertad de movimiento en cada viaje.



➌ Escalera iluminada con pasamanos en ambos lados, mejorando la seguridad y visibilidad para los pasajeros.



➍ Baño amplio y sin esquinas, diseñado para fácil limpieza, mayor higiene y comodidad durante todo el viaje.

➎ Limpieza y mantenimiento. El Invictus DD cuenta con un diseño sin esquinas, lo que evita la acumulación de agua y la formación de hongos. Además, está construido con materiales antimicrobianos para mayor higiene.

Para el confort del pasajero, el bus ofrece una experiencia premium con cafetera y horno a bordo, además de iluminación LED en los portapapeles, con un sistema de identificación de asientos optimizado.

Tecnología y seguridad para el conductor

El panel de instrumentos ha sido diseñado con un enfoque ergonómico y moderno. Incorpora mandos modulares que permiten una mejor distribución de los controles, pensando en la comodidad del operador y en la seguridad de la conducción. Además, el

sistema multiplex integra una computadora de a bordo que monitorea las funciones operativas del bus en tiempo real.

Para mejorar la visibilidad y seguridad, el Invictus DD cuenta con focos traseros modulares en LED, luces de posición y neblineros cromados.

Un referente en el segmento

El Comil Invictus DD no solo destaca por su diseño elegante y aerodinámico, sino también por su comodidad, amplitud y eficiencia operativa. Con el maletero más grande del mercado, asientos ergonómicos y una distribución interior optimizada, se posiciona como una de las mejores opciones para el transporte de larga distancia.

Su enfoque en la seguridad, la durabilidad y la tecnología lo convierten en una alternativa sólida frente a la competencia. 



Sotraser descarboniza el transporte con flota de camiones eléctricos y alianza estratégica con CMS

Con más de 30 años impulsando la evolución del transporte, Sotraser S.A. refuerza su compromiso con la descarbonización de la logística en Chile. La compañía cuenta con una flota de más de 50 tractocamiones eléctricos y ha recorrido más de 500.000 kilómetros con estas unidades, consolidando la electromovilidad como una realidad en sus operaciones.

En línea con este compromiso, Sotraser firmó una alianza con el Centro de Movilidad Sostenible (CMS), un organismo dedicado a la investigación y desarrollo de soluciones para la transición energética en el transporte. El acuerdo busca potenciar la investigación en baterías y modelos de carga eficientes, optimizando la autonomía y disponibilidad de la flota eléctrica de Sotraser. Además, permitirá realizar estudios sobre la implementación de camiones cero emisiones en distintas regiones del país, con el objetivo de identificar desafíos operacionales y definir estrategias para la expansión de la electromovilidad en el transporte de carga.

Pedro Peña, gerente de Electromovilidad y Nuevas Energías de Sotraser, destacó: "Creemos que la electromovilidad no es solo el futuro, sino el presente del transporte. A través de esta alianza, buscamos generar conocimientos que optimicen la operación de



Sotraser y el Centro de Movilidad Sostenible firmaron un acuerdo para investigar flotas de camiones cero emisiones, optimizar baterías y modelos de carga, y acelerar la transición hacia un transporte de carga más limpio y eficiente en Chile.

camiones cero emisiones y faciliten su masificación en el sector". Chile se ha consolidado como líder regional en electromovilidad y será el primer país de la región en adoptar normas de eficiencia de combustibles para vehículos pesados. En este contexto, Sotraser reafirma su rol pionero en la transformación del transporte, contribuyendo a la reducción de emisiones y a la construcción de un sistema logístico más sostenible. **TP**



Made in Chile

Más de 250 buses eléctricos en operación y 104 unidades fabricadas en Chile por Reborn Electric Motors, destinadas al transporte de trabajadores en la mina El Teniente.

Gonzalo Ramírez, director corporativo
de Descarbonización de Procesos

Codelco acelera un transporte sustentable

La compañía minera nacional impulsa la descarbonización del transporte en sus faenas, exigiendo vehículos más sostenibles en licitaciones. Su meta es reducir 40% las emisiones en transporte de personas al 2030 y 100% al 2040.



Codelco Chile, el principal productor de cobre a nivel mundial, ha puesto en marcha una estrategia ambiciosa para avanzar en la descarbonización de sus operaciones. En esta línea, el transporte juega un rol clave, y la minera ha establecido exigencias específicas para la incorporación de vehículos más sostenibles en sus faenas.

Para los operadores de transporte, las exigencias en licitaciones son clave para elevar

los estándares de seguridad y alinearse con la estrategia medioambiental del mandante. Al respecto, Gonzalo Ramírez, director corporativo de Descarbonización de Procesos en Codelco, señala: "En las licitaciones para vehículos eléctricos, cada proceso tiene requerimientos específicos. Antes de cada licitación, realizamos pilotos y validamos la tecnología disponible. Esto permite establecer criterios técnicos y expectativas comerciales para la electrificación progresiva ➤ ↑

Gonzalo Ramírez, director corporativo de Descarbonización de Procesos en Codelco.



Investigación

Codelco colabora con universidades y centros de estudio para impulsar la transformación de la industria minera, enfocada en la sostenibilidad e innovación.



Codelco definió un portafolio unificado de transporte sustentable, desde vehículos livianos hasta camiones de extracción, asegurando que cada licitación incorpore tecnologías validadas para reducir emisiones.

ciendo en los próximos años para transportar a personal propio y colaboradores", destaca Ramírez.

Como empresa nacional, Codelco ha impulsado el trabajo con emprendedores y empresas locales. Posee 104 buses eléctricos en Chile, fabricados por Reborn Electric Motors, una empresa chilena. Estos buses se destinan al transporte de trabajadores en la mina El Teniente de Rancagua.

El director corporativo está convencido de que el transporte de personas y bienes puede descarbonizarse. "Nos hemos comprometido a reducir en 40% las emisiones en el transporte de personas para 2030 y 100% al 2040. También exploramos soluciones para reducir significativamente las emisiones en el transporte de bienes, una categoría que requiere mayor desarrollo tecnológico para trayectos largos y medianos", concluye.

Colaboración con la academia

Recientemente Codelco asumió dos convenios que involucran paralelamente y en forma separada el trabajo conjunto con investigadores del Advanced Mining Technology Center (AMTC) de la Univer-

Codelco ha implementado pilotajes en buses, camiones, camionetas y equipos mineros. Los buses eléctricos han crecido con éxito, superando las 250 unidades en operación.



de nuestras flotas. Lo primordial es privilegiar las ofertas más sostenibles, que cumplan con los estándares de seguridad y continuidad operacional".

Sobre los estándares medioambientales para proveedores de transporte, el ejecutivo enfatiza: "Hoy existe disponibilidad tecnológica de vehículos eléctricos en casi todas las categorías de equipos móviles, aunque no siempre representan una oportunidad inmediata. Nos enfocamos en proveedores con una oferta tecnológica consistente, un modelo de negocios competitivo y capacidad para sostener estas nuevas tecnologías en el tiempo. Además, esperamos que colaboren con la reducción de nuestra huella de carbono".

Las metas de Codelco son ambiciosas: reducir un 25%

la intensidad de emisiones de alcance 3 para 2030, considerando insumos operacionales estratégicos.

Tecnologías limpias en contratos de transporte

La minera trazó una hoja de ruta para sus flotas. Según Ramírez, existe un portafolio unificado que abarca desde equipos de menor tamaño hasta camiones de extracción en los rafos. "Este portafolio orienta las decisiones de escalamiento y licitación. Cada licitación es un proceso independiente, basado en la validación temprana de equipos eléctricos en las categorías consideradas. Lo que hemos confirmado hasta ahora es que los equipos eléctricos cumplen con las expectativas técnicas y reducen emisiones, además de ofrecer gran comodidad y

desempeño".

La selección de proveedores de transporte de personas y bienes es clave para la continuidad operacional. "Esperamos que la transición tecnológica no afecte la disponibilidad de servicios ni la seguridad de las personas. Por ello, ponemos énfasis en comprender los riesgos asociados al uso de baterías y la mantención de estos equipos", añade.

Flotas con energías más limpias

Codelco está probando diversas soluciones en electromovilidad. "Hemos realizado pilotajes en buses, camiones, camionetas, equipos logísticos mineros e incluso equipos de producción. Algunas categorías han escalado exitosamente, como los buses eléctricos, con una flota de más de 250 unidades que seguirá cre-



"Los proveedores están en el centro del desafío. Los consideramos coejecutores de todos nuestros proyectos y esperamos que se conviertan en nuestros partners, para avanzar hacia una minería descarbonizada", dice Gonzalo Ramírez

sidad de Chile y el Departamento de Ingeniería Mecánica de la Pontificia Universidad Católica de Chile (PUC). Ambas investigaciones suponen un financiamiento por parte de Codelco superior a US\$1,7 millones donde las asociaciones con terceros son clave en la estrategia de impulsar, a través de la innovación, el desarrollo sostenible en la minería.

Se trata de un esfuerzo colaborativo con universidades y centros de estudio donde Codelco busca enfrentar los desafíos que le permitan impulsar una transformación profunda en la industria hacia una minería más responsable con el medioambiente. Se trata de acuerdos inéditos en la industria no solo por los montos de inversión sino por la oportunidad de compartir experiencias y conocimientos, levantar estudios estratégicos, analizar y probar en terreno.

Capital humano

Los convenios con ambas universidades incluyen la formación de futuros profesionales que puedan entregar valor agregado a la industria. Según Gonzalo Ramírez, en entrevista a Pulso, estos acuerdos permitirán: "formar capital humano avanzado como magíster, doctorados y postdoctorados en electrificación de operaciones mineras subterráneas. Adicionalmente, se realizarán seminarios internacionales de carácter técnico que permitirán atraer a los mejores investigadores y desarrolladores a nivel mundial a compartir sus conocimientos en Chile. Finalmente, estas experiencias buscan generar programas de formación local en torno a la descarbonización de operaciones para la minería del futuro", afirma el ejecutivo. 



Frenos

Frenos ABS con distribución electrónica de frenado (EBD), respuesta precisa y estable, brindando máxima seguridad en cada condición.



Con capacidad de carga de hasta 1.050 kg y caja de 1.520 mm de largo, 1.520 mm de ancho y 540 mm de alto, es perfecta para trabajos exigentes.

La nueva GWM Poer Plus 2.4 llega al competitivo segmento de las camionetas medianas con una propuesta robusta y atractiva que combina potencia, versatilidad y tecnología. Desde su lanzamiento, este modelo ha llamado la atención por su equilibrada oferta de características técnicas, diseño imponente y desempeño en distintos tipos de caminos.

Bajo el capó, la Poer Plus 2.4 equipa un motor turbodiésel de

2.4 litros que genera una potencia máxima de 161 caballos a 3.600 rpm y entrega un contundente torque de 400 Nm, disponible entre 1.500 y 2.500 rpm. Este motor está asociado a una caja manual de seis velocidades, que destaca por la precisión en los cambios y una respuesta ágil, ideal tanto para trayectos urbanos como para viajes en carretera.

En términos de diseño, la GWM Poer Plus se presenta con una apariencia robusta y moderna. Su frontal es llamativo, con una parri-

lla prominente que integra luces LED de diseño afilado, otorgándole una personalidad fuerte. Los rines de aluminio de 17 pulgadas, combinados con los estribos laterales, aportan no solo estética, sino también funcionalidad, facilitando el acceso a la cabina.

Una vez dentro, el habitáculo sorprende por su buen nivel de acabados y equipamiento tecnológico. La camioneta cuenta con asientos tapizados en cuero sintético, siendo el del conductor ajustable en seis posiciones, lo

que permite encontrar fácilmente la postura adecuada. El volante multifunción, también forrado en cuero, incorpora controles de audio y control crucero, además de ajuste en altura para mayor comodidad.

La conectividad está asegurada por una pantalla táctil de 9 pulgadas compatible con Apple CarPlay y Android Auto, permitiendo una integración fácil y rápida con smartphones. Además, la cámara de reversa y sensores de estacionamiento traseros brindan una valiosa ayuda en maniobras difíciles, espe- >



Nueva GWM Poer 2.4 Turbo

Ruda y eficiente

Con un robusto motor turbodiésel de 2.4 litros, potencia de 161 HP y 400 Nm de torque, la GWM Poer Plus combina fuerza, eficiencia y tecnología, lista para desafíos dentro y fuera del camino.



Tablero digital de 9" con Apple CarPlay y Android Auto, claro, intuitivo y fácil de operar al conducir.



Caja automática de 8 velocidades, suave y precisa, mejora rendimiento, confort y eficiencia en cualquier condición de manejo.





↑ Pantalla táctil de 9" con Apple CarPlay y Android Auto integrados.



↑ Sistema 4x4 Torque on Demand de BorgWarner, con control electrónico y asistencias para máxima tracción y seguridad.

cialmente en espacios reducidos.

En carretera, la GWM Poer Plus 2.4 se comporta con solvencia. Su dirección asistida eléctricamente proporciona un manejo preciso, mientras que su suspensión delantera independiente de doble horquilla con barra estabilizadora, en conjunto con la suspensión trasera de eje rígido con paquete de resortes, absorbe de manera eficiente las irregularidades del camino, brindando confort y estabilidad.

Al salir del asfalto, la Poer Plus 2.4 muestra su lado más aventurero gracias al sistema de tracción 4x4 Torque on Demand de BorgWarner, que reparte automáticamente el torque entre los ejes según las condiciones del terreno. El sistema de asistencia en ascenso y descenso (HAC/HDC) facilita notablemente la conducción en caminos complicados, manteniendo siempre la seguridad y control del vehículo.

En términos prácticos, la GWM Poer Plus ofrece una capacidad

Seguridad

Estructura reforzada, airbags frontales y laterales, ABS, EBD y control electrónico de estabilidad, garantizando máxima protección.



Motor turbodiésel de 2.4 litros, cuatro cilindros, entrega 161 HP y potente torque de 400 Nm desde 1.500 rpm, combinando rendimiento eficiente, gran fuerza de arrastre y suavidad en la conducción.



vista trasera robusta, portalón amplio, sensores y cámara de retroceso, para maniobras seguras y eficientes en todo terreno.

de carga de hasta 1.050 kg, con un pick-up de generosas dimensiones (1.520 mm de largo, 1.520 mm de ancho y 540 mm de alto), lo que la convierte en una alternativa ideal para quienes necesitan transportar cargas pesadas.

Finalmente, en seguridad, la camioneta no deja espacios al azar. Cuenta con sistemas como control electrónico de estabilidad (ESC), ABS con distribución electrónica de frenado (EBD), monitoreo de presión de neumáticos (TPMS) y airbags frontales y laterales, junto con una estructura reforzada que incrementa notablemente la protección en caso de impacto.

La GWM Poer Plus 2.4 es una propuesta sólida, que combina potencia, confort y tecnología con un desempeño muy equilibrado tanto en carretera como fuera de ella. Esto la posiciona como una opción muy competitiva dentro del mercado de camionetas medianas, sorprendiendo gratamente con su balance entre calidad, equipamiento y rendimiento. ↗





100% FINANCIAMIENTO



EL CAMIÓN PERFECTO PARA TU NEGOCIO
— **ÚLTIMAS UNIDADES** —

*OFERTA POR STOCK LIMITADO DE CAMIONES. FINANCIAMIENTO SUJETO A EVALUACIÓN CREDITICIA. PROMOCIÓN EXCLUSIVA PARA CAMIONES INTERNATIONAL MODELO RH.

Fundador

Raul Randon fundó la empresa en 1949, transformándola en un gigante global de semirremolques. Falleció en 2018 a los 88 años.



Luces led

Sistema de iluminación LED bi-volt con luces de dirección, posición, retroceso y frenos.



Llantas y neumáticos

Llantas doradas de 8,25 x 22,5 pulgadas, rodado doble. Lleva dos neumáticos de repuesto.

Componente, elegante y con una presencia que roba miradas en cualquier ruta. Así es la batea granelera Randon 2+1, un semirremolque que, aunque ya es un modelo probado en el mercado, ahora se llega a Chile en una edición especial que celebra los 75 años de Randon. Vestida de negro profundo y dorado, esta batea se convierte en un verdadero símbolo de la innovación y trayectoria de la marca brasileña.



Pero su impacto no es solo visual. En configuración 2+1 destaca por ser, sin discusión, la batea más liviana del mercado chileno, permitiendo una mayor capacidad de carga útil sin comprometer la resistencia. Su estructura autosostentante, fabricada con acero de alta resistencia, optimiza el peso sin perder robustez. Además, cuenta con un sistema de suspensión mixta (neumática y mecánica), garantizando un desempeño

óptimo en distintos terrenos.

Está diseñada para la máxima eficiencia operativa. Su caja de carga tiene un revestimiento de 3 mm, con un frontal inclinado que mejora la descarga. La tapa trasera de panel único con articulación superior facilita la operación, mientras que el cilindro hidráulico frontal Hyva asegura un basculamiento controlado.

La seguridad también es clave en este modelo, con un sistema de frenos Master serie "Q Plus",



Suspensión

Suspensión mixta con primer eje neumático fijo y los dos siguientes mecánicos de paquete de resortes.





Pistón hidráulico

Incluye válvula de final de curso, mangueras y acoplos estandarizados, garantizando compatibilidad y facilidad de mantenimiento.

**Batea Randon 2+1
edición aniversario**

**75 años
y en su
peso ideal**

Ligera, dorada y lista para brillar en la ruta.

En su edición 75 años, sigue marcando el camino con menos peso, más capacidad y un diseño que celebra la historia de Randon sin perder su esencia.

Aniversario

Edición especial 75 años de Randon, con diseño negro, gráficos dorados y llantas doradas exclusivas.



Patas

Patas de apoyo Jost B200G, telescópicas mecánicas, con capacidad de elevación de 24 toneladas.

regulador manual y opción de ABS. Además, incorpora iluminación LED bi-volt, protecciones laterales y un conjunto de accesorios que incluyen tapabarros con barrera antispray, hubodómetro y porta neumáticos de repuesto.

Pero lo que realmente la convierte en la protagonista del momento es su diseño conmemorativo. Con llantas doradas, gráficos exclusivos y la insignia de los 75 años de Randon en dorado, esta batea no es solo una

herramienta de trabajo, sino un testimonio rodante de la historia de la marca brasileña.

En un mercado donde la eficiencia y el peso son factores determinantes, la Batea ganelera Randon 2+1 no solo lidera por su capacidad y peso, sino que ahora también lo hace con un estilo inconfundible. Porque en el transporte de carga, la innovación no solo se mide en toneladas, sino también en identidad. 



SCANIA Y CONSORCIO ANDINO

Consortio Andino del Grupo Minardi renovó diez unidades Scania - Marcopolo Viaggio 1050 G7, destinadas a su operación de transporte de pasajeros en Codelco. En cinco años, la compañía completa una flota de cien buses Scania con un promedio de antigüedad operativa de 2,5 años. La entrega oficial a la familia Minardi se realizó en Scania Chile junto a ejecutivos de Epsa Buses, autoridades locales y Fenabus.



1 Silvana Minardi y Matías Castro.



2

Diego Lazcano, Andrés Arriagada, Daniela Castillo, y José Minardi.



3

María Jesús Lagos Minardi y Alan Brain.



4

Diego Lazcano, Gerardo Casanova, Guillermo Zañartu, y Cristián Jiménez.



5

Ariel Devaud y Marcos Carter.



6

Juan Carlos Huanca, Jorge Berazaluce, y Paul Fenner.



7

Diego Duthu, jefe de Marketing de Scania Chile.



8

Santiago Zamar y Diego Lazcano.



9

Manfred Welinger y Rafael Francisco.



10

Daniela Castillo y Silvana Minardi.



11

Merlys Jiménez, Diego Duthu, y Nicole Pezoa.



12

Ariel Devaud, Gonzalo Reyes, Marcos Carter, y Sergio Stephan.



13

Guillermo Zañartu, Diego Lazcano, María Jesús Lagos Minardi, Gerardo Casanova, Silvana Minardi, José Minardi, Santiago Zamar, y Juan Carlos Huanca.



14

Juan Pablo Ortiz, José Minardi, y Matías Castro.



15

Sergio Stephan, María Paz Lepe, y Marcos Carter.



16

Silvana Minardi y Anita Hidalgo.



17

Paul Fenner y María Paz Lepe.



18

Santiago Zamar, gerente Comercial de Buses de Scania Chile.



19

Sergio Stephan, Seremi de Transporte de la Región Metropolitana (S).



20

Juan Carlos Huanca, Jorge Berazaluce, y Ariel Devaud.



21

Silvana Minardi y Sulimar Torres.



22

Rodrigo Encina y Paula Pérez.

A large truck is shown from a rear three-quarter perspective, driving away on a road. The sky is filled with dramatic, colorful clouds at sunset. The truck's lights are on, and the road ahead is bright with sunlight.

Elecciones presidenciales en Chile

¿Tendremos cambio de pista?

Por Anita Hidalgo Vásquez

Polarización y debates acalorados marcan el ambiente electoral en Chile. Con el futuro económico y regulatorio en juego, el sector transporte observa atento cómo las decisiones impactarán la inversión.

La llegada de un nuevo gobierno en Chile genera expectativas y, por qué no decirlo, incertidumbre en el mundo empresarial. Y el transporte no es la excepción. Hoy, el escenario político está marcado por la polarización y el fuego cruzado en redes y medios digitales, donde los proyectos de inversión, la seguridad jurídica y las reformas económicas se han convertido en armas de ataque y defensa.

Para el sector transporte –de carga y pasajeros– la gran pregunta no es solo qué medidas tomará el nuevo gobierno, sino cómo afectarán la industria y la confianza en el país como destino de inversión. En los últimos años, el sector ha enfrentado desafíos gigantes: desde la transición a la electromovilidad hasta la crisis de abastecimiento de repuestos y vehículos postpandemia. Ahora, el dilema es político y económico.

La estabilidad es clave, y cualquier cambio abrupto en normativas, incentivos o regulaciones puede generar un efecto dominó en las inversiones. Chile ha sido, por décadas, atractivo para la inversión extranjera en transporte y logística, pero el reto es mantener ese atractivo en un contexto de incertidumbre y con una seguridad carretera en deuda.

La fluctuación del dólar será determinante. Un gobierno de derecha, con una agenda pro mercado, podría generar confianza en inversionistas, fortaleciendo el peso chileno y estabilizando la moneda. Esto beneficiaría la importación de repuestos y vehículos, reduciendo costos operativos. Sin embargo, si las medidas económicas generan resistencia social, la incertidumbre podría frenar la recuperación.

En un gobierno de izquierda, con mayor intervención estatal, el dólar podría mantenerse alto

si los mercados reaccionan con desconfianza a reformas o mayor gasto público, encareciendo la renovación de flotas y repuestos. No obstante, si logra transmitir estabilidad y gobernabilidad, la volatilidad podría mantenerse controlada.

El verdadero desafío será evitar la parálisis del empresariado y que los inversionistas extranjeros sigan viendo a Chile como un polo de desarrollo. La respuesta pasa por un diálogo honesto entre el sector privado y las nuevas autoridades. Sin señales claras de confianza, las empresas podrían mirar hacia mercados más estables o con menores costos regulatorios, afectando la modernización del transporte.

Las recientes disputas políticas evidencian que cualquier iniciativa que toque los intereses del sector será blanco de debates acalorados. Algunos defenderán mayor regulación, otros exigirán menos burocracia y más incentivos. Pero lo que realmente importa es que las decisiones se tomen con visión de largo plazo, sin modificar intempestivamente las reglas del juego.

El “sacar de ojos” que viviremos pondrá a prueba la capacidad del sector para adaptarse. En un mundo interconectado, donde las oportunidades trascienden fronteras con un clic, Chile debe seguir siendo un país competitivo para invertir en transporte. Si la incertidumbre se impone sobre la confianza, las empresas pueden optar por el pragmatismo: irse donde les convenga más.

El reto es político, económico y empresarial. El nuevo gobierno tiene la oportunidad de generar confianza y construir un escenario estable para que el transporte siga avanzando. En EspacioT estamos atentos a los cambios y a quienes serán los rostros en la papeleta electoral, proceso que definirá si hacemos o no un cambio de pista. 



Nueva BMW R1300 GS Adventure

Ingeniería alemana, pasión chilena

Por Andrés Lang Valentino



EspacioTest

Probamos la BMW R1300 GS Adventure en una ruta épica hacia Combarbalá, comprobando su potencia, confort y tecnología alemana sobre las exigentes carreteras chilenas.

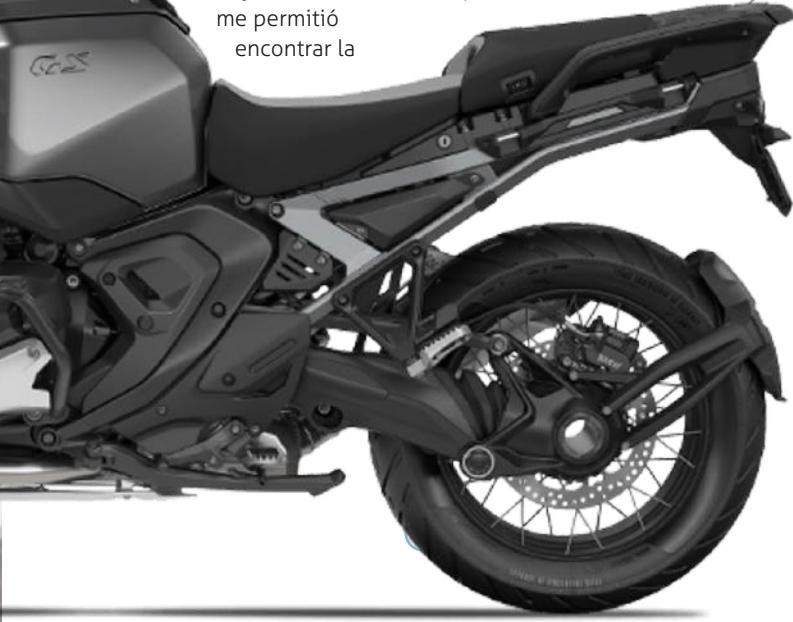
La espera había sido larga, pero por fin llegó el día: iba a retirar la BMW R1300 GS Adventure. Desde el primer vistazo, su diseño imponente, robusto y agresivo capturó toda mi atención. Con mis amigos, habíamos planeado un viaje desde Santiago hasta Combarbalá para probar esta máquina alemana en condiciones reales.

Encendí el motor bóxer bicilíndrico de 1.300 cc y sentí inmediatamente la potencia que prometían sus 143 caballos y sus 149 Nm de torque. La tecnología ShiftCam se hizo notar enseguida, entregando una respuesta precisa, potente y suave a la vez. Entramos en la autopista hacia el norte y activé el control crucero adaptativo, confirmando lo que intuía: esta moto es excepcional en viajes largos.

El asiento, ajustable en altura entre 870 y 890 mm, me permitió encontrar la

postura ideal. La pantalla TFT de 6,5 pulgadas es clara, ofreciendo información sobre velocidad, autonomía y navegación en tiempo real. En carreteras abiertas, la GS Adventure mostró una estabilidad excepcional gracias al nuevo chasis de aluminio reforzado, más liviano pero con una rigidez superior, brindando confianza total incluso a velocidades elevadas.

Luego de unos kilómetros, dejamos la autopista para enfrentar caminos secundarios hacia Illapel. Las cuestas y curvas aparecieron y con ellas la verdadera diversión. La suspensión electrónica Dynamic ESA EVO ajustó automáticamente la dureza en tiempo real, absorbiendo cada imperfección del terreno y manteniendo la moto firmemente plantada en el asfalto. Su peso en orden de marcha de 269 kg apenas se sentía, ya que la distribución del peso, junto con la suspen-



Viajes soñados

Pantalla TFT 6,5", conectividad Bluetooth, luces LED adaptativas, control crucero adaptativo y modos Enduro: tecnología avanzada para viajar cómodo y seguro, sin perder el espíritu aventureño.

sión, facilitaba enormemente cada movimiento.

En la mitad de la cuesta La Viuda, cambiamos al modo Enduro Pro para probar su desempeño fuera del pavimento. La moto transformó instantáneamente su carácter: la suspensión electrónica ajustó su recorrido y dureza, la entrega de potencia se moduló para mejorar la tracción, y la GS mostró sorprendente agilidad en terrenos complicados pese a su tamaño.

La pantalla TFT de 6,5 pulgadas mostró claramente cómo el consumo promedio apenas llegaba a 18 kms/litro, excelente considerando la potencia y la exigencia del camino. Con su estanque de 30 litros, esto significaba una autonomía real de más de 500 km, perfecta para largas aventuras.

Ya en Combarbalá, tras recorrer caminos sinuosos y disfrutar del desempeño de los frenos Brembo con ABS integral, paramos para compartir impresiones bajo un cielo despejado y mucho calor. Mis amigos no podían entender cómo podía manejar de esa manera una moto a la que recién me venía subiendo. "Fácil", les dije. "La R1300 Adventure te hace mejor piloto".

El retorno a Santiago reveló otros detalles que no había probado: su asiento calefactado, ideal para enfrentar el frío, claramente no lo necesité en los 32 grados de febrero. La pantalla ajustable electrónicamente, además, mantuvo siempre el viento controlado, aumentando considerablemen-



te la comodidad del regreso.

Finalmente en casa, tras casi 800 kilómetros recorridos, confirmé que la BMW R1300 GS Adventure no solo cumplió mis expectativas, sino que las

superó ampliamente. Esta moto es mucho más que un montón de tecnología y potencia: es la compañera perfecta para cualquier aventura, lista para llevarte al destino que decida explorar. 



La transmisión automática con Shift Assist Pro permite cambios rápidos, precisos y suaves, ofreciendo confort absoluto en largas rutas y caminos exigentes.



Modo Enduro Pro, suspensión ajustable Dynamic ESA y excelente equilibrio: ágil, precisa y segura en terrenos difíciles y de tierra.



Buses y carrocerías diseñados para garantizar
seguridad, confort y durabilidad
en el transporte de pasajeros.

*Representantes exclusivos de Comil en Chile.



Te acompañamos en cada ruta.

Presencia en todo Chile

Servicio Post Venta

Alianzas con empresas líderes en transporte de pasajeros

www.comil.cl

Llámanos al +(562) 277 240 40

Junto a mi
camión Chevrolet
Somos el #1
en entregas a
nivel nacional



Conoce más aquí

Fuente: ANAC RNVM 2024.
Camiones de hasta 30 TON de PBV.

Juntos para conquistar el camino



100% hecho
en Japón



TECNOLOGÍA
ISUZU