



Edición N° 10



ICP PLAY La nueva apps que lanza nuestra empresa Consorcio ICP

pag 19

ENTREVISTA: Carolina Godoy

Directora regional subrogante de Sernatur Bio-bio

pag 24

Consorcio ICP lanza programa único en Chile via streaming

para capacitar conductoras mujeres

pag 48

CONTENIDO

4

EDITORIAL

Francisco Navarro

CEO Consorcio ICP

6

COFFEE BREAK

Con Tecnología

El vehículo del futuro será eléctrico,
sostenible y no usará volante

10

COFFEE BREAK

Con Transporte

Déficit de conductores

19

NUEVA APP ICP PLAY

APP que lanza Consorcio ICP

Para nuestras empresas Instituto Conductores
Profesionales y Escuela Conductores Nogal Chile

20

VISITA PROTOCOLAR

Secretaría Regional Ministerial

de transportes de la Región del Bío-Bío

22

ENTREVISTA

Entrevista Diario El Sur

Escasez de conductores y
accidentabilidad de tránsito

24

COFFEE BREAK

Con Turismo

Carolina Godoy Directora Regional
Subrogante y Sernatur Bío-Bío

34

CONSORCIO ICP

Inauguración de cursos en Chillán

36

CONSORCIO ICP

Inauguración cursos en Temuco

38

COFFEE BREAK

Con Energía

44

COFFEE BREAK

Con Educación

46

REUNION

Oscar Aliaga

Director de Sence Bío Bío

48

CONSORCIO ICP

**Lanza programa único en Chile
via streaming** en capacitación de
conductores mujeres

EDITORIAL



Francisco
Navarro
CEO Consorcio ICP

Esperando el resultado de la inflación en Estados Unidos la que fue por debajo de lo esperado lo que resulto ser una buena noticia, generando una depreciación del dólar, ello puede ser una antesala de una tendencia que al menos nos permite prever una inflación más controlada en ese país, alejándonos a nosotros de escenarios de gran inflación parecidos al del siglo pasado. Nuestro país la tiene bastante más difícil ya que es poco probable que las tasas vuelvan al modesto 3% en los próximos dos años. A pesar de que el crecimiento se ha ido desacelerando; tenemos una indexación de la economía que hace más persistente esta inflación; también existe un alza del tipo de cambio generada por la crisis política, cosa que se ve agravada por el exceso de gasto en el 2021 y la guerra en Ucrania; y por último en Chile tenemos un programa de Gobierno que de cumplirse incorpora gastos importantes difíciles de financiar por la vía tributaria. Esto se agravará aún más de aprobarse la Nueva Constitución que obviamente requerirá mayores recursos adicionales a las escuálidas arcas fiscales del país. Lamentablemente en materia económica

tendremos que convivir bastante tiempo con esta inflación ojalá no descontrolada, aun a lo anterior, no es un escenario tan lejano, sólo basta mirar para el lado y observar a nuestros hermanos argentinos al respecto.

Por último, estamos a un paso de la votación de este nuevo texto constitucional, para nadie es un misterio que el desarrollo del proceso constituyente no ha estado exento de problemas y dificultades y es quizá ahí donde radica el rechazo que ha provocado en los habitantes de nuestro país. Nadie esperaba un proceso con tanta desidia con tanta tontera involucrada, gran parte del país y me incluyo queremos una nueva pero buena constitución, sin embargo, en el proceso se denotaron sesgos políticos y de formas de ver la realidad que son legítimas, pero al parecer no concuerdan con las expectativas de la mayoría de los chilenos. Al respecto hay problemas estructurales que me preocupan:

a) sistema político: al pasar a ser la cámara de diputados el órgano central y todopoderoso, se acaba el equilibrio que portaba casi siempre

el senado, también el presidente carecerá de iniciativa exclusiva en materia económica provocando roces y porque no; riesgo de gobernabilidad. Si bien es cierto se crea la cámara de las regiones experimento que en la letra parece muy innovador y bueno, sin embargo, el bicameralismo asimétrico no es algo que se haya probado en otros países lo que puede ser un experimento arriesgado. ¿Ahora la democracia que para mi es lo más importante en definitiva se garantiza? No se al quedar el sistema político en manos de la cámara de diputados, que por mayorías simples presentes en la sala puede cambiarlo; el presidente sin mayoría en la cámara queda paralizado; ahora si tiene mayoría en la sala puede hacer lo que quiera y eso es muy peligroso porque podríamos transformarnos en un estado autoritario, ¿mi pregunta entonces es que pasa con la minoría?

Para nadie es un misterio que 22 partidos políticos no es ninguna manera eficiente de gobernar, ello es la causa de la ingobernabilidad que poseemos y el desprestigio de la política, pero también ya está claro que los independientes no son la solución veamos que paso con la actual Convención Constituyente. Por eso hay que arreglar los problemas, pero bien.

b) El estado plurinacional; todos los habitantes de este país pensamos que tenemos una deuda con los pueblos originarios y sus derechos deben ser considerados, pero el hecho de considerar estas soluciones no significa atomizar a nuestro país. Como esta expuesto en esta nueva constitución esta argumentación de plurinacionalidad provoca mucha incertidumbre, además de que no es posible tener ciudadanos de 1° y 2° clase en ningún sentido, lamentablemente por muchos vacíos expuestos en esta NC permite generar esta duda.

c) Los derechos sociales son fundamentales para producir mayor igualdad y es algo en lo que todos estamos de acuerdo, sin embargo, no podemos tener derechos sociales en el papel que sean letra muerta, porque no se cuentan con los recursos para hacerlos realidad. En este tema la inversión es fundamental por el ciclo virtuoso que produce, lamentablemente existen varios elementos en esta NC que inhiben estas inversiones, por ejemplo, no queda claro un soporte fundamental para invertir cual es el derecho de propiedad, la inexpropiabilidad y el precio justo por ello, el derecho de aguas, derechos de huelga por

aspectos no laborales por parte de sindicatos o sea reglas del juego económicas poco claras que es el soporte para invertir.

d) La pérdida de independencia del poder judicial; el consejo de justicia todopoderoso con una conformación política puede provocar un desmedro de los derechos civiles de la población, que pasará con el recurso de protección que se sustituye por una acción de tutela, entonces que control se ejercerá sobre los actos de autoridades, empresas y personas. En síntesis, estos problemas pueden y no pueden ocurrir, pero es grave no tener claridad al respecto y eso es preocupante. Quiero una NC que realmente una a este país y no la fragmente como estamos viendo hoy, quiero una NC que sea armónica en términos de derechos sociales que efectivamente sean realidad con presupuestos que se puedan financiar; quiero un país donde exista una multiculturalidad reconocida por todos los chilenos cancelando las deudas históricas con los PPOO; quiero una constitución que permita un mayor desarrollo para el país no una crisis que afectará a los más vulnerables; quiero una NC que permita una mayor estabilidad social, política y económica.

Al leer el texto no se puede desconocer que existen muchos artículos que están muy bien expuestos, lamentablemente existen otros que pueden provocar una hecatombe, pero es importante destacar que existieron numerosos convencionales que hicieron lo posible por generar un texto adecuado y no me refiero solo a constitucionales de derecha muchos fueron ecuanímenes e intentaron mejorar lo escrito, pero los sesgos en muchos casos primaron.

Quiero un mejor país no uno sumido en una crisis, votemos para mejorar en cualquier sentido, pero mejoremos lo presentado, es posible sin duda.

Francisco Navarro
Gerente Consorcio ICP

Coffee Break

con Tecnología

EL VEHÍCULO DEL FUTURO

SERÁ ELÉCTRICO, SOSTENIBLE
Y NO USARÁ VOLANTE

Al comienzo de la secuela de Wall Street, Gordon Gekko, el personaje interpretado por Michael Douglas, recoge sus pertenencias antes de abandonar la cárcel. Entre ellas, se encuentra un teléfono móvil del tamaño de una caja de zapatos que data de su ingreso en los años ochenta. Así, la tecnología que vemos en una película se ha convertido en una de las claves para fecharla. Sin embargo, existen avances científicos y tecnológicos que beben del cine, en lugar de a la inversa.

Uno de ellos se inspira en el mundo de Avatar para mostrarnos cómo será el coche del futuro. Y estas serían algunas de sus características:

- Eléctrico
- Sin volante

- Fabricado con materiales sostenibles
- Gran autonomía (más de setecientos kilómetros)
- Interfaz de comunicación gestual
- Conectado a las ondas cerebrales del conductor

UN COCHE BIOINSPIRADO

Se trata de un modelo ideado codo con codo con James Cameron para crear un diseño inspirado en el mundo de Pandora, el planeta de la película Avatar. Así, sus ruedas son similares a los dientes de león que se veían flotando en el aire en la obra de Cameron. Bautizado como Vision AVTR, este coche incorpora numerosas tecnologías que podrían tener su correlato en los coches de calle del futuro.



Además de sus sinuosas formas, lo primero que llama la atención es la ausencia de volante. El conductor simplemente mueve una especie de mando de control parecido al de una consola de videojuegos. Y no solo para moverse hacia delante o hacia atrás, sino también de forma lateral como un cangrejo gracias al diseño de sus ruedas.

El coche carece de volante convencional, aunque su cuadro de mandos también se sale de lo habitual, gracias a la pantalla integrada en el salpicadero. El fabricante indica que esta propuesta de coche del futuro puede conectarse a la mente del usuario a través de electrodos, de tal forma que se pueda controlar el centro de entretenimiento con la mente tras una calibración inicial.

En cuanto a su sistema de propulsión, utiliza motores eléctricos y una batería basada en grafeno (material laminar de átomos de carbono, obtenido del grafito, duro, flexible, y conductor del calor y la electricidad con grandes posibilidades de aplicaciones tecnológicas) que le confiere una autonomía teórica de setecientos kilómetros. La batería transmite la energía a los cuatro motores instalados en las respectivas ruedas. Esta batería carece de minerales raros y es completamente utilizable al final de su vida útil.

El objetivo de este prototipo es optimizar el consumo energético, hoy esta es una prioridad sirviéndose de paneles fotovoltaicos en las comunidades además de medios de transporte y vehículos eléctricos, paneles solares, promoción uso bicicletas, etc. Para ello también recurre a placas solares integradas en la carrocería,



concretamente en una serie de alerones móviles parecidos a las escamas de un reptil. Si bien no impulsan el vehículo, permiten alimentar los sistemas de a bordo.

No obstante, sí que existen nuevos prototipos que están explorando esta vía para postularse como candidatos a coche del futuro. Y su lanzamiento comercial parece inminente.

ENERGÍA FOTOVOLTAICA, UNA DE LAS CLAVES DEL COCHE ELÉCTRICO DEL FUTURO

Imaginemos utilizar un vehículo eléctrico durante un mes entero sin necesidad de recargas. Ese es el planteamiento de Lightyear Motors, una empresa holandesa dispuesta a redefinir el coche del futuro. Su planteamiento es mucho más pragmático que el anterior, ya que el primer vehículo de la marca llegará al mercado en el año 2022.

El Lightyear One incorpora varios conceptos innovadores para alcanzar una autonomía inédita. Por un lado, apostará por la energía fotovoltaica (que es una energía renovable utilizada para generar electricidad, funciona transformando de forma directa la radiación solar en electricidad gracias a unos paneles fotovoltaicos, formados por células fotovoltaicas), en el vehículo gracias a la integración de paneles en la carrocería, con una superficie total de cinco metros cuadrados. La eficiencia de estos paneles permite añadir más de setenta kilómetros de autonomía diarios al vehículo sin pasar por un punto de recarga. En condiciones óptimas, y suponiendo un uso

urbano, esto permitiría utilizarlo sin necesidad de recargas durante semanas o incluso meses. Para lograrlo, además de las placas solares, se ha reducido el peso total del vehículo gracias a un nuevo sistema de baterías de litio fabricadas con células cilíndricas. También se ha buscado una aerodinámica óptima que reduzca el consumo energético. Por último, incorpora tecnologías de frenado regenerativo.

Con un coste de 175 000 dólares (unos 140 millones de pesos chilenos), el primer modelo de Lightyear Motors obviamente no será para todos los bolsillos. Sin embargo, sus desarrolladores ya están preparando un sucesor mucho más asequible en el que aplicarán todo lo aprendido en la producción del Lightyear One. Me encantaría poseer ese vehículo.

Comprar un coche eléctrico supone un desembolso inicial mayor a uno de a uno de combustión, y la razón es la batería. Es

¿PORQUE LOS VEHÍCULOS ELÉCTRICOS SON MÁS CAROS?

el elemento más caro de un coche eléctrico y, como consecuencia, el precio de la misma influye en el precio final del coche.

Debido a los materiales utilizados en la fabricación de una batería y motor de un coche eléctrico, hace que este sea mucho mayor a un automóvil de combustión. Ya que, un motor térmico no va a necesitar elementos raros para los imanes permanentes como ocurre con los motores eléctricos, ni litio, que son materiales muy volátiles y cada vez más complicados de encontrar y más caros de extraer.

Francisco Navarro
Ingeniero



Coffee Break

con Transporte



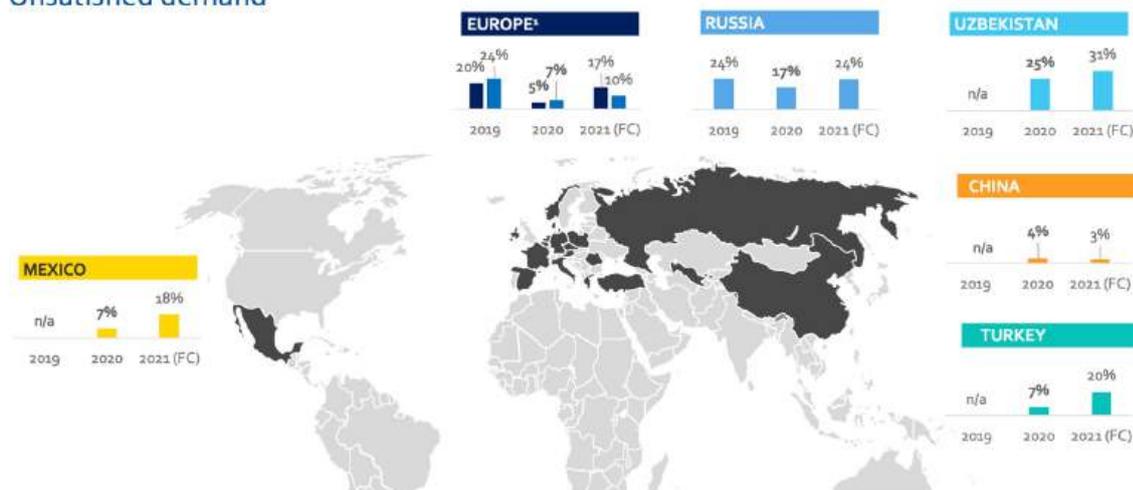
Déficit de conductores

Se ha hablado mucho de la escasez de conductores en Chile y también en muchos países del orbe, para desmitificar este tema nuestro Gerente General Francisco Navarro Ruiz, Ingeniero ha desarrollado varios estudios al respecto que ha sido presentado a empresarios y autoridades que permite visualizar esta situación y que pasamos a mostrar en sus principales características: La industria del transporte en general es la

columna vertebral de la economía y desempeña un papel fundamental en la vida cotidiana de las personas. También es importante destacar que los conductores profesionales de buses y camiones son los activos claves de la industria, ya que mueven personas y mercancías hacia y donde deben estar.

Algunas cifras en el mundo:

Driver shortage survey 2021 Unsatisfied demand



Results of question "How many drivers do you currently employ?" and "How many unfilled driver positions do you currently have?"; * EUROPE: EU-27 + Norway, Switzerland, UK.

Encuesta escasez conductores 2021

Fuente : IRU World Road Transport Organisation

- Encuesta 800 empresas transporte 20 países.
- Puestos de Tº sin cubrir
- Bus Camion

La pandemia redujo puestos de trabajo por lo que la demanda insatisfecha disminuyó. Posterior a esta pandemia ya en el año 2021 la demanda nuevamente aumentó incluso a cifras mayores a las existentes.

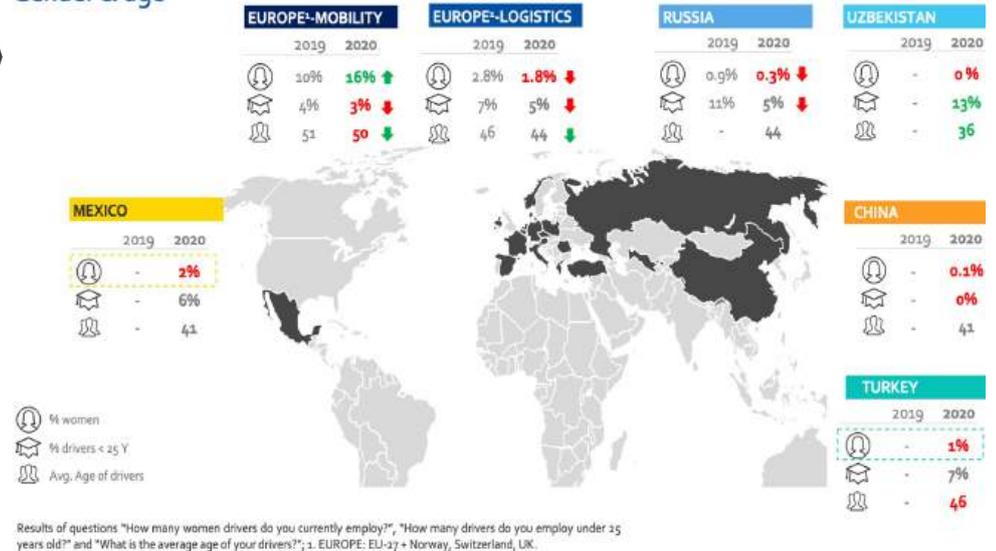
La escasez de conductores originada amenaza seriamente el funcionamiento del transporte por carretera, a las cadenas de suministros, al

comercio nacional e internacional, por ende a la economía, al empleo y al bienestar de los habitantes. Según la IRU (World Road Transport Organisation) organización dependiente de la CEE y la ONU que agrupa a 86 países de los 5 continentes una de las causas principales de esta demanda insatisfecha es la falta de conductores formados, según un 48% de los encuestados.

Mujeres y jóvenes se alejan de la profesión

- Cuantas conductoras emplea?
- Cuantos conductores menores 25 años emplea?
- Cual es la edad media de sus conductores?

Driver shortage survey 2021 Gender & age



Continuando con el análisis el cuadro anterior nos muestra tres aspectos relevantes en este escenario:

- La participación de mujeres en la conducción profesional que es muy baja a nivel mundial y en Chile también, llama la atención que en Europa en el transporte pasajeros la participación de mujeres es un poco más relevante (16%) sin embargo en el transporte de carga es de apenas un 1,8%; ahora en Rusia, China, Turquía el promedio de participación de mujeres no es más del 0,3% y si revisamos Mexico esta es cercana al 2%. En Chile las mujeres conductoras profesionales trabajando en transporte de carga o transporte público de pasajeros es menos del 1%.
- La edad de los conductores es otro aspecto relevante; el análisis nos indica la poca cantidad de conductores menores de 25 años que laboran en Europa apenas un 4% en promedio, solo se puede destacar México con un insignificante incremento. En Chile el promedio de edad de los

conductores es de 45 años y prácticamente no existe renovación.

- En Europa la edad media de los conductores es de 45 años igual que en Chile. Estas cifras son indicativas y nos adelantan un requerimiento de renovación de estos conductores profesionales que trabajan en el sector dentro del corto plazo.

Podemos concluir que los conductores mujeres y jóvenes caen y/o se alejan definitivamente de esta profesión, esta situación se ha agravado debido a las peculiaridades de una pandemia a nivel mundial, por las dificultades para atraer mujeres y jóvenes a la profesión, pero este estudio sostiene que las mujeres conductoras en Europa han aumentado del 10 al 16% lo que es debido a campañas de incorporación de mujeres a esta profesión.

Porque esta ocurriendo este fenómeno a nivel mundial. Según la IRU existen varios motivos:

- a) Falta de conductores con licencia



profesional

- b) Mala imagen de la profesión u actividad
- c) Las difíciles condiciones de trabajo
- d) La dificultad para encantar y atraer jóvenes a la profesión
- e) La dificultad para atraer mujeres a la profesión

Con este diagnóstico que podemos hacer:

- Hay que hacer más atractiva esta profesión a los jóvenes. Con un desempleo juvenil de un 25% en algunos países, atraer jóvenes a esta profesión no es tan complejo.
- Se deben formar más conductores, en Chile hoy con 2 años de licencia no profesional B y aprobando un curso es posible acceder a la licencia profesional, o sea, un joven a los 20-21 años puede ser un conductor de bus o camión.
- Es importante intensificar la formación de conductores B en los colegios esencialmente en 3° y 4° medio para que cuando salgan de esta formación primaria puedan internalizar las competencias de conductor profesional.
- Pero también es importante mejorar las condiciones de trabajo; esto es mejorar sustancialmente las infraestructura en los terminales, servicios higiénicos, casinos, vehículos y su mantención, seguridad no solo en el trayecto si no que en los mismos terminales, etc., en el caso del transporte de carga rutas más seguras, eficientes, mejores estacionamientos en carreteras, etc., Así mismo las condiciones salariales, aspectos previsionales, sociales y prestaciones médicos deben ser significativamente mejores.

Lo anterior permitiría que más mujeres y jóvenes se interesen por esta noble profesión.

En definitiva el problema de la escasez de conductores afecta a la gran mayoría de las empresas de transporte a nivel mundial y esta situación se puede agravar notablemente en el futuro; se estima según modelos econométricos que esta puede aumentar en un 25% en los próximos 5 años. Es importante destacar que no son solo las condiciones salariales y las prestaciones a los trabajadores las únicas explicaciones del problema, hay muchas condiciones que restan atractivo a la profesión que hace que nuevas generaciones no se sientan atraídas, por ejemplo condiciones laborales, los horarios, alto riesgo y otras.

Algunas conclusiones permiten sostener que la atomización del sector transporte especialmente en el caso del transporte de pasajeros es una de

las razones que dan forma al problema salarial y a las condiciones laborales. Por eso la solución debe tener en cuenta todas las dimensiones del problema y coordinar medidas que aporten soluciones salariales, de mejorar condiciones laborales dirigidas a atraer más estratos de la población, como jóvenes, mujeres y candidatos con un nivel educativo más alto.

Analizando la situación a nivel nacional y según estudios de la U de Chile, la calidad del empleo de los conductores es deficiente y esto los afecta de manera negativa en distintos ámbitos, por un lado en la salud que se deteriora, pero también por el hecho de que el sector carece de buenas prácticas de salud, poco ejercicio, abunda el consumo de alcohol y sustancias psicotrópicas, etc. Al analizar el trabajo de la conducción existen varios factores de riesgo relacionados con la labor que desempeñan, excesivas horas de trabajo, poco tiempo de descanso, ritmos de trabajo intensos, falta de reconocimiento, incomunicación, aislamiento social, etc. Es un trabajo que genera trastornos del sueño, malos hábitos de alimentación, abuso de medicamentos, con gran carga mental y física del trabajador, gran tensión por las condiciones de inseguridad y densidad de tránsito, escaso sueño, etc. Lo anterior es un punto importante ya que un trabajador que cuenta con un óptimo estado de salud y un entorno agradable, tiene una mayor productividad, más seguridad por ese trabajo de mejores condiciones.

Condiciones salariales; un conductor de bus en Chile percibe alrededor de \$6,8 millones anuales y un promedio entre \$400 y \$650 mil mensuales. En el caso de un conductor de camión este sueldo puede elevarse al doble.

En España un conductor de bus en promedio percibe 1.326 Euros equivalentes a \$1,25 millones al mes, en Suiza percibe unos \$2,25 millones al mes y en USA \$4,6 millones al mes.

Entonces a pesar de los diferentes costos de la vida, no hay que se economista para deducir que las mejores condiciones salariales son sin duda un incentivo para aumentar la demanda por este trabajo y será más atractivo ser conductor, especialmente hoy que existe una gran competencia a nivel de ofertas de empleo.

Otros aspectos importantes a considerar son la seguridad en el trabajo, lo anterior debido a las altas tasas de delincuencia y en algunas zonas de terrorismo en muchos sectores urbanos y rurales, agregando a lo anterior las altas tasas de riesgos de accidentabilidad de tránsito que pueden costar la vida de estos profesionales.

También la seguridad en el empleo; es cierto que hoy los empresarios están protegiendo mucho más a sus trabajadores, sin embargo este no es la característica de este tipo de trabajo que durante el tiempo no se ha caracterizado por otorgar una gran permanencia en el puesto de trabajo.

Competencia mínimas que debe poseer un conductor profesional :

- Conocimientos : Teoría de tránsito, Manejo Defensivo, Mecánica, Legislación de Transporte, Primeros Auxilios, Combate de incendios, Psicología del Conductor.
- Actitud : Atención de público, Psicología de la Conducción, trabajo bajo condiciones estrés, etc.
- Habilidades : Ejercicios en escenarios simulados (con simuladores de inmersión total) , evaluación psicotécnica y médica.
- Destrezas: Horas de conducción en vehículos reales camiones de alto tonelaje y buses interprovinciales de grandes dimensiones.

Es importante destacar que los trabajadores capacitados en el sector transporte son más del 65% del total de trabajadores insertos en el sector; este porcentaje es superior al promedio de trabajadores capacitados en otros sectores como construcción, agricultura, comercio pero es más baja que sectores como salud, pesca, inmobiliarias y empresariales.

PERFIL DEL CONDUCTOR DE BUS

La tarea que cumple el conductor de bus esta asociada principalmente al manejo del vehículo, sin perjuicio de que en la práctica, realice funciones anexas o complementarias al servicio de transporte. Para cumplirlas a cabalidad, es necesario que reúna ciertos requisitos de índole más técnica, que lo habiliten para ejercer su profesión de conductor de bus o camión.

Para conducir un bus se requiere:

- Poseer una licencia A3 profesional o A1 antigua.
- Tener un mínimo de 20 años de edad
- Acreditar haber estado en posesión de una licencia clase B durante dos años.
- Aprobar los cursos teóricos y prácticos que impartan las escuelas de conductores profesionales debidamente acreditadas por el Estado.
- Tratándose de la clase A3 los postulantes deberán haber estado en posesión de una licencia A2 profesional durante al menos 2 años.
- Además según la ley N° 18290 en sus art. 13, lo siguiente:
 - Acreditar idoneidad moral, física y psíquica
 - Acreditar mediante declaración jurada no ser consumidor de drogas o cualquiera que afecte sus capacidades físicas, psíquicas.

Estas exigencias son vitales para la responsabilidad social que conlleva transportar personas.

Respecto a la gestión del trabajo el mismo estudio establece que frente a la Dirección del Trabajo de Chile las denuncias más requeridas por los conductores son: jornada de trabajo (41%); contratos de trabajo (14%); remuneraciones (15%); higiene y



seguridad (8%), previsión (4%).

Por ultimo y con el objetivo de transparentar un tema altamente requerido por diversos empresarios del transporte, que es la licencia de conducir en Chile para extranjeros se puede mencionar lo siguiente:

- Los extranjeros que deseen conducir en Chile, están sujetos a su tipo de residencia. Si es temporal, puede usar la licencia de su país mientras dure la visa; o también en este caso pueden solicitar la licencia chilena mientras dure la visa; si su residencia es definitiva puede solicitar la licencia chilena que puede durar hasta 6 años. Es importante destacar que para ambos casos lo anterior opera solo para licencias clase B y no se puede conducir de manera remunerada.
- Chile posee varios tratados internacionales como por ejemplo España, Perú, Corea del Sur, Bolivia, Argentina entre otros. Además esta PIC o permiso internacional de conducir que tiene solo una duración finita 1 año y solo habilita para conducir vehículos particulares.
- Para el caso de la licencia profesional, los extranjeros deben tener :
 - Cédula de identidad chilena o de extranjería vigente
 - Licencia en el país de origen por más de dos años
 - Certificado de estudios equivalente a 8° año básico chilena, debe estar apostillada o realizar una evaluación en el Mineduc para validar estudios
 - Certificado de residencia o de JJVV
 - Certificado de aprobación curso conductor profesional de escuela acreditada por MTT.

Como corolario de este estudio se resumen los problemas existentes:

- a) Envejecimiento de la población de conductores
- b) Escasa sustitución de conductores que migran a otros sectores
- c) Escasa colaboración de los Departamentos de Tránsito, no puede ser que prospectos egresados estén esperando hasta 3 meses para obtener su licencia.
- d) Trabajo en un bus no es atractivo
- e) Condiciones de trabajo y de salud precarias
- f) Condiciones de ingreso precarias
- g) Falta implementación de la normalización del sector, esto es perímetros de exclusión licitaciones etc.
- h) Gran cantidad de subsidios entregados por el Estado, desincentivan este trabajo

Soluciones

- Mejorar empleabilidad a través de más incentivos para desarrollar capacitaciones a través de financiamientos de becas laborales.
- Financiamiento para la capacitación de más conductores a través de formulas híbridas con empresarios, carroceras, municipios,, sector publico y centros de formación.
- Buscar fórmulas de trabajo part time u otorgar a este trabajo una mayor flexibilidad horaria.
- Mayor colaboración horizontal Estado-empresarios-centros de formación para reclutamiento contenidos practicas e intermediación laboral y empleo.
- Agilizar obtención de licencias de conducir en los departamentos de tránsito, ello implica contratación de mayor cantidad de fiscalizadores y evaluadores.
- Mejorar condiciones de trabajo en terminales ello implica mejoras significativas en espacios comunes, servicios higiénicos, casinos, lugares de esparcimiento, etc.
- Mejora en condiciones salariales, es importante si deseamos solucionar esta situación tomar en serio esta variable; sugiero contratar especialistas en recursos humanos (asistente social, prevencionistas de riesgos, y jefes de personal) para tener mejores asistencias y controles del personal.
- Desarrollar una solución para la brecha entre estudiantes de 3° y 4° medio para establecer capacitaciones de oficio que les permita acceder mediante capacitación a ser conductores profesionales.
- Desarrollar convenios con asociaciones de inmigrante para motivarlos a ser conductores estableciendo con el Ministerio de RREE mayores agilidadades a las visas definitivas y así poder obtener su licencia profesional.
- Solucionar la brecha de intermediación laboral y empleo de los egresados de becas laborales

para el transporte en el sentido de que si un alumno paga su curso casi en un 100% se va a trabajar al transporte, sin embargo el egresado de una beca gratuita solo lo hace en un 30%, para solventar esto es importante que los empresarios influyan en los alumnos que se reclutan para hacer el curso vía becas.

- Por último desarrollar Ferias de empleo dirigida a conductores y empresarios del transporte, además de páginas bolsas de trabajo especializadas en conductores de transporte pasajeros y carga, además de grupos en RRSS.

Recientemente, el presidente de la Confederación Nacional de Dueños de Camiones, Juan Araya, y el líder de la Confederación Nacional de Transporte de Carga, Sergio Pérez, se reunió vía zoom con el Ministerio de Transportes y el Ministerio del Trabajo. Era la primera reunión -cuenta Araya- sobre un tema que hoy preocupa no solo a los camioneros, sino a todo el transporte terrestre: la falta de choferes. Estimaciones apuntan a un déficit de 20.000 conductores. Un problema mundial: solo en Estados Unidos, la ausencia es de 500.000 choferes. Y en Europa se estima en 400.000. En Inglaterra ya han entregado 5.000 visas a extranjeros para manejar camiones, y los ejemplos se multiplican.

Hoy, las empresas tienen decenas de avisos de empleo en internet, incluso en LinkedIn. Y participan de todas las ferias laborales existentes para reclutar personal. "No hay choferes", enfatiza un actor del rubro.

"La pandemia ha remecido el mercado laboral en diferentes aspectos", señalan desde el Ministerio de Transportes. Explican que puntualmente en Chile el fenómeno tiene varias explicaciones, desde la migración para la creación de emprendimientos propios, hasta el tránsito a otras áreas productivas del transporte que ofrecen mayores beneficios. En el sector ponen también el acento en las ayudas a través del IFE (Ingreso Familiar de Emergencia). "Me han dicho que no quieren trabajar por eso", asegura un empresario del transporte.

Para la cadena logística, "la situación es bastante crítica", enfatiza el presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile, Daniel Fernández. Los camiones son un eslabón fundamental. "La falta de una buena operación de camiones se traduce en mayores tiempos de espera, costos más altos, mayor incertidumbre respecto del manejo de inventarios en productos importados e incertezas respecto de las exportaciones", subraya. Ello, en instancias donde el costo logístico del país ya es alto, asciende al 18% del valor final del producto: el doble de las naciones Ocde.

En octubre de 2019, se canceló, además, el tercer turno de camiones hacia los puertos, lo que nunca más se reinstauró, agudizando la problemática. "Los camioneros no quieren exponerse a ser asaltados ni los choferes a ser amenazados y golpeados", destaca Fernández.

SUELDOS QUE YA SUPERAN EL MILLÓN.

El 94% de la carga del país se moviliza a través de camiones. Si bien antes la rotación de choferes para abarcar ese porcentaje estaba asegurada, pues -explica Juan Araya- existían peonetas que acompañaban al chofer y aprendían la profesión, ese complemento hoy no está. Lo que mezclado a temas de seguridad ha hecho que el déficit llegue a los 12.000 conductores en el sector camionero. "Faltan choferes porque no hay una línea de formación", explica el dirigente. Añade que la mayor ausencia se ve en las rutas largas y en el sector de La Araucanía. Estos últimos conductores han optado por la minería: un trabajo más seguro y con mejores sueldos. Mientras en la zona forestal el sueldo bordea los \$800 mil, en el norte asciende a \$1,5 millones líquidos. En la industria aseguran que ya los salarios están en el tope.

Según el último anuario 2020 de la Organización Mundial del Transporte por Carretera (IRU) -con sede en Ginebra-, la ausencia de conductores tiene que ver, sobre todo, con la falta de personal capacitado y la ausencia de renovación: la edad media de los camioneros es de 50 años; los menores de 25 son menos del 6% en el mundo. Revelan que la zona más afectada es Europa, donde en 2020 el 20% de los cupos no se pudo llenar. China fue el país menos impactado, con una tasa de vacancia del 4%.

RM: 2.500 CONDUCTORES MENOS

Según cifras del Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM) entregadas por el Ministerio de Transportes, a septiembre el déficit de conductores de micro en la Región Metropolitana ascendía a aproximadamente 2.500 personas. A nivel país, esa carencia se proyecta en unos 8 mil conductores, los que se suman a los más de 12.000 que faltan para manejar camiones.

Un operador de RED -ex Transantiago- explica que la falta de choferes siempre ha existido. Sin embargo, ahora se ha profundizado. Con la pandemia, las escuelas de conductores que los capacitan cerraron, agudizando la baja, pudiendo llegar a un déficit del 30% en algunas empresas. Si en términos concretos se requieren tres choferes por máquina, en la práctica debieran ser 3,7, dado el ausentismo que se puede generar por licencias y vacaciones, y es en ese delta donde está el problema. Optan por otros rubros, indican en el sector. Un chofer de Transantiago, por ejemplo, gana en promedio

\$750 mil trabajando 6 días a la semana y puede llegar a \$1,2 millones tras muchos años de trabajo, en instancias en que en la minería parten ganando eso, con turnos 7 x 7. "En general, el sistema ha presentado déficits de conductores (...), pero hemos visto que esto se ha acrecentado en los últimos años, por lo que se requiere motivar a los trabajadores a ver la conducción del transporte público como una alternativa", explica el director de Transporte Público Metropolitano, Fernando Saka.

La gerenta general de la Asociación Gremial de Buses Interprovinciales, Internacionales e Industriales (ABI), Carolina Navarrete, explica que tras el estallido social se vio una migración en las labores de conductores a otros oficios, principalmente a emprendimientos propios. Además, producto de la pandemia muchas compañías contrataron servicios privados para movilizar a su personal, lo que generó una demanda excepcional para cubrir esas plazas.

Según Navarrete, el déficit total del transporte interurbano bordearía el 10% por empresa,



sobre todo en los servicios de larga distancia. Hoy, las compañías pueden operar con una menor frecuencia, dado que la demanda de pasajeros continúa acotada y aún no vuelve a las tasas prepandemia. Sin embargo, temen lo que pueda ocurrir con la temporada alta.

Una de las principales empresas del rubro es Turbus. El gerente de personas y cultura de la firma, Gabriel Recabal, estima que para cumplir su plan de recuperación de corto plazo necesitan más de 250 conductores, cifra que podría aumentar si se avanza a números de 2019. "Lo más complejo ha sido encontrar conductores para los servicios largos hacia el norte del país", destaca. Y añade: "Para enfrentar este escenario, ha sido clave reforzar nuestros equipos dedicados al reclutamiento de conductores".

A través del Consejo Superior del Transporte -entidad que reúne a varios gremios del rubro- han enviado cartas a parlamentarios y al gobierno para buscar una solución. El subsecretario de Transportes, explica que ya hay avances. Hoy la cartera trabaja en dos líneas. Avanzar en la homologación de licencias de conducir profesionales con extranjeros. "Ya existe un convenio con Perú y pronto será publicado, luego de ser aprobado en el Congreso, el canje de licencias de conducir profesionales y no profesionales con Colombia y Ecuador, lo que permitirá a los extranjeros provenientes de esos países que residen en Chile homologar sus licencias y así poder conducir automóviles, taxis, buses, camiones y maquinaria pesada", destaca. Esperan ampliar eso hacia Argentina. Además, prevén elevar las becas vía Sence para formar conductores.

Manejar un camión requiere una licencia A5, mientras que para buses se pide una A3. Para obtenerlas se debe hacer un curso que dura hasta 230 horas, además de 20 horas de práctica. El valor en el caso de la A5 asciende a \$1,5 millones.

Juan Araya cuenta que a la fecha se han entregado 3.500 becas entre locomoción colectiva y camiones. Y en marzo se darán 2.000 más. El problema -explica el dirigente- es que de las 3.500 personas que accedieron, sólo un 30% encontró empleo. El resto no tenía todos los requisitos para ser contratados por las empresas. Dado ello, el martes -dice- se reunirá con el Sence para acceder a las listas de quienes han hecho los cursos y poder orientar a las asociaciones gremiales de esas zonas para que los ayuden a emplearse, y así empezar a reducir el déficit.

Francisco Navarro Ruiz
Ingeniero Civil Industrial
Ingeniero Comercial
CEO Consorcio ICP



ICP PLAY LA NUEVA APPS QUE LANZA NUESTRA EMPRESA CONSORCIO ICP

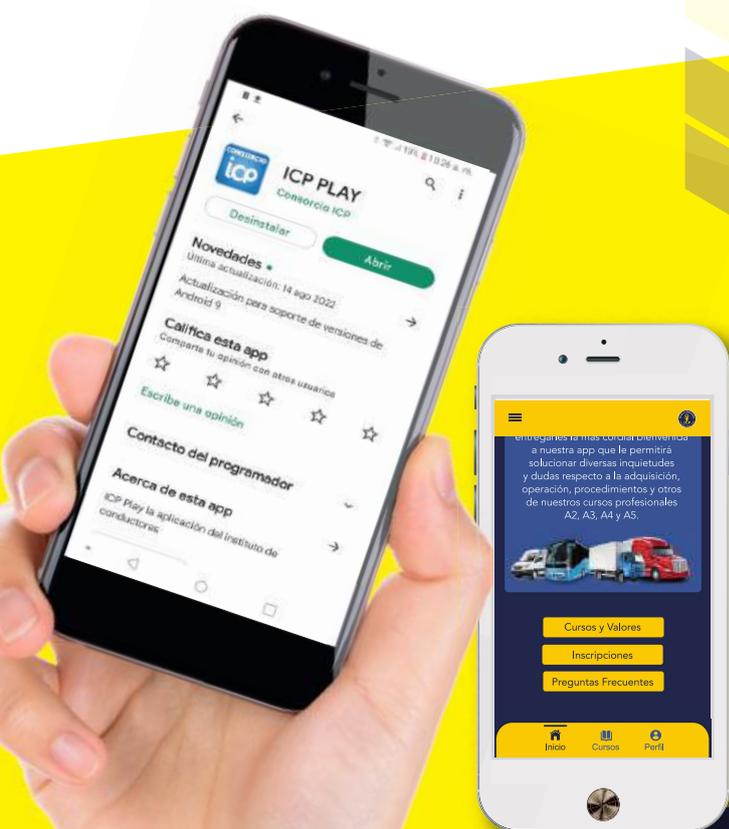
PARA NUESTRAS EMPRESAS INSTITUTO CONDUCTORES PROFESIONALES Y ESCUELA CONDUCTORES NOGAL CHILE.

En esta, nuestros prospectos o contactos comerciales en una primera instancia encontrarán todo tipo de información necesaria para conocer a nuestras empresas y poder solucionar en línea numerosas consultas o dudas, acá podrá conocer contactos, direcciones, coordenadas, mail, teléfonos, antecedentes de requisitos, características de servicios y productos y todo lo necesario para solventar vuestros requerimientos para ingresar a desarrollar nuestros cursos.

Hemos agregado un importante FAQ de "preguntas frecuentes" con todas las

respuestas adecuadas para que Usted pueda solucionar sus dudas y requerimientos, no obstante Usted podrá contactarse a través de esta con algún ejecutivo quien le solucionara sus problemas en el coto plazo.

Esta versión preliminar es de carácter comercial para responder consultas y que el alumno pueda fácilmente inscribirse en nuestra academia, no obstante esta terminándose la segunda parte que es operativa para nuestros alumnos ya inscritos y que les permitirá una mejor experiencia usuaría.



DESCARGA NUESTRA NUEVA APP

DISPONIBLE EN: IOS Apple Store - android
Google Play o Play Store

ES GRATIS!





VISITA PROTOCOLAR

SECRETARÍA MINISTERIAL DE TRANSPORTES REGIÓN DEL BÍO-BÍO

Nuestro Gerente General Don Francisco Navarro Ruiz junto a equipo periodístico de ICP Comunica desarrolla visita protocolar a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones 8° Región para conversar de diversos temas relacionados con la capacitación en transportes. Francisco Navarro le entregó un estudio realizado por ICP Consultora para la Coesur "Confederación Regional de Transporte Pasajeros Sur Chile" respecto a la escasez de conductores en el país y un Libro desarrollado e impreso por nuestro Consorcio relacionado con la historia de Talcahuano.

A su vez se extendió invitación a la Seremi de Transportes para visitar nuestras instalaciones en Concepción, con el objeto de seguir abordando temas relacionados con el sector.





ESCASEZ DE CONDUCTORES Y ACCIDENTABILIDAD DE TRANSITO

Francisco Navarro / Gerente General Consorcio ICP

Región es segunda a nivel nacional

Alza en accidentes de tránsito en Biobío estaría relacionada a falta de experiencia

Por Karlyng Silva Leal
karlyng.silva@diarioelsur.cl

Biobío concentra el 5,1% de los accidentes de tránsito ocurridos entre el 2015 y 2021, posicionándola como la segunda región con mayor accidentabilidad luego de la Región Metropolitana. Consultado por estos resultados, desde la Siat de Carabineros y el Instituto de Conductores Profesionales (ICP), coincidieron en que la pandemia es un factor influyente, pero que también lo son las imprudencias y la falta de experiencia de quienes van detrás del volante.

La ACHS, Conaset y Datavoz realizaron un informe sobre las conductas de conductores en las capitales regionales, el cual entregó antecedentes relevantes en materia de transporte, como que Biobío es la capital regional que concentra el mayor uso de vehículo para fines particulares con un 94% y solo un 6% para fines laborales.

Por otra parte, en materia de seguridad se evidencia que un 9% de los conductores no utiliza cinturón, el 93% de los pasajeros traseros tampoco lo hacen y el 67% de los vehículos que transportan bebés o niños no utilizan el Sistema de Retención Infantil.

Por su parte, la Mutual de Seguridad emitió una radiografía de los accidentes de tránsito entre 2015 y 2021, que indica que en el Biobío los accidentes graves han aumentado en un 13% y cuya cifra más alta se registró el año pasado con 136 de estos siniestros, además de que el 73% de los accidentes en la región fueron protagonizados por hombres.

EXPERIENCIA

Francisco Navarro es gerente general de ICP, y con 22 años en el rubro de la formación de conductores, explica que el fenómeno posterior a la pandemia con el aumento del parque vehicular y la misma cantidad de las rutas exige a los conductores mayores conocimientos, aptitudes y destrezas. Al respecto, manifestó su preocupación, porque una gran cantidad de personas quiere aprender a conducir, pero una parte importante decide hacerlo sin capacitarse, lo que genera un escenario más complejo por la falta de conocimiento.

"Una de las causas a las que yo atribuyo la gran cantidad de acci-

Así lo indicó Francisco Navarro, gerente general del Instituto de Conductores Profesionales, mientras que desde la SIAT de Carabineros apuntaron a la irresponsabilidad de los usuarios.

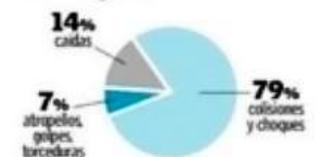
Regiones con más accidentabilidad entre los años 2015 y 2021



En la región del Biobío:



Del total de los accidentes en la región:



Fuente: Informe de radiografía de accidentes de tránsito de la Mutual de Seguridad

identes de tránsito es a la inexperiencia tanto de jóvenes como de adultos, son aquellos que dejaron de tomar el vehículo por un buen tiempo y ahora vuelven a su actividad normal con una falta de pericia que se puede traducir en accidentes", explicó.

Por su parte, el capitán Raúl Carrasco, jefe de la Siat Concepción, sección dedicada a la investigación de accidentes de tránsito, comentó que entre otros factores la región concentra una cantidad importante de habitantes y posee un escenario complejo en cuanto a actividades económicas y esa situación con lleva a un aumento del parque vehicular, los flujos y con ello la probabilidad de accidentes.

No obstante, el capitán sostuvo que "hay condiciones que se pueden relacionar a una conducta pasiva o de relajo tras la pandemia

con tantas restricciones, por ejemplo, que los vehículos estuvieron sin movimientos y no han sido mantenidos, o con el ingreso de vehículos nuevos los que son revendidos muchas veces no están en condiciones favorables como su revisión técnica o tener otros documentos como la licencia de conducir".

IRRESPONSABILIDAD

Una de las conductas irresponsables destacadas por los informes fue la falta de uso de cinturones, sobre todo en niños. Al respecto, el capitán de la Siat indicó que se trata de imprudencias habituales y que más allá del trabajo preventivo que pueda hacer Carabineros con infracciones, la solución debe venir desde los conductores y pasajeros para evitar accidentes y sus consecuencias.

Por su parte, Navarrete comen-

Conductas de conductores en capitales regionales

*Estado de observación de las conductas de distintos conductores de vehículos, Febrero 2022 ACHS, Conaset y Datavoz



tó que "es importante en este tema concientizar más a la opinión pública a través de anuncios. Conaset tiene una labor importante, sobre todo porque nos estamos encontrando con que las cifras de accidentes de tránsito están subiendo y eso es grave".

En tanto, Miguel Zapata, geren-

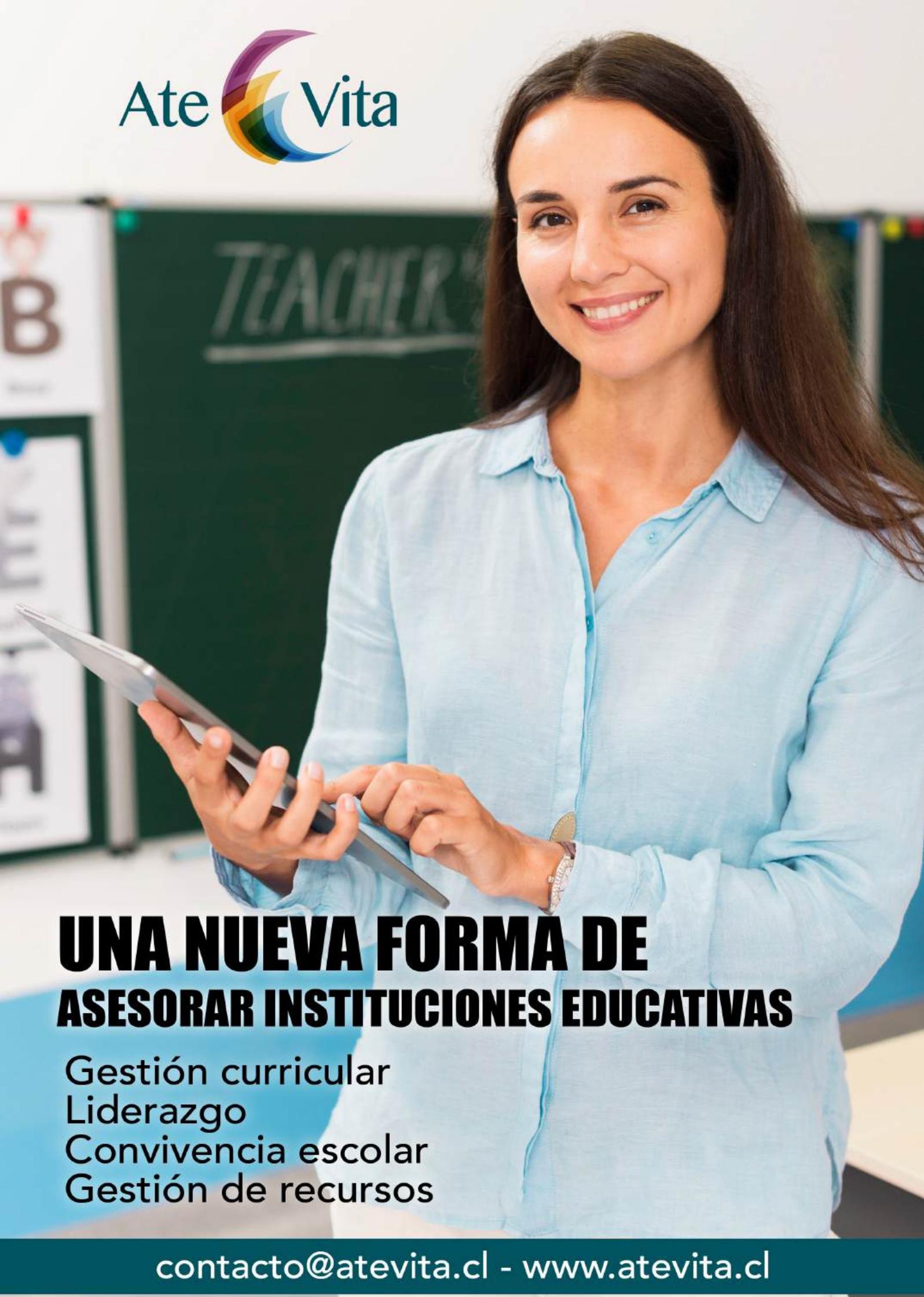
te de Seguridad y Salud Ocupacional de la ACHS, sostuvo que es necesario reforzar la cultura vial a través de campañas y fiscalizaciones más intensas. "Por eso hacemos el llamado a las empresas a promover las conductas seguras que este estudio revela que no se están cumpliendo", agregó.

Hay condiciones que se pueden relacionar a una conducta pasiva o de relajo tras la pandemia con tantas restricciones, por ejemplo, que los vehículos estuvieron sin movimientos y no han sido mantenidos".

Raúl Carrasco
Jefe Siat Concepción

Es importante concientizar más a la opinión pública a través de anuncios. Conaset tiene una labor importante sobre todo porque nos estamos encontrando con que las cifras de accidentes de tránsito están subiendo y eso es grave".

Francisco Navarrete
Gerente General ICP



**UNA NUEVA FORMA DE
ASESORAR INSTITUCIONES EDUCATIVAS**

Gestión curricular
Liderazgo
Convivencia escolar
Gestión de recursos

Coffee Break

con Turismo

Carolina
Godoy

Directora regional
subrogante de Sernatur Bio-bio

Entrevistador: “Lo primero que quisiéramos preguntarte es que, en este periodo después de la pandemia, viene un fenómeno de recogimiento de la gente hacia sus casas, pero posteriormente viene una presencialidad bastante grande, y esa presencialidad hoy en día está, muy sujeta a cosas donde la gente quiere salir, de alguna manera ver cosas que no había visto durante dos años. En ese sentido ¿cómo ha estado el turismo, tiene alternativas interesantes la región, como para poder aconsejar a las personas dónde ir?”

Carolina Godoy: “Mira, efectivamente después de la pandemia y con todo lo que ha significado hoy en día la reactivación económica, nosotros estamos viviendo un fenómeno, de que la gente está buscando turismo interno. La reactivación turística, se ha dado por ese tipo de turismo, eso significa que la gente más que privilegiar destinos fuera, por todo lo que significa también salir, está privilegiando recorrer Chile, y en este caso recorrer la región del





Bío- Bío. Y en ese sentido nosotros estamos próximos a lanzar también una campaña para continuar posicionando a la región del Bío-Bío dentro del mercado turístico nacional, y efectivamente, tenemos y estamos preparados. Tenemos una oferta super interesante de turismo en la región del Bío-Bío, de hecho, la próxima semana, el día 6 de julio vamos a lanzar la temporada de invierno en Antuco. Antuco en este momento es el centro invernal de la región del Bío-Bío, es el centro de sky que tenemos. También en la región y la cordillera del Bío-Bío está experimentando un alza importante de visitantes. Hay muchos proyectos que van a ayudar también a que eso siga funcionando, como por ejemplo, el tema del paso Pichachén, que hace años que ya se está hablando, pero hoy en día es mucho más concreto, por lo tanto por Antuco nosotros vamos a tener un paso internacional a Argentina, que ya esperamos que sea una realidad durante el próximo tiempo... Alto Bio-bio también esta con harta llegada de visitantes, y saltos del Laja en la Provincia del Bío-Bío que sigue siendo el destino más visitado en esta región. Por otra parte, la Provincia de Arauco, que, si bien hay algunas zonas donde hemos tenido conflictos, sobre todo en la parte sur, hay que tener en cuenta que la Provincia de Arauco es mucho más que Contulmo, Tirúa y Cañete. Tenemos, Laraquete, esta Arauco, esta Lebu, está la cordillera de Nahuelbuta. Por lo tanto, la invitación es que la gente se atreva, y pueda recorrer la zona norte de la provincia de Arauco. Y además tenemos todo lo que es el flujo de la gastronomía, de las caletas. Caleta Tumbes, Caleta Lengua, todo lo que es el borde costero de la zona, que también los fines de semana tiene un aumento considerable de visitantes, por lo tanto, yo creo que las opciones para poder conocer la región del Bío-Bío aquí están. Y de manera incipiente, hay un producto turístico y un área que se está trabajando y se está desarrollando, que esperamos que, en el próximo tiempo, la gente pueda motivarse. Hoy en día la zona de San Rosendo, de Yumbel, Santa Juana, un poco de Tomé, están desarrollando vinos, están los del valle del Bío-Bío, que son cepas patrimoniales y hoy en día están apostando muchas de estas viñas, por abrirse al turismo. Por lo tanto, el enoturismo debiese ser un área de trabajo que nosotros estamos comenzando a trabajar, bueno, llevamos un tiempo, pero es muy incipiente. Pero la experiencia turística de recorrer una viña, no como otras zonas del país, porque acá tenemos una identidad que

la hace mucho más campesina, mucho más rústicas, más rural. Y tenemos vinos que han ganado premios internacionales, hay viñedos acá en Yumbel que exportan, a Nueva York y otros lugares, ¡hasta en Japón! y la verdad que aquí, la gente no sabe que tienen estos vinos a la vuelta de la esquina.”

Entrevistador: “Si es verdad, mira al principio te escuche de un tema, que es Pichachen, que es un Paso Fronterizo, que yo tuve oportunidad de conocer hace muchos años, digamos como el 1987. ¡Imagínate en esos años, antiquísimo, y la verdad que hicimos ese recorrido en esa oportunidad, llegamos hasta el hito a caballo!

Carolina Godoy: “el Abanico, ¿o no?”

Entrevistador: Si el Abanico, creo que era, es que los argentinos estaban con su carretera pavimentada de ahí y nosotros estábamos todavía, en ese tiempo, a años luz todavía de tener la carretera, y a esto va mi pregunta, el turismo internacional en ese sentido que allí está la provincia de Neuquén por el otro lado, la provincia de La Pampa, Río Negro, Chubut que son zonas interesantes, quizás no tan pobladas, pero en términos de movimiento de productos mineros es bastante importante. Por el tema del tren también, que podría ser una alternativa entre Viedma y San Vicente, pero en el aspecto turístico, están las termas de Copahue y Caviahue por otro lado, hay una serie de geiseres y cosas bien interesantes.

Carolina Godoy: “si, ha habido bastantes instancias, pero finalmente la posibilidad o la realidad de que el paso este abierto; diciembre, enero y febrero, por lo tanto, durante tres meses, es poco también lo que tu logras hacer. Sigue siendo ripio, es un camino bastante extenso, y por lo tanto yo creo que hasta que no esté el paso, absolutamente pavimentado y consolidado, así como esta en el lado de Argentina. Ahora, de que nosotros recibimos turistas argentinos, los recibimos, los hemos recibido acá en la oficina turística que tenemos en Concepción, por lo tanto, en la temporada estival, llegan personas. No recuerdo la cifra exacta, pero son alrededor de quinientas personas que llegan por esos tres meses, pero sabemos y tenemos la motivación de que una vez





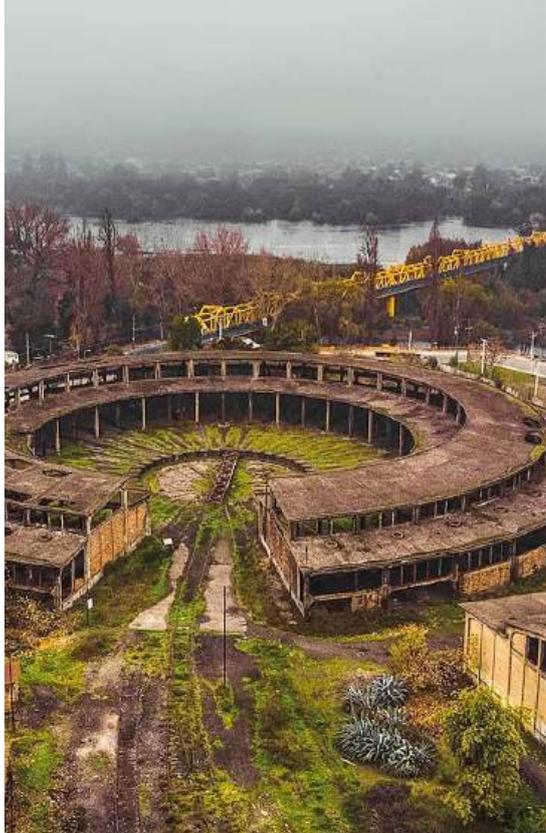
que el paso ya sea una realidad y este habilitado en el resto de la temporada, por cierto, que ahí va. Es un desafío y una oportunidad para que nosotros podamos trabajar.

Entrevistador: Con la Seremi OOPP se ha conversado en varias oportunidades estos temas, y que, por cierto, tiene mucho que ver con el aspecto turístico. La verdad es que es esta una buena alternativa ante el Paso Pino Hachado que está más al Sur en la novena región, y que es un paso permanente todo el año, a mi parecer el paso Pichachén, podría ser permanente no se qué nivel de inversión requiere eso.

Carolina Godoy: “si, absolutamente, si yo también creo que es importante... bueno, esta hace tiempo el proyecto, pero yo siento que ahora, ha avanzado mucho más, así que esperamos, no se cual sería la fecha como concreta, pero va a haber un antes y un después, porque hay una gran diferencia entre mantener un paso los doce meses del año y otra por tres, en tanto es un aliciente para que podamos trabajar nuestro lado, porque en ese sentido si tu cruzas desde Argentina, desde las zonas que están allá hacia Chile, lo primero que te topas en Antuco, entonces, como estamos preparados en Antuco como para poder recibir a toda esa gente, y lo otro es que el turista Argentino, por lo menos un tiempo, que viajaba mucho a Chile para hacer compras, ahora con el precio del dólar eso quizás va a cambiar un poco, pero también era muy fácil llegar hasta Antuco y venir a Los Angeles, o venir a Concepción. En Concepción está el centro comercial, mas grande del sur de Chile, por lo tanto tu podías, descentralizar un poco porque por el lado de Pucón o por los otros pasos tu también, sobre todo en verano, hay un tema con los tacos muy complicado, entonces es una opción super factible, yo creo que es una alternativa super viable.”

Entrevistador: “Ahora el tema, de la segunda parte, donde tu hablabas del tema sur, específicamente del sur de la provincia de Arauco, precisamente Tirúa-Contulmo, yo conozco mucho Contulmo, hace muchos años que iba a veranear ahí normalmente, con amigos. Y hoy en día, me ha comentado, porque he estado con ellos varias veces, que es imposible por lo que significa la inseguridad hoy en día. Incluso ellos tenían disponible Cabañas y una serie de cosas, habían comprado terrenos, pero se ha minimizado mucho este flujo...”

Carolina Godoy: “si ha bajado mucho el flujo de turistas la verdad, yo también estuve en Contulmo hace unas 3 semanas atrás, no tuve ningún problema para llegar, pero efectivamente hay veces que, si hay problemas, los empresarios están en una situación super complicada, porque además de la pandemia, se encuentran con esta otra situación. Nosotros no hemos dejado de hacer promoción, entendiendo de que los empresarios tienen una comunicación. Por ejemplo, si tú quieres ir a la zona, a relajarte en una cabaña, ellos están constantemente comunicando, << ¡ey! oye está bien, no pasa nada>> o << sabes que, mejor espera un poco porque...>> La verdad es que se



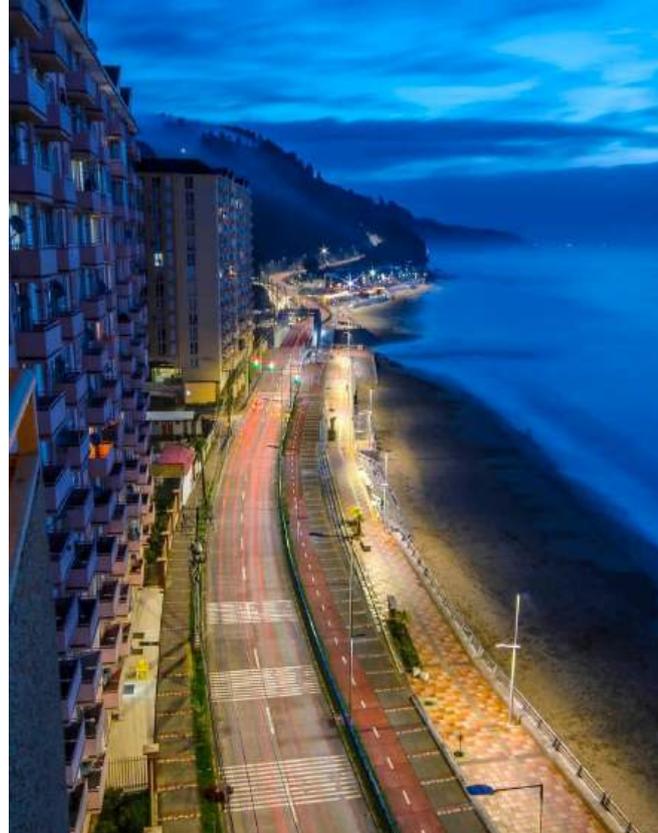
estaba desarrollando de esa forma, y nosotros no vamos a dejar a los empresarios de la zona turística tampoco solos, por lo tanto, vamos a seguir promocionando, porque la verdad, el lugar es un precioso, yo creo que Contulmo por ejemplo, es uno de los lugares mas lindos de la región del Bío-Bío, un pueblo, pero maravilloso, que tiene mucho que ofrecer, mucho que entregar, el equipo esta hace dos semanas también, grabando unos videos, grabando a unos empresarios. Por lo tanto, hoy en día las personas con toda la comunicación que existe, tienen la capacidad de elegir si va a ir o no.. Y ocurre paradójicamente por ejemplo en el verano, el lago Llu-Lleu, que uno diría que no va nadie, le fue mejor que en cualquier otra temporada, porque tiene a un público cautivo y efectivamente, como te digo yo, lo que pasa es que la comunicación es muy constante, entre las personas que va a ir y el dueño de camping o de la cabaña. Entonces la idea también, en Contulmo no se da tanto esto como se da en el Lago Llu-Lleu, por lo tanto, la invitación es que la gente igual pueda, mientras esto se solucione, que todos esperamos que se solucione y que no haya mas violencia en la zona. No olvidar que tambien hay chilenos ahí, que han hecho una apuesta por trabajar el turismo y ojalá poder apoyarlos.”

Entrevistador: “y tambien hay gente Mapuche que tambien ha hecho inversiones importantes”

Carolina Godoy: “si, hay emprendimientos en gastronomía, y gente que quiere trabajar.”

Entrevistador: “y el otro tema...bueno, tu me hablabas de la ruta de enología y todo lo que significa la ruta del vino, y aquí te quiero preguntar una cosa que me ha llamado mucho la atención. La separación de lo que es la región de Ñuble mismo, bueno porque ahí se nos va una zona importante, que era una alternativa antes, una zona turística por naturaleza y característica de esta zona. ¿Se produjo una disminución ahí, en los flujos, porque hemos tenido algunos flujos que hemos tenido que potenciarlos, bueno Antuco es precioso espectacular igual digamos, pero las termas de Chillan tiene algo consolidado hace muchos años, entonces? ¿hay una competencia ahí?”

Carolina Godoy: “ Mas que una competencia, yo diría que lo que ocurrió con la separación del Bío-Bío y Ñuble, fue una oportunidad para Bio-bio, porque efectivamente estaba muy concentrado el trabajo, en el valle del Itata, con los vinos del Valle del Itata, nosotros potenciamos mucho el tema del Valle del Itata, y potenciamos mucho también Ñuble, por lo tanto, y específicamente el Valle de las Trancas y todo lo que tiene que ver con las Termas. Entonces cuando nos separamos, fue la oportunidad para que nosotros también volcáramos la mirada en la Provincia del Bío-Bío, en el Valle del Bío-Bío, es por eso que hoy en día estamos trabajando muy de la



mano con Antuco con Alto Bío-Bío, el tema de las sepas patrimoniales que tenemos en San Rosendo principalmente, Yumbel, en la Zona de Santa Juana y Tomé. Todo como en la parte centro de nuestra Región, efectivamente lo que es el Valle, por lo tanto, yo diría, más que una competencia o una disminución, yo lo vería como una oportunidad, para nosotros poder enfocarnos en nuestro territorio, que estaba muy rezagado en comparación con los otros. Por tanto, ha sido una oportunidad, por cierto, que no tenemos el mismo nivel quizás que Valle las Trancas, pero va creciendo y es un lugar maravilloso. Yo estuve ayer en Antuco, ¡está hermoso!”

Entrevistador: “si, si me han contado, que está muy lindo.”

Carolina Godoy: “y la próxima semana vamos a lanzar la temporada invierno allá, va a estar toda la gente, Conaf, centro sky, el Parque Nacional Laguna del Laja, que es el parque mas visitado en la Región del Bio-bio. Por lo tanto, ha sido una oportunidad para poder trabajar también con ellos. ”

Entrevistador: “¿Ahora, en términos de proyectos, de proyectos importantes que tenga la zona, y que sea interesante de mencionar?”

Carolina Godoy: “Mira, nosotros trabajamos muy de la mano con el Gobierno regional, nosotros como Sernatur, tenemos y lo que

trabajamos principalmente, tiene que ver con los viajes de turismo social, con el programa vacaciones 3ra edad, con el programa Turismo Familiar, y el programa Giras de Estudios. Pero además de eso, es algo fijo que nosotros tenemos, muy importante porque son viajes que se realizan en temporada baja, por lo tanto, nosotros apoyamos a que el empresario mantenga, su actividad turística en temporada baja y le damos la oportunidad de conocer turísticamente la Región, a personas que quizás no podrían tener los recursos para poder hacerlo. Pero aparte de eso, todo el resto del trabajo que nosotros desarrollamos es con el aporte del FNDR del Gobierno Regional, por lo tanto, hoy día, nuestros principales proyectos o trabajos, son los que tienen que ver con el Gobierno Regional. En ese sentido este Gobierno Regional, ha priorizado y también han trabajado muy fuertemente, en Saltos del Laja. Nosotros en Saltos del Laja tenemos una importante zona de interés turístico, estamos trabajando muy fuertemente en eso, todo lo que es la zona cordillerana, y por eso vamos con el Gobierno Regional a lanzar la temporada de invierno. En Antuco, tenemos una gran campaña comunicacional que esperamos...hoy estamos a ¡julio- agosto! ... esperamos que antes de la primera quincena de julio, poder lanzarla, es una conexión de la Región del Bío-Bío y Región Metropolitana, para que la gente pueda venir. Otro proyecto también importante que estamos trabajando, es que muchos municipios de la Región, realicen actividades y con esas

actividades generan visitación a sus comunas, para fomentar y reactivar la economía local. Finalmente, este año ha sido el año de la reactivación. Nosotros estamos apoyando, y vamos a poyar con 75 millones de pesos, a los municipios de la región del Bío-Bío, a través de un concurso de fiestas costumbristas. Por lo tanto, nosotros esperamos que ya antes del 7 de julio, esperamos tener para apoyar a 15 municipalidades, con recursos concretos, para que las municipalidades puedan hacer actividades y fiestas costumbristas. Así que tenemos esta gran campaña comunicacional, tenemos el apoyo a las fiestas costumbristas, paralelamente en Concepción entro en Buro, en captar congresos y eventos para la Región del Bío-Bío. Así que ahora a mediados de julio, estamos apoyando el congreso de psicología, vamos a apoyar SURMET, que es una feria expositora de Colombia, que es muy importante, vamos a hacer también el congreso Hotelero de Chile, que también se desarrolla todos los años. El año pasado fue online, y este año lo ganamos y lo vamos a hacer en Los Ángeles, como una medida de descentralización, por lo tanto, vamos a tener el congreso de los Hoteleros de Chile en Los Ángeles, en noviembre. Y además, vamos a hacer un gran seminario Agrícola, como para septiembre, porque vamos a celebrar el día mundial del turismo. Vamos a hacer una gran actividad ahí con los empresarios, trabajamos mucho con el sector privado, por lo tanto, el evento también lo vamos a hacer con ellos. Y algunos cursos con los guías de turismo que también tenemos, haremos un

curso de primeros auxilios en zonas agrestes, que es muy específico, tiene que ver con alta montaña, zonas remotas, primeros auxilios... son cosas mucho mas técnicas. Y por cierto, el gran evento internacional que tenemos que es el Rally, que ya tuvimos la primera fecha de Rally. Ahora en septiembre, creo que del 10 al 11 de septiembre vamos a tener la segunda fecha del Rally, aquí en Bío-Bío, en diciembre la tercera fecha del Rally, y todo esto para que finalmente el 2023, tengamos, bueno esa es la apuesta del Gobierno Regional y nosotros estamos trabajando junto con ellos para lograrlo, eh... el mundial. Así como lo tuvimos el 2019, que fue en mayo creo, que fue una época en general de baja, y tuvimos los hoteles llenos, fue una super buena actividad para la reactivación económica, así que esperamos el 2023 también tener el Rally. Y otro evento importante, antes que se me olvide, que también estamos y vamos a colaborar con el Gobierno Regional, en el REC, que también es un evento que otorga identidad a la región y a la ciudad, por lo tanto, ahí vamos a apoyar. Si bien este año no vamos a ejecutar nosotros, como otros años, estamos igual como socios estratégicos, para poder apoyar en lo que se requiera un evento que finalmente hoy es reconocido a nivel nacional, es un evento, que si tu quieres ir a un concierto en Santiago, solo la entrada vale cien mil pesos, más el alojamiento, los pasajes o sea....finalemnete es una actividad que permite democratizar el acceso a la cultura y a la música, sobre todo para la gente que somos de regiones que no siempre podemos ir. Muchas veces en Santiago los grandes eventos o los artistas que quieres ver, presentan un día martes, o sea a parte de todo el viaje, tienes que pedir permiso en el trabajo, y se torna imposible. Por lo tanto, es una muy buena oportunidad de tener artistas internacionales tocando en Concepcion o de la calidad nacional o latinoamericana acá, también es super relevante."

Entrevistador: "Bueno, es importante el Rock, porque de alguna manera nació aquí también... yo como todos ,los penquistas y ex alumno de la Universidad de Concepcion, nos sentimos contentos. "

Carolina Godoy: "Ah claro ahí está la música" "Bueno, a grandes rasgos eso es un poco lo que estamos trabajando y estamos apoyando, y siempre con alianza con el Gobierno Regional, que finalmente es el que nos permite a nosotros trabajar, esas otras aristas que escapan un





poco, al que hacer como normal que tiene que ver con los programas de turismo social.”

Entrevistador: “Correcto, y una última pregunta. En el tema de Transporte ¿cómo está en infraestructura el tema de transporte? estoy hablando de la parte de aeropuertos y vuelos, de la parte de tren y de bus ¿cómo está el tema, como lo consideras tú? Falta, está mal, está bien.

Carolina Godoy: “No, yo diría que en general la gente que llega, los turistas que llegan a la región del Bio-bio, llegan en su mayoría, no llegan al aeropuerto o en vehículos particulares, llegan en buses. Por lo tanto, nosotros, creo que ahí si nos falta un trabajo de vinculación con los gremios o con la área de transporte de pasajeros, donde nosotros podamos, por ejemplo los mismos buses, que todos tienen pantalla hoy en día, como no vamos a poder tener una pantalla o un video de la región del Bio-bio, en los buses que se mueven en nuestra región, un video que nosotros podríamos facilitarle a las empresas. Y la verdad, es que nos ha faltado como hacer ese acercamiento. En el terminal Collao, por ejemplo, también en algún momento tuvimos y financiamos por mucho tiempo una oficina de información turística. En este momento no tenemos recursos para hacerlo, pero podríamos tener quizás un tótem o algún

sistema digital, si es que el terminal Collao nos facilita algún espacio o alguna dependencia para poder hacerlo. Ahora en términos, por ejemplo, en el aeropuerto, todo lo que tiene que ver con el transporte de pasajeros, yo creo que ahí si está super ordenado, tú llegas al aeropuerto y ahí te encuentras incluso publicados los precios de referencia, por lo tanto, también la sensación que te da es que aquí nadie se va a pasar de listo, ni me va a cobrar de más, porque está clarito cuanto es el precio que aparece del aeropuerto al centro, Aeropuerto-Lomas, Aeropuerto- San Pedro. Por lo tanto, ese orden y esa transparencia es super importante, y quizás lo debiésemos como replicar en otros lados, en el aeropuerto yo creo que está funcionando super bien. Pero si, yo creo que, con el rubro de las grandes líneas de transporte, Tur Bus, EME-bus, nos hace falta una vinculación, entendiéndolo que la mayoría de los pasajeros se mueven en bus, y que, si bien muchas veces cuando ya toman la decisión, ya saben lo que van a hacer y a lo que van a venir, sería bueno que, por ejemplo, a través de una pantalla, un código QR o de algo, ellos pudiesen tener más opciones de lo que pueden hacer en la región del Bio-bio. Si yo creo que ahí, tenemos un tema que no hemos podido abordar y que está pendiente, sería bueno que, en algún momento, nosotros poder tomarlo y trabajar en alianza. Ahora,



se han hecho algunas cosas específicas con algunos gremios, de taxistas, por ejemplo, cuando hemos tenido eventos grandes, congresos, cursos, capacitaciones; pero han sido cosas aisladas, de manera cómo te digo, específicas, para el marco de que viene tal actividad o evento, por lo tanto, vamos a hacer un curso. Cuando fue por ejemplo los juegos, la Copa América, que se jugó un partido acá en Concepción, hicimos capacitaciones con algunos taxistas, pero como te digo, han sido cosas puntuales. Por ejemplo, idiomas, que debiese ser algo sumamente relevante, se pudiese retomar también, pero ahí yo creo que tenemos áreas en las que nos falta un poquito de trabajo.”

Carolina Godoy: “Si, si, a nosotros yo creo que nos ha faltado, bueno que nos faltan horas del día también para...Porque la verdad es que nosotros tampoco somos un equipo tan grande. Y es mucha demanda, o sea son 33 comunas y las 33 comunas sienten que tienen tema turístico potente, entonces nos cuesta ahí un poco trabajar, pero muchas veces, sería importante quizás generar algún tipo de conexión con los buses, por ejemplo, que es algo que no hemos abordado.”

Entrevistador: “Si... bueno... mira, te pasaste ... se me quedo una cosa, el tema de Yumbel, porque yo tengo campo en Yumbel, entonces conozco para allá, por el tema de la fiesta religiosa San Sebastián. Pero ahí hay también una zona importante, que hay un proyecto bien bueno, de hacer una ruta del peregrino por la carretera. Mucha gente camina, todavía hay mucha gente que camina desde Concepción



hasta Yumbel y que se viaja de noche y todo el tema. ”

Carolina Godoy: “Mira yo he conocido Yumbel más ahora, por el tema de las viñas. Pero, por ejemplo, mi abuelo, desde que tengo uso de razón me acuerdo que él siempre viajó a Yumbel a ver al Santo. Pero hoy en día Yumbel, no solo es el santo, por ejemplo, esta todo esto de los vinos, verdad que está creciendo, pero mucho y muy rápidamente.

Carolina Godoy: “No si, está muy bien Yumbel, yo quede sorprendida, porque hace tiempo que no iba, y ahora ultimo fui por el tema de los vinos, y la verdad es que está muy, muy bonito y está al lado. Y eso a nosotros también nos va a dar una posibilidad, porque finalmente pensando en turistas internacionales...eh ..yo estuve la semana pasada en Panamá, por una salida también de Chile, la gente llega por el vino, el vino chileno es super importante, y cuando tu hablas y promocionas Chile, y hablas del vino chileno, y realmente es un gancho. Y si allá es un gancho, acá en Concepción, también lo tenemos que empezar a ocupar, y la verdad es que ir a San Rosendo, que también esta a mano, Yumbel que estamos a 40 minutos, por lo tanto poder ir a una viña.

*Depto Periodístico
Consorcio ICP*

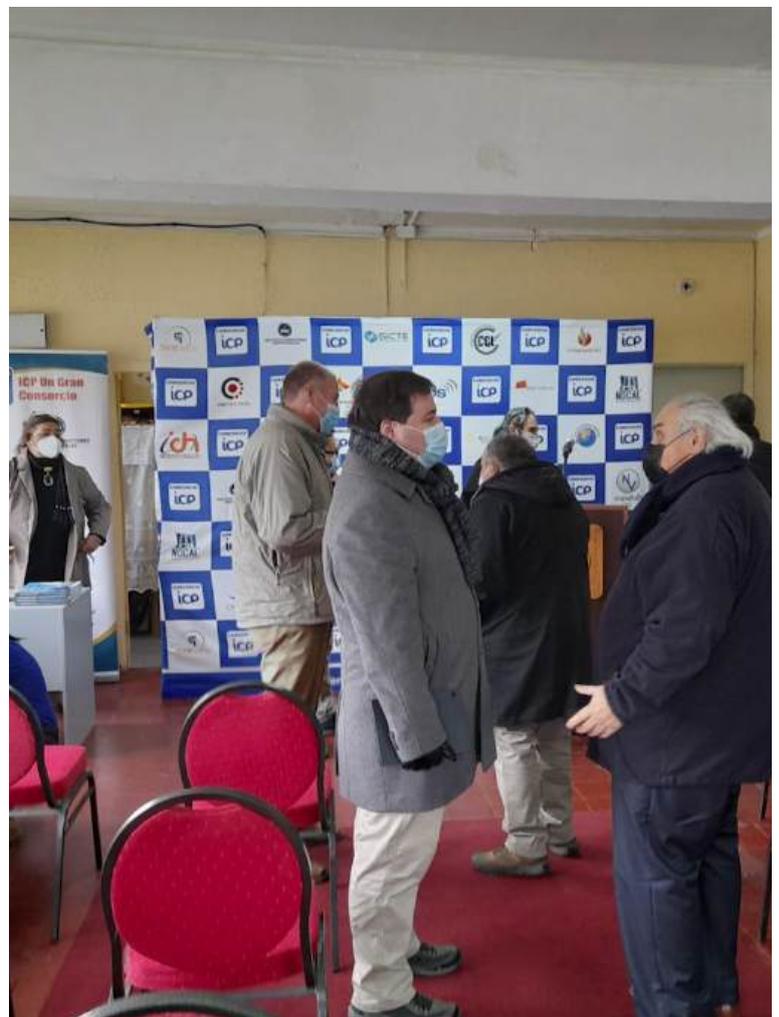


CONSORCIO ICP

INAUGURACION DE CURSOS EN CHILLAN

En esta oportunidad asisten el Delegado Regional de Ñuble, don Claudio Ferrada, Seremi de Transportes, don Jaime Isla, Seremi del Trabajo Doña Natalia Lepez, el Director Regional de Sence don Rodolfo Zaror y nuestro Gerente don Francisco Navarro Ruiz, quien pronuncia un discurso inaugural junto a un grupo de alumnas de los cursos profesionales A3 y A5 impartidos por nuestra empresa en la sede de Chillán.





CONSORCIO ICP INAUGURACION DE CURSOS EN TEMUCO

Instituto Conductores Profesionales Ltda, desarrolla lanzamiento de cursos becas laborales en la ciudad de Temuco con presencia de autoridades regionales en nuestra sede. En esta oportunidad asiste la Seremi del trabajo doña Minerva Castañeda, encargado regional de Sence, don Luis Riffo y Juan Quilodrán Presidente de la Asociación Gremial Microbuses Temuco junto a otras autoridades y nuestro Gerente General don Francisco Navarro que explica las características que desarrollaran los alumnos en los cursos A3 y A5 impartido en nuestras sedes.





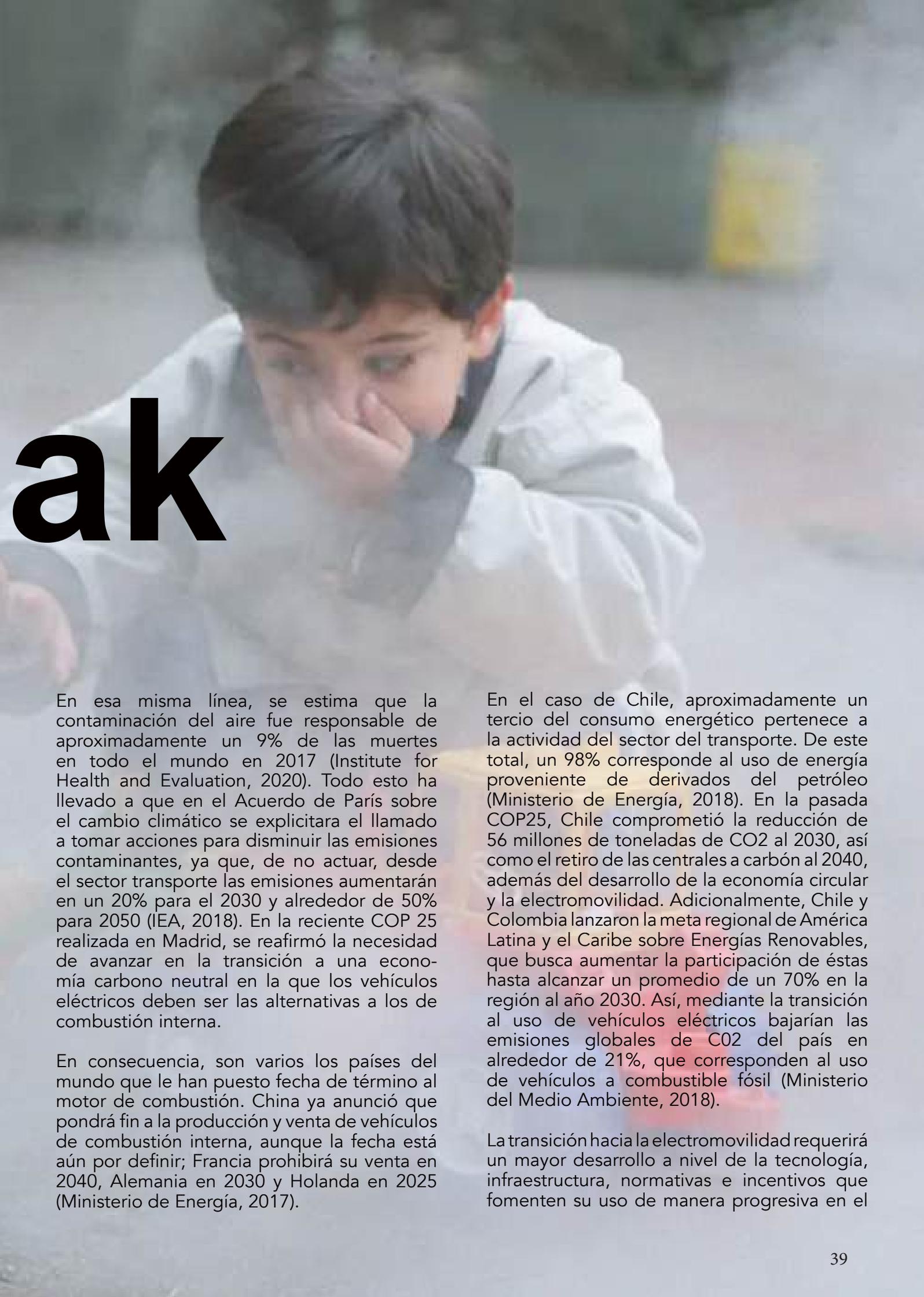
Coffee Bre

con Energía

Algunos antecedentes sobre electromovilidad
La electromovilidad se refiere a todo vehículo que hace uso de combustible y/o energía alternativa impulsado por uno o más motores eléctricos (García, 2019). Dentro de estos vehículos se incluyen aquellos que poseen motores con baterías 100% eléctricas y aquellos con motores híbridos, impulsados por electricidad y celdas de combustible.

En un escenario internacional donde el cambio climático se ha posicionado como uno de los problemas mundiales más apremiantes, la

necesidad por el desarrollo y uso de energías limpias se ha convertido en una prioridad de la comunidad internacional. Es por ello que el fomento al uso de tecnologías en electromovilidad (E-Movility) es una de las políticas en la materia dirigidas a un uso eficiente y limpio del transporte, reduciendo sus impactos en el medio ambiente. De acuerdo con datos del Banco Mundial, para 2020 el sector transporte originaba el 24% del total de emisiones de CO2 del planeta (IEA, 2020).



ak

En esa misma línea, se estima que la contaminación del aire fue responsable de aproximadamente un 9% de las muertes en todo el mundo en 2017 (Institute for Health and Evaluation, 2020). Todo esto ha llevado a que en el Acuerdo de París sobre el cambio climático se explicitara el llamado a tomar acciones para disminuir las emisiones contaminantes, ya que, de no actuar, desde el sector transporte las emisiones aumentarán en un 20% para el 2030 y alrededor de 50% para 2050 (IEA, 2018). En la reciente COP 25 realizada en Madrid, se reafirmó la necesidad de avanzar en la transición a una economía carbono neutral en la que los vehículos eléctricos deben ser las alternativas a los de combustión interna.

En consecuencia, son varios los países del mundo que le han puesto fecha de término al motor de combustión. China ya anunció que pondrá fin a la producción y venta de vehículos de combustión interna, aunque la fecha está aún por definir; Francia prohibirá su venta en 2040, Alemania en 2030 y Holanda en 2025 (Ministerio de Energía, 2017).

En el caso de Chile, aproximadamente un tercio del consumo energético pertenece a la actividad del sector del transporte. De este total, un 98% corresponde al uso de energía proveniente de derivados del petróleo (Ministerio de Energía, 2018). En la pasada COP25, Chile comprometió la reducción de 56 millones de toneladas de CO₂ al 2030, así como el retiro de las centrales a carbón al 2040, además del desarrollo de la economía circular y la electromovilidad. Adicionalmente, Chile y Colombia lanzaron la meta regional de América Latina y el Caribe sobre Energías Renovables, que busca aumentar la participación de éstas hasta alcanzar un promedio de un 70% en la región al año 2030. Así, mediante la transición al uso de vehículos eléctricos bajarían las emisiones globales de CO₂ del país en alrededor de 21%, que corresponden al uso de vehículos a combustible fósil (Ministerio del Medio Ambiente, 2018).

La transición hacia la electromovilidad requerirá un mayor desarrollo a nivel de la tecnología, infraestructura, normativas e incentivos que fomenten su uso de manera progresiva en el

país. Para el desafío que representa la transición al uso de vehículos eléctricos en Chile, será fundamental la identificación de las distintas actividades y perfiles ocupacionales asociados en la cadena de valor del transporte público y privado. De esta manera, será posible realizar las modificaciones y cambios curriculares para la formación y reconversión necesaria de capital humano para los requerimientos técnicos que significará esta transición.

Las políticas de promoción de la electromovilidad en Chile impulsarán la cantidad de vehículos eléctricos, pero los expertos coinciden en que esto creará desafíos regulatorios con respecto al transporte público y privado, así como a la infraestructura de carga.

Para 2050, se espera que circulen en Chile más de 3 millones de autos eléctricos, en comparación con 900 en 2019. Esta transición requerirá más de 130.000 estaciones de carga, pero actualmente solo existen 536, según un estudio de la Universidad de Santiago (USACH).

“Es bastante la cantidad de infraestructura que se requiere de aquí a futuro para las ambiciones que tenemos como país”, dijo Matías Uriarte, investigador del centro de electromovilidad E2TECH de la USACH, en un seminario de infraestructura de electromovilidad organizado por el Instituto de Sistemas Complejos de Ingeniería (ISCI) de la Universidad de Chile. Uriarte señaló que la electromovilidad debe

volverse más eficiente para no sobrecargar la capacidad de generación. Fallar en este frente podría poner en peligro el objetivo de Chile de descarbonizar su matriz eléctrica, ya que las energías renovables no podrían cubrir el incremento de la demanda.

Una alternativa podrían ser los cargadores de vehículo a red (V2G), que permiten devolver a la red el excedente de energía acumulado por un vehículo. Aunque relativamente nueva, esta tecnología representará el 45% de los cargadores comerciales y domésticos para 2050, afirmó Uriarte.

La panelista Daniela Soler, jefa de la unidad de transporte eficiente del Ministerio de Energía, dijo que un estándar de cargador unificado podría ser contraproducente. Anteriormente, los expertos advirtieron que es posible que los conductores no puedan cargar los vehículos debido a problemas de compatibilidad.

“El problema es que no somos productores de vehículos, somos compradores de vehículos. Esta estandarización ha sido posible en Europa, Norteamérica y China. Entonces, tenemos esa disyuntiva: solo usamos un estándar para ayudar a los usuarios a no tener que usar adaptadores, o tenemos más de un estándar y acceso a más cantidad de vehículos”, explicó en respuesta a una pregunta de BNamericas. El investigador de ISCI Franco Basso, indicó



COCHE V/S TRANSPORTE PÚBLICO

que la electromovilidad no es una solución para todos los problemas de transporte.

“Los vehículos eléctricos pueden solucionar una parte del problema que es la externalidad negativa de la contaminación, pero el tema de la congestión sigue igual”, detalló en respuesta a una pregunta de BNamericas.

Ignacio Rivas, coordinador de electromovilidad de la ONG ASE, destacó que las estrategias de promoción del transporte público y electromovilidad deben ir de la mano.

“El discurso es ‘si de verdad no tiene otra opción, hágalo en un vehículo eléctrico’”, manifestó. El transporte individual debe ser el último recurso cuando el transporte público no es opción.

ICP Consultores



PUBLICITE SUS PRODUCTOS O SERVICIOS EN REVISTA TTTE

Transporte - Tecnología - Turismo y Energía

Si deseas contratar o contactarte con algún ejecutivo favor enviar
mail a fnr@consorcioicp.cl - whatsapp al +56933960953

TARIFADO POR EDICIÓN REVISTA

TAMAÑO	Por Edición \$	Fan Page
REVERSO PORTADA	50.000	1
CONTRAPORTADA	40.000	1
REVERSO CONTRAPORTADA	40.000	1
PÁGINA INTERIOR	35.000	1
AVISO ECONOMICO (4/PÁG.)	15.000	
REPORTAJE 1 PÁGINA	40.000	2
REPORTAJE 2 PÁGINAS	70.000	2
AVISO PÁGINA WEB	30.000	
VIDEO REPORTAJE WEB	70.000	
*Revisar características		
Revista se envía a 40.000 mail del sector transporte, tecnología, energía y educación.		

POSICIONAMIENTO

PRORRATEO ESTRATIFICADO	40.000 envíos estratificados
CANTIDAD	40.000
ABC1	25 %
C2	60 %
C3	15 %
AUTORIDADES	10 %
LIDERES OPINIÓN	20 %
ACADÉMICOS	20 %
EMPRESARIOS	40 %
ESTUDIANTES	10 %
GRAN CONCEPCIÓN	40 %
CHILLÁN	25 %
ARAUCO	15 %
BÍO BÍO	20 %

Coffee Break

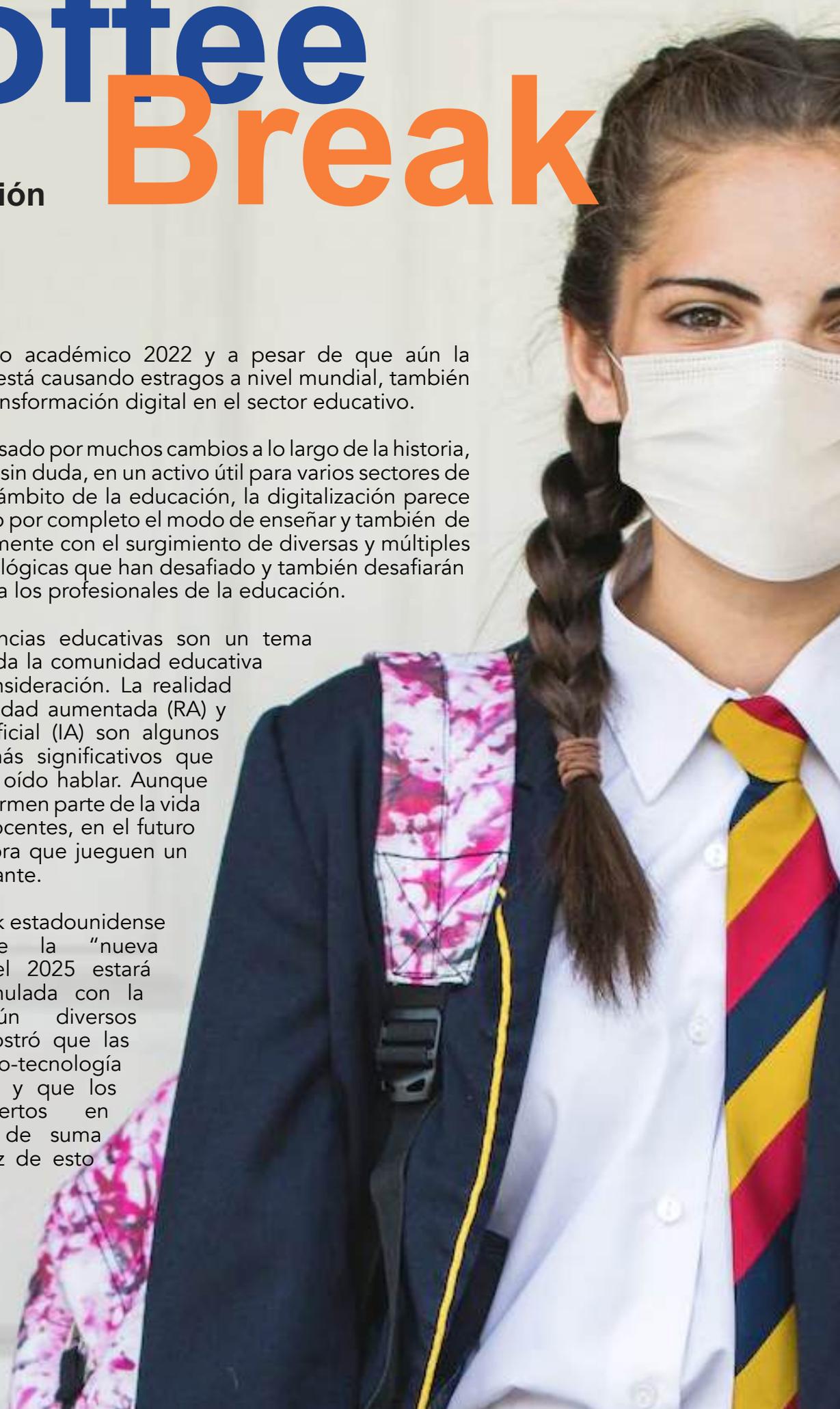
con Educación

En este nuevo año académico 2022 y a pesar de que aún la pandemia todavía está causando estragos a nivel mundial, también ha impulsado la transformación digital en el sector educativo.

La tecnología ha pasado por muchos cambios a lo largo de la historia, lo que la convierte, sin duda, en un activo útil para varios sectores de la sociedad. En el ámbito de la educación, la digitalización parece haber transformado por completo el modo de enseñar y también de aprender, especialmente con el surgimiento de diversas y múltiples herramientas tecnológicas que han desafiado y también desafiarán durante este 2022 a los profesionales de la educación.

Las nuevas tendencias educativas son un tema importante que toda la comunidad educativa debe tener en consideración. La realidad virtual (RV), la realidad aumentada (RA) y la inteligencia artificial (IA) son algunos de los avances más significativos que todo el mundo ha oído hablar. Aunque muchas veces no formen parte de la vida cotidiana de los docentes, en el futuro cercano se vislumbra que jueguen un papel muy importante.

Algunos think tank estadounidense manifestaron que la "nueva normalidad" en el 2025 estará mucho más estimulada con la tecnología. Según diversos estudios, se demostró que las relaciones humano-tecnología crecerán aún más y que los estudiantes expertos en tecnología serán de suma importancia. A raíz de esto



“

**Dr.
Seuss**

Cuanto más leas, más cosas sabrás. Cuanto más aprendas, a más lugares irás

”

último, es que nace la necesidad imperiosa de que los docentes y otros profesionales del sector educativo se perfeccionen y estén al tanto de estas nuevas tendencias para hablar el mismo idioma con sus alumnos.

Algunas de las tendencias más importantes

A continuación te queremos compartir las tendencias más importantes que marcarán este 2022 y con las que los profesores deben familiarizarse.

1) Tendencias de la tecnología educativa en el aprendizaje y la enseñanza: Internet ha asegurado que el aprendizaje y la información sean fácilmente accesibles para los estudiantes. La metodología de enseñanza basada en la tecnología presenta sus propios desafíos, pero también permite que los docentes tengan más flexibilidad. Los profesores tendrán que adaptarse sí o sí a distintos estilos de aprendizaje, como el aprendizaje online y el aprendizaje híbrido.

2) Formación en habilidades blandas: Para un futuro mejor para los alumnos, los establecimientos junto a los profesores deben contar con un sistema que desarrolle las habilidades blandas de los estudiantes.

3) Tendencia de los estudiantes, disminución de la capacidad de atención: La atención, principalmente de los millennials no es fácil de captar y es por esto que el docente tiene el gigantesco desafío de lograr que el alumno aprenda con clases innovadoras e interactivas. Los jóvenes de ahora se centran más en la narrativa y en la representación visual de un contenido.

4) Enseñar versus el aprendizaje: Los jóvenes ahora tienen la información en la punta de sus dedos, y es por esto que sienten una sensación de independencia al momento de aprender.

Los docentes actualmente tienen un rol más de facilitadores.

Esto presenta desafíos para los profesores que ahora deben trabajar en sus propias habilidades blandas, en la resolución de conflictos y en el liderazgo. Por último, los docentes deben crear un ambiente que promueva el trabajo en equipo.

Tendencias que continúan y deben tenerse en cuenta para este 2022

Con la presencia sostenida del Covid-19, las instituciones educativas se han adaptado a nuevas tecnologías para que los estudiantes sigan aprendiendo. A continuación, te mostramos las tecnologías educativas que continúan y deben tenerse en cuenta en este 2022

1) Plataformas de aprendizaje online: Las clases a distancia no solo se limitan a videoconferencias, sino que también incluyen comunicación e interacción.

Los docentes deben aprender a usar diversas herramientas. Puedes ingresar a www.educacionchile.cl para ver cuáles son las más necesarias.

2) El uso de la Inteligencia Artificial (IA): El sector financiero o el de la salud están viendo el surgimiento de muchos programas de inteligencia artificial, pero el sector educativo no se queda atrás. Por ejemplo, tanto el uso de sistemas de notas automatizadas como asistentes de enseñanza brindan una visión general de las tendencias educativas del futuro.

3) Gamificación: Aunque la gamificación ya viene ganando popularidad en la educación, durante este año se espera que este fenómeno crezca mucho más. Cada vez más los docentes escogen “gamificar” sus clases, la razón es porque la gamificación es muy útil debido a que los alumnos se motivan y logran mucho interés en una determinada clase.

4) Aprendizaje asistido por video: Con el internet, los videos se han vuelto muy importantes y tienden a hacer que el aprendizaje sea más atractivo e interactivo.

*Depto Educación
Consortio ICP*

OSCAR ALIAGA

Director de Sence Bío Bío

Con fecha 23 agosto 2022 nuestro Gerente General Francisco Navarro y el jefe Desarrollo ICP Cristhian Acuña, sostienen interesante reunión con el Director Regional del Sence Oscar Aliaga, en coordinación de temas relativos capacitación a nivel regional y nacional para consolidar futuros programas formativos que

desarrollen las distintas entidades que posee Consorcio ICP, especialmente Novavitalis, del Registro especial de OTEC, para que nuestra oferta sea pertinente, de calidad y con énfasis en tecnología, y vinculada a los requerimientos empresariales y de trabajadores de la zona.





CONSORCIO ICP LANZA PROGRAMA UNICO EN CHILE VIA STREAMING

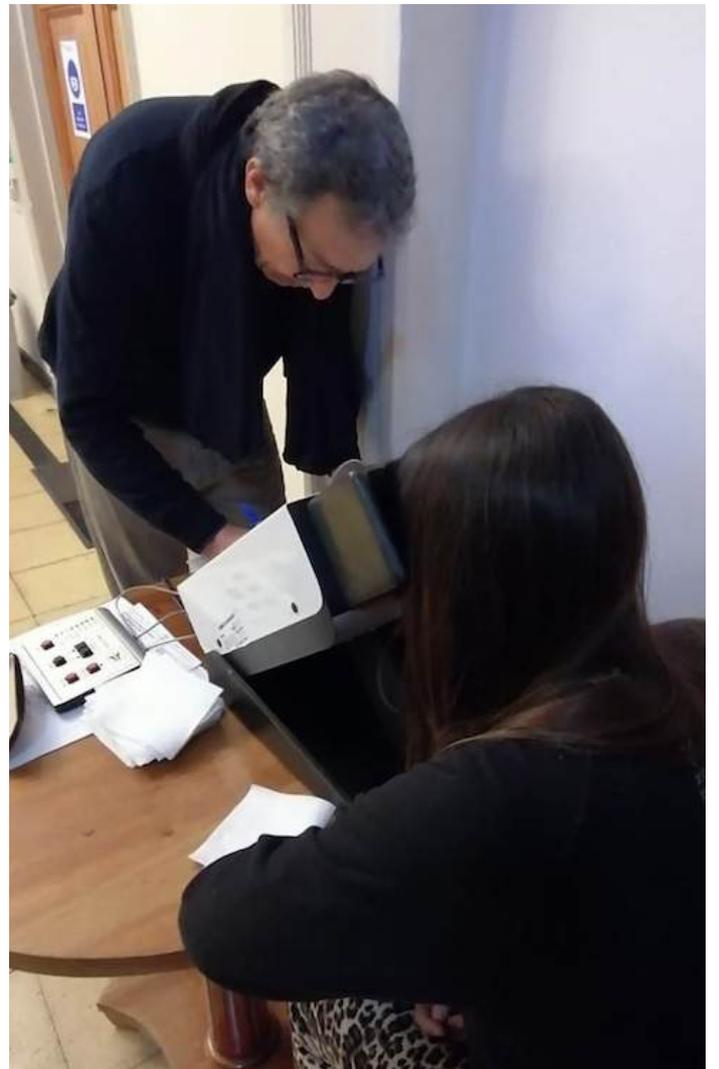
EN CAPACITACION CONDUCTORAS MUJERES

La municipalidad de Linares, la empresa de transportes San Gabriel y el Instituto conductores profesionales lanza la 1° versión de capacitación a conductoras mujeres vía streaming desde nuestros estudios de ICP Comunica a 20 alumnas mujeres en la corporación edilicia de Linares para obtención de la licencia profesional A5.

Este programa financiado a través del municipio de Linares tiene como característica principal que 20 mujeres con licencia B puedan obtener su licencia profesional A5 y encontrar empleo en la empresa de Transportes san Gabriel.

En la oportunidad nuestro Gerente operaciones Don Ernesto Riquelme y nuestro Encargado Marketing Don Guillermo Rodriguez, junto al alcalde de Linares y grupo gerencial de transportes San Gabriel en la plaza de armas de Linares lanzan este innovador y excelente programa que otorgara a empleabilidad como conductoras de camiones a 20 mujeres de la comuna.





TODO LO QUE NECESITAS PARA TU EMPRESA



- Tarjeta PVC
- Impresión Full color
- Calidad y durabilidad
- Bolsas
- Individuales
- Papel anti grasa
- Bolsas para cubiertos





REALIZA TU CURSO DE CONDUCCIÓN PROFESIONAL A2-A3-A4 Y/O A5 CON SIMULADOR ON-LINE DESDE CUALQUIER PARTE DE CHILE



TODOS LOS CURSOS
CON SIMULADOR
DE INMERSIÓN TOTAL

¿No tienes estadía para realizar tu curso?

Te recomendamos 2 opciones

1 Curso profesional con estadía incluida en Concepción o Chillán

2 Curso profesional sin estadía pero te recomendamos hoteles, cabañas y hostales según tu preferencia



Información:
www.escuelaconductores.cl/cursoremoto-simulador-practica



Concepción
Orompello 730
Fono: 41 3214513

Temuco
Manuel Montt 381
Fono: 45 2856380

Chillán
Vega de Saldías 1001
Fono: 42 2316354

