



Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga



años Trabajando en el
Desarrollo del Transporte
en el Perú

Número 16 | Marzo - Abril 2011



**VIVIR O NO:
tú decides**



EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PERÚ EN EL ÚLTIMO QUINQUENIO (2006-2011)



Y LOS DESAFÍOS QUE DEBE ENFRENTAR EL PRÓXIMO GOBIERNO



**Peligros de los materiales
Radiactivos**



**Manejemos siempre
a la Defensiva**



**Amazonas
nos espera**

Llantas para Camión.

Lima Caucho
Llantas

FALKEN fate 



Lima Caucho S.A. Carretera Central N° 349 Km 1 - Santa Anita
Central: 317-0500 - Fax : 362-4069 email: pedidos@limacaucho.com.pe

**Dos marcas
de reconocido prestigio a nivel mundial,
con el respaldo de Ferreyros.**



- ▶ Oficina principal ubicada en zona estratégica comercial de Lima.
- ▶ Mayor infraestructura en oficinas comerciales.
- ▶ Más de 40,000 m² de talleres para atención automotriz a nivel nacional.
- ▶ Centro de distribución de repuestos (CDR), ubicado en sede de Ate.
- ▶ Más de 65 años de experiencia y liderazgo en la comercialización de bienes de capital.
- ▶ Amplia cobertura de talleres y más de 20 puntos de venta en todo el país.
- ▶ Personal técnico altamente calificado.
- ▶ Asistencia técnica las 24 horas del día y los 365 días del año.
- ▶ Servicio post-venta especializado.
- ▶ Alta disponibilidad de repuestos a nivel nacional.

IVECO

 **KENWORTH**



Nueva Sede Automotriz: Av. Vía de Evitamiento 1980,
Urb. Industrial Santa Rosa, Ate Vitarte / **T 626 4000**

Taller Principal Automotriz: Nueva Panamericana Sur Km 30.7 Lurín
Servicio: **T 430 2733 / F 430 1607 / Repuestos:** **F 430 0977**

Red de sucursales: Piura, Tumbes, Lambayeque, Cajamarca, Trujillo, Chimbote, Lima, Huaraz, Ica, Arequipa, Puno, Cusco, Huancayo, Cerro de Pasco, Ayacucho, La Merced, Iquitos, Pucallpa, Tingo María, Tarapoto, Puerto Maldonado, Andoas

www.ferreyros.com

automotriz@ferreyros.com.pe

Ferreyros
AUTOMOTRIZ

Sumario

6-8



El Transporte Terrestre en el Perú en el último quinquenio (2006-2011)

En este artículo César Agüero comenta sobre el transporte terrestre en el Perú en los últimos cinco años y la necesidad de que las nuevas autoridades impulsen su desarrollo.

10-14



Opiniones que suman

Importantes personalidades y especialistas del sector brindaron sus opiniones respecto a la coyuntura del transporte terrestre en el país e hicieron sus peticiones al próximo gobierno que regirá los destinos del país.

16-19



“La normativa en el transporte debe continuar mejorando para alcanzar un desarrollo óptimo”

El director general de transporte terrestre, Genaro Soto Ardiles, hace un balance de la gestión realizada en el sector transporte y confía en que nuestro país continúe por la senda del progreso en los próximos años.

20-22



Peligros de los materiales radiactivos

El terremoto y maremoto ocurridos en Japón dejó miles de muertos y cuantiosos daños a las infraestructuras, siendo la planta nuclear de Fukushima en donde se ocasionaron mayores daños y se dio una fuga de material radiactivo, poniendo en riesgo a miles de personas. El presente artículo busca aclarar interrogantes e informar sobre los efectos producidos por la exposición a materiales radiactivos.

24-25



Manejemos a la defensiva para evitar los accidentes de tránsito

Johnny Michuy Villena en el presente artículo nos explica por qué conducir a la defensiva es la mejor forma de garantizar su seguridad, la de sus pasajeros y la de su vehículo.

26-27



Amazonas, un paraíso por descubrir

De geografía compleja y accidentada, en sus tierras existe un sinnúmero de paisajes que dejarían sin aliento a los exploradores más intrépidos. Lugares no descubiertos todavía por el turismo, escenarios naturales de incomparable belleza que se convertirán en motor de desarrollo de esta parte del Perú.

28-32



Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito

Presentamos otro extracto de este importante reglamento nacional en nuestra sección de normas legales.

Director

Jorge Málaga C.

Gerente

Esperanza Poma F.

Gerente de Marketing

Helen Habich P.

Editor General

Juan Carlos Chumbes E.

Ventas y Publicidad

Adela Caldas R.

Dpto. Diseño y Diagramación

Janett Grados J.

Correctora

Sonia Valdez M.

Asesor Legal

Dr. José Jaime Pacheco C.

Fotografía

Javier García T.

Corresponsales

Arequipa: Ruth Rodríguez

Chiclayo: Mario Ruiz B.

Cuzco: Waldino Arriola

Colaboradores

César Aguero F.

Patricia Agurto S.

Federico Battifora L.

Ps. Johnny Michuy V.

César Pérez M.

Ing. José Silva Á.

Gerardo Solís C.

Jacqueline Yauris M.

CONSEJO DIRECTIVO ANATEC

PRESIDENTE:

Jorge Málaga Cocchella

VICEPRESIDENTE:

Bruno Aberásturi Seoane

DIRECTOR TESORERO:

Enrique Ruiz Bazalar

DIRECTOR SECRETARIO:

Lenin Lazo Quiroga

DIRECTOR DE RR.PP.:

Juan Azama Higa

DIRECTOR VOCAL:

José Rey Recavaren

DIRECTOR VOCAL:

Hugo Nicolini Ventura

DIRECTOR VOCAL:

Ernesto Rodríguez Rodríguez

Av. Rep. de Chile 478 Of. 203 Jesús María.

Av. Arequipa N° 330 Of. 901-902 Piso

9 Lima - Perú

Teléfonos: 424-9644 / 425-1461

Fax: anexo 27 / 433-1673

Cel.: 9850-35353 RPM.: #809501

RPC.: 9892-65858 Nx.: 98-134*4746

www.anatec-peru.com

email: anatec@anatec-peru.com

Hecho el Depósito Legal

en la Biblioteca Nacional del Perú

N° 2008-12323

Impreso por:

Editorial Gráfica Kuarto S.A.C.

La Revista Anatec no se solidariza necesariamente con el contenido de los artículos de sus colaboradores. La reproducción total o parcial de los contenidos es permitida con mención de la fuente.

LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE DE CARGA EN EL CALLAO Y PROPUESTAS DE SOLUCIÓN



Durante mucho tiempo la problemática del transporte de carga ha sido enfocada tomándose en cuenta solo una parte de esta, lo cual se debe a que resulta fácil enumerar las posibles causas de dicha problemática:

- Falta de políticas que impulsen la formalidad.
- Falta de seguridad.
- Antigüedad del parque automotor.
- Deficiente infraestructura vial
- Falta de terminales de carga y descarga.
- Normativa legal que no promueve la eficiencia.
- Reglamentación municipal sin uniformidad de criterios interprovinciales.
- Falta de fiscalización.

Estas causas son conocidas por todos, porque son factores comunes de problemas similares en muchas ciudades del mundo, pero en el Callao tenemos ingredientes adicionales que hacen caótica la actividad del transporte de carga, es así que por las vías urbanas del Callao no solo circulan la carga propia de la ciudad, sino que también se traslada la mayor cantidad de importaciones y exportaciones del Perú, a través del puerto y aeropuerto, ambos ubicados a muy poca distancia el uno del otro.

Es en este contexto que, lógicamente, es que tendremos problemas de congestión, contaminación ambiental, ruidos molestos, accidentes de tránsito deterioro de la infraestructura vial y además la inseguridad reinante en las calles del Callao, en las que a diario entre dos y tres camiones de carga son robados, sin contar la cantidad de delincuentes que acosan permanentemente a los conductores.

El Callao por su ubicación estratégica en la región está destinado a convertirse en un Hub portuario de esta zona del pacífico, los volúmenes de carga se han incrementado tras la licitación del muelle Sur ganada por DP World. Asimismo, se acaba de licitar el muelle Norte resultando ganador el consorcio APM Terminals Callao, sin embargo a la fecha no se ha hecho mucho por mejorar la capacidad vial en el acceso al puerto, la Av. Manco Capac es muy angosta y no tiene la capacidad para soportar la gran cantidad de camiones existentes y menos para lo que se viene de consolidarse el Hub Portuario, de igual modo el proyecto de ampliación de la Av. Néstor Gambeta para convertirla en vía de acceso y salida rápida está pendiente y de no realizarse agravaría los problemas existentes.

Como lo mencionamos, las causas de los problemas las conocemos, lo que falta tanto a los agentes participantes del Sector Público como privado, es entender que el servicio de

transporte de carga no es un simple traslado de bienes y que por el contrario es un eslabón de la cadena logística y de distribución, por lo cual es un elemento esencial de todo proceso económico y dependiendo de la eficiencia que tenga esta actividad, redundará en la competitividad de una empresa, ciudad y país.

Por ello, las políticas de control no deben estar dirigidas a afectar la cadena logística, por incremento de costos o por restricciones de circulación que signifiquen sobrecostos, los cuales repercuten en el precio final del servicio y/o bien.

La diversidad de participantes tanto del gobierno central (que establece el marco general a través del MTC y otras instituciones), así como las municipalidades que regulan aspectos relativos a la circulación de los vehículos de carga, emiten una nutrida legislación que perjudica el desarrollo del servicio, debido al desconocimiento de estas por ser contraproducentes entre sí o por la falta de fiscalización que permita evaluar el fiel cumplimiento de dicha legislación, más aún en gran mayoría las normas no se emiten bajo criterios económicos, provocando un costo mayor al beneficio que se pretende generar con la norma emitida, por lo cual no promueven la eficiencia, muy por el contrario la perjudica.

La necesidad de coordinación entre las municipalidades de Lima y el Callao para la emisión de normas es más que urgente, ya que ambas en términos prácticos son una sola y por ello dichas normas deberían tener criterios uniformes que faciliten la prestación del servicio y dejar de ser de carácter restrictivo en las capacidades, uso de ciertas vías y fijación de horarios.

El famoso bono de chatarreo ofrecido por el gobierno, aparte de que ya se debería ejecutar, también debería incluir al transporte de carga para de esta manera contribuir en el retiro de vehículos viejos y reemplazarlos por nuevos y así mitigar los problemas de contaminación, accidentes de tránsito y pérdida de competitividad.

Las normas emitidas para la formalización del sector, tales como la famosa devolución del 30% del ISC duerme el sueño de los justos ya que a la fecha no conocemos empresa de transportes alguna que haya logrado este beneficio, por ello reiteramos hay normas que en lugar de propiciar la formalización, la desalientan.

Debemos dejar constancia que los esfuerzos de los transportistas de carga están dirigidos a ofrecer servicios de bajo costo, eficientes, que permitan mejorar la capacidad adquisitiva de los habitantes y del país, en base al mejoramiento de la competitividad.

Hasta la próxima.

Hugo Nicolini
Director de Anatec



**Y LOS DESAFÍOS
QUE DEBE
ENFRENTAR EL
PRÓXIMO
GOBIERNO**

EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PERÚ EN EL ÚLTIMO QUINQUENIO (2006-2011)



Por: César Agüero. Asesor y Consultor de Empresas. Especialista en Transportes.

Hace cinco años las carreteras fueron escenario de altos índices de siniestralidad, registrándose un elevado número de decesos y como consecuencia de ello muchas personas sufrieron diversos grados de lesiones desde leves hasta muy graves, lo que se tradujo en un clamor nacional y el Estado contemplaba impasible esta triste realidad.

Si bien son diversas las razones y causas de la accidentalidad que se ha registrado en el país, las que más destacan son el exceso de fatiga física de los conductores, las horas continuas de manejo, las condiciones inadecuadas del mantenimiento preventivo de los vehículos, el exceso de velocidad y las condiciones climáticas imperantes en la ruta.

Una de las acciones preventivas fue poner en aplicación el Plan Tolerancia Cero, el cual fue aprobado mediante Decreto Supremo N° 035-2006-MTC y contribuyó a aminorar y contrarrestar los elevados índices de accidentalidad, junto con estas acciones era necesario instrumentar otras medidas que permitan contrarrestar la informalidad de los servicios de transporte y con la intervención de la Sunat se puso en aplicación el SPOT (Sistema de Pago de Obligaciones Tribu-

tarias con el Gobierno Central), también conocido como sistema de detracciones, convirtiéndose en un incentivo para los transportistas formales debido a que reducen la competencia desleal y ponen en igualdad de condiciones a las empresas formales e informales.

Paralela a estas medidas se puso en vigencia el nuevo Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC estableciéndose condiciones de acceso y permanencia en el servicio y sobre todo se incorporaron severas medidas penales mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC al aprobarse el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito de fecha 21 de abril del 2009.

De otra parte, se establece una mayor relevancia al otorgamiento de las licencias de conducir y se da impulso e importancia a las escuelas de conductores, profesionalizando esta actividad, asimismo se norma el uso adecuado de los brevets estableciéndose el Sistema de Puntos, muy común en los países europeos.

**REFLEXIONES
GENERALES DEL
TRANSPORTE
TERRESTRE EN EL
PERÚ EN EL
ÚLTIMO QUIN-
QUENIO Y LA
NECESIDAD DE
QUE LAS NUEVAS
AUTORIDADES
IMPULSEN,
ALIENTEN Y
FORTALEZCAN
NUESTRO SECTOR
PARA LOGRAR
SU DESARROLLO.**



Para contribuir a mejorar los servicios de transporte se crea mediante Ley N° 29380, de fecha 28 de mayo del 2009, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) asignándosele, entre otros, el fortalecimiento de la capacidad de fiscalización de los servicios de transporte nacional e internacional, sancionando los incumplimientos e infracciones a la normativa, siendo Reglamentada mediante el Decreto Supremo N° 033-2009-MTC el 15 de agosto del 2009, y teniendo como función la supervisión, fiscalización y control de los servicios de transporte de los ámbitos nacional e internacional, aplicando las sanciones que contravengan la normativa en materia de transporte terrestre y el Reglamento Nacional de Vehículos aprobado por Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y otras normas sobre la materia.

La modernización del parque automotor y mejores condiciones operacionales fue posible debido a la reducción de los

aranceles, lo cual facilitó el acceso al sistema de financiamiento especialmente en la modalidad de *leasing* y en su caso de los *leasings back*, para efectos de obtención de capital de trabajo.

Si bien se logró contrarrestar la informalidad en los servicios de transporte, se han establecido mejores procedimientos administrativos, el sector transportes ha mejorado su eficiencia administrativa, aun cuando subsisten en el transporte terrestre de carga por carretera diversos problemas que afectan a los operadores del servicio estos en algunos casos son estructurales, las variables macroeconómicas inciden sobre las estructuras de costos, haciendo poco eficientes a algunas empresas y a otras más competitivas.

EL FUTURO DEL TRANSPORTE

Los escenarios futuros del transporte terrestre son de innovación, competencia e integración de las redes de distribución para trasladar un producto desde el productor hasta el consumidor final empleándose a lo largo de esta cadena logística

diversos medios de transporte, almacenes, terminales e infraestructuras apropiadas y eficientes así como sistemas de control y gestión, ese es el reto para los próximos cinco años.

La coexistencia de un número atomizado de pequeñas y medianas empresas de transporte de carga, juntamente con otras más ordenadas y organizadas, distorsiona la competencia; además de la poca o escasa profesionalización en su actividad, que genera dificultad de posicionamiento de mercados para dichas empresas, las cuales normalmente suelen operar como servicios de tercerización de las empresas más organizadas y con mercados establecidos, ello también es consecuencia del crecimiento de la demanda interna, que obliga al empleo de esta modalidad comercial, dado que la demanda interna en los últimos años se ha venido robusteciendo y presenta tendencias crecientes.

Surge la necesidad de que las empresas mejoren sus sistemas de gestión de calidad del servicio para elevar su productividad y, por ende, ser más competitivas, dado que esta necesidad se da con mayor significación cuando los precios de los diferentes componentes que van constituyendo, son relevantes en toda estructura de costos y cuando estas se ven afectadas por las variables que inciden en ella, tales como variaciones en el ingreso mínimo legal que guarda relación con las retribuciones a los pilotos, incremento de beneficios y compensaciones sociales, viáticos, entre otros; asimismo la variación de las tasas de interés en ascenso incidirá sobre los costos financieros y sobre el capital de trabajo; las variaciones que pudiera evidenciar la paridad de cambio tendrá su contrapartida en el incremento de los precios en los repuestos y en los insumos importados; la inflación importada es una variable altamente sensible y ello se observa con la volatilidad de los precios del petróleo y su inmediato impacto sobre la formación de precios en la estructuración de costos y si estos en algunas empresas representan un alto componente que puede fluctuar en rangos variables que van desde un 30% hasta en muchos casos superar el 50%, su sostenimiento en el mercado, solo se logra optimizando sus procedimientos y aplicando técnicas de reingeniería empresarial para poder permanecer en el mercado.

Sin embargo compete a los empresarios adoptar medidas y acciones internas para que sean eficientes, profesionalizar su actividad, innovarse, incorporar medios tecnológicos, informatizarse, establecer vínculos que les permitan formar cadenas logísticas eficientes para mejorar, desarrollarse y crecer.

En tal consideración, las empresas de transporte terrestre de carga por carretera deben priorizar la atención al cliente, esa es la clave del éxito, la cual está asociada a los resultados económicos de las operaciones.

Las empresas que no se reordenan, dejan de tener prioridad, no se puede improvisar en una organización, ni tampoco concentrar todos los estamentos de decisión, los extremos son funestos, críticos y caóticos.

Son sustantivos por tanto que las empresas empiecen por revalorar sus capacidades conozcan sus fortalezas y por ende sus debilidades, así por ejemplo en una empresa, no basta asignar a un trabajador que debe hacer a través de un manual de organización y funciones; sino lo sustantivo es procurar optimizar el cómo debe hacerse respecto a los aspectos físicos y documentarios, ello implica aspectos inherentes a los procesos, esta combinación genera minimización de costos y eficiencia de gestión.

Cada estamento de la organización debe profesionalizarse y en su conjunto generar una adecuada atención, exclusión de pérdidas y/o averías, eliminación de siniestralidad, entre otros, para producir la calidad del servicio.

Si no se formula un planeamiento adecuado, si no se establecen objetivos y metas de corto y mediano plazo, la empresa no avanza y de lo que se trata es de mantener lo que se tiene, en óptimas condiciones, y si la visión es de expansión y desarrollar el servicio, prima ante

todo preservar lo obtenido y ser eficientes, con lo cual se genera una demanda derivada.

Las sinergias administrativas y operativas son hoy más necesarias e indispensables tanto en las oficinas principales así como en las sucursales y/o con las representaciones u oficinas corresponsales de que se tenga, disponga o mantenga acuerdos.

La informalidad de los servicios simplemente va minando una organización y finalmente la empresa sale del mercado.

La preferencia del cliente se da por la calidad del servicio respecto al trato de la carga, desplazamiento oportuno y entrega en el plazo establecido, ello genera confianza y es lo más valioso que toda organización debe preservar y mantener.

Es por tanto indispensable que todas las áreas estén interconectadas en red, para obtener información en tiempo real y ello permite estructurar y actualizar los flujos económicos, atender los compromisos y efectuar inversiones de corto y mediano plazo.

Así como los aspectos operativos son importantes, lo son aun con mayor relevancia los relativos al manejo económico-financiero de la organización respecto a los flujos diarios, las cobranzas con pago diferido y a las proyecciones de caja, más aun en estos tiempos.

Aparejado con este nuevo marco nor-

mativo así como medidas de control y fiscalización, las mejoras de las vías se hicieron más evidentes impulsándose la construcción de la red vial especialmente la carretera interoceánica, se impulsó el otorgamiento en concesión de las vías, para preservar su pavimento, se mejoraron vías afirmadas y se interconectó mejor algunas regiones del país.

Si bien uno de los logros más relevantes lo constituyen los acuerdos de transporte a través de las mesas de trabajo cuya labor ardua de empresarios y autoridades de transporte logró una mejor facilitación a los tránsitos aduaneros en la relación Perú-Ecuador, labor esta que se vio influenciada por los encuentros a nivel presidencial entre ambos países.

De otra parte, la puesta en vigencia de los Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados por el Perú llevaron a mejorar la infraestructura portuaria, especialmente la del Callao para convertirlo en un puerto altamente competitivo con el de Panamá, siendo por tanto sus expectativas futuras de amplia significación para el comercio del Perú en sus relaciones comerciales con el resto del mundo y de manera muy especial con los países conformantes de la APEC.

También se ha impulsado el mejoramiento y modernización de los aeropuertos, que son eslabones relevantes en la cadena de los servicios logísticos.

Si bien los transportistas deben establecer, mantener y guardar excelentes relaciones con el Estado para que su actividad no se vea perjudicada ni desalentada, procurando que se adopten medidas que salvaguarden sus actividad, fomentándose la renovación y mejoramiento de su patrimonio a fin de ser competitivos y observar buenas prácticas empresariales, el Estado solo debe asumir un rol normativo y de regulación a los intereses de las grandes mayorías.



Red de Camiones y Buses

Piura

Mannucci Diesel S.A.C.
RPC: 976 229 689

Chiclayo

Mannucci Diesel S.A.C.
Telfs.: (074) 234912

Cajamarca

Mannucci Diesel Cajamarca S.A.C.
Telf.: (076) 368076

Trujillo

Mannucci Diesel S.A.C.
Telfs.: (044) 235481 - 292800

Chimbote

Mannucci Diesel S.A.C.
Telefax.: (043) 325571

Huancayo

Automotriz Central del Perú S.A.C.
Telf.: (064) 254495

Tarma

Automotores del Centro S.A.
Telf.: (064) 321750

Cerro de Pasco

Automotores del Centro S.A.
Telefax.: (063) 423745

Huaraz

Mannucci Diesel
Tel.: (043) - 422973

Lima

Automotores del Centro S.A.
Telf.: 3261136 - San Luis

Centro Diesel del Perú S.A.

Telf.: 2510461 - Chorrillos
Telf.: 5231533 - Los Olivos
Telf.: 3243454 - La Victoria

Taller Volvo

Telf.: 2011310

Ayacucho

Automotriz Central del Perú
Telf.: (066) - 311492

Cusco

Automotriz Andina S.A.
Telfs.: (084) 226127 - 222350

Arequipa

Automotriz Andina S.A.
Telf.: (054) 608474

Juliaca

Automotriz Andina S.A.
Telf.: (051) 321014 - 322782

Tacna

Automotores Tacna S.A.C.
Telf.: (052) 428094 - 428134

Volvo Perú S.A.

Av. Los Frutales 101 Ate Vitarte
Telf.: 3171200



MAXIMA SEGURIDAD

En el transporte



El tractocamión Volvo FH cuenta con dispositivos especialmente diseñados para reducir las principales causas de accidentes:

Colisión Frontal: Piloto Automático Inteligente con radar de proximidad, que frena automáticamente al encontrar un obstáculo sin la intervención de conductor.

Volcaduras y despistes: Programa de Estabilidad Electrónica (ESP) que al detectar una posible volcadura redistribuye en forma automática las fuerzas de frenado para recuperar la estabilidad y enderezar el camión.

Cansancio del conductor: Sistema que alerta al conductor si detecta parámetros de conducción erráticos antes de quedarse dormido.

Consumo de Alcohol: Alcoholímetro que bloquea el encendido al detectar consumo de alcohol por el conductor.

Volvo, la mejor solución para el transporte.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.com





OPINIONES QUE SUMAN

1. ¿EL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PERÚ HA PROGRESADO EN LOS ÚLTIMOS CINCO AÑOS? ¿QUÉ NOS PUEDE COMENTAR AL RESPECTO?

2. ¿QUÉ LE PEDIRÍA AL NUEVO GOBIERNO PARA QUE EN EL PAÍS EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS, LOGRE SU DESARROLLO?



- **Jorge Málaga, Presidente de Anatec.**

1- En el servicio de mercancías el crecimiento económico del país y la concesión del muelle sur ha propiciado un incremento en el volumen de carga, esto ha motivado que haya más demanda de unidades, propiciando que las empresas incrementen su flota con unidades nuevas o las renueven, además han aparecido nuevas empresas con equipo nuevo.

En cuanto al servicio de transporte de pasajeros, en el plano urbano se ven po-

IMPORTANTES PERSONALIDADES DEL TRANSPORTE EN EL PERÚ OPINARON SOBRE LA COYUNTURA DEL TRANSPORTE TERRESTRE EN EL PERÚ E HICIERON PETICIONES PARA NUESTRO SECTOR AL NUEVO GOBIERNO QUE REGIRÁ LOS DESTINOS DEL PAÍS.

cas unidades nuevas, pero no se percibe un progreso, este servicio sigue siendo un caos. En cambio, en el servicio de transporte de pasajeros interprovincial sí hubo progreso, en las carreteras se ve un buen número de unidades modernas y el servicio ha mejorado notablemente, aunque hay empresas que todavía trabajan con informalidad.

2- Que entable una decidida lucha en contra de la informalidad, penalice drásticamente a las empresas que contratan a empresas informales, que programe inspecciones coordinadas a las diferentes empresas transportistas, donde en simultáneo las visiten la Sutran, el Ministerio de Trabajo y la Sunat. Si las empresas pasan satisfactoriamente las inspecciones, se les debe extender un certificado de empresa formal, el cual debe ser renovado, en un principio, cada tres meses; además debe crearse un registro de todas las empresas certificadas, dándole acceso de este a todos los controles de carreteras, el número del certificado de empresa formal debe registrarse en todas las guías de transporte, impidiéndose el tránsito de las unidades de las empresas que no

obtengan esta certificación. En paralelo dar algún tipo de incentivo a las empresas que contraten a los transportistas que ostenten el certificado de empresa formal.

Para facilitar que las empresas de transporte tengan a todo el personal en planilla debe crearse un régimen especial, donde se tenga en planilla al personal que realiza tareas eventuales, por citar un ejemplo: manteros, seguridad, coordinadores, que en el caso de los servicios de puertos, trabajan solo cuando hay descargas de naves.

Que se haga inversiones en forma planificada y concertada entre el gobierno central, regional y municipal para proyectar el crecimiento de las ciudades y en función a esta proyección se hagan las inversiones necesarias para dar la fluidez necesaria en el tránsito de los vehículos, no es posible que se concesione el muelle sur y no se hagan en paralelo las inversiones requeridas en infraestructura vial, las vías por donde transitan las unidades que transportan la mercancía entre el muelle sur, Enapu y los almacenes están a punto de colapsar, es prácticamente imposible entrar y salir de los puertos,



EL MEJOR COSTO HORA/KILOMETRO SOLO CON...



M320

M506

M315

KMA 01

M973

M939

TOYO TIRES

MARSHAL

DISTRIBUIDORES AUTORIZADOS: LIMA: SAN LUIS: LLANTAS SAN MARTIN Tel. 522-1740, NEUMATICOS CHICLAYO E.I.R.L. 324-3716, GONZALES POLAR & ALOSILLA 323-6100, CORPORACION FESTILLANTAS Tel. 324-8763, IMPORTADORA EUROLLANTAS Tel. 323-7055, INVERSIONES MAR TIRE Tel. 474-3779, JL NEGOCIACIONES Tel. 325-4399, GLOBAL TIRES PERU Tel. 224-8366, NEGOCIOS BREMIT Tel. 323-6226, MULTILLANTAS SEÑOR CAUTIVO Tel. 474-1048, MAXILLANTAS Tel. 325-1050 **ATE:** TRANSPORTES Y SERVICIOS TYSERZA Tel. 351-7184, **SAN MARTIN DE PORRES:** MULTISERVICIOS ZAVALA Tel. 537-6449.

PROVINCIAS: AREQUIPA: LIDER CRUZ E.I.R.L. Tel. 054-203899, TIREX PERU S.A. (TODALLANTA) Tel. 054-449513, ALTERNATIVAS RODANTES Tel. 054-449966, **TRUJILLO:** MANUCCI DIESEL Tel. 044-235481, MULTILLANTAS LANORIA Tel. 044-215270, **HUARAZ:** MULTILLANTAS YANETT E.I.R.L. Tel. 043-765827 **HUANCAYO:** IMPORTADORA THOMAS Tel. 064-248388.



División Neumáticos: 203-7802

Central Telefónica: 203-7800

Fax Neumáticos: 203-7804

E-mail: neumaticos@tricorzo.com

Web: www.tricorzo.com

lo más grave es que con la concesión del muelle norte esto se va a agudizar.

Implementar el bono de chatarreo, eliminar el impuesto selectivo al consumo de combustibles.

En resumidas cuentas, generar las condiciones para que el sector se formalice y deje de aportar indirectamente a través de impuestos como el selectivo y lo haga directamente según sus resultados.



- **Bruno Aberásturi, Vicepresidente de Anatec.**

1. Sí ha progresado, tanto en los servicios como en tecnología. Hoy la logística requiere servicios de empresas de transporte que tengan una atención con sistemas de información y comunicación eficiente, con vehículos que garanticen un buen servicio de acuerdo a lo solicitado. La venta de vehículos pesados en Perú se ha incrementado de 2,100 camiones en los años 2006 - 2007 a un promedio actual de 6,100 camiones.

2. Le pediría que tenga por medio del MTC las puertas abiertas a los gremios de transporte y realizar como mínimo una reunión mensual para analizar los problemas del momento.



- **Víctor Carranza Torres, Past Presidente de Anatec.**

1. Con el desarrollo del país también se ha desarrollado el transporte de

mercancías y el de pasajeros, se han modernizado, especializado y formalizado, pero como todo en la vida también tiene su parte mala, los accidentes en las carreteras que han aumentado notablemente por dos razones fundamentales: las vías no han aumentado a la par del aumento del parque automotor, y no se cumple con la ley, hay una relación de HP por ton., hay camiones pequeños de 5 a 8 ton., que cargan más que sus especificaciones por supuesto sin exceder los pesos y medidas, pero en las pendientes suben muy lentos, entonces generalmente los buses con sus potentes motores se cansan de esperar y los pasan pero no siempre tienen la suerte de no encontrarse con otro vehículo en sentido contrario y surgen los accidentes, única y exclusivamente por no hacer cumplir la ley.

2. En cuanto a la segunda pregunta, lo único que le pediría al gobierno es que haga cumplir la ley y que se hagan más autopistas en los lugares de mayor tráfico, luego el resto es cosa nuestra la de los transportistas, el gobierno no va a hacer que mejore o empeore los fletes, somos nosotros mismos los que generalmente nos peleamos y el gran ganador es el cliente.



- **Ernesto Rodríguez, Director de Anatec.**

1. El transporte en los últimos 5 años tuvo un crecimiento sostenido esto se debe fundamentalmente al crecimiento de inversión y a la estabilidad económica.

2. Lo que le pediría al gobierno es seguir invirtiendo en construcción y mantener una estabilidad inflacionaria para seguir generando confianza. Asimismo impulsar el mantenimiento de las carreteras y seguir asfaltando mayores tramos. Pero considero vital no generar más impuestos, ni incrementar los en el rubro de transporte.



- **Juan Tapia Grillo, Presidente de Cidatt (Centro de Investigación y de Asesoría del Transporte Terrestre).**

1. El sector muestra saltos tecnológicos importantes, que nos colocan por encima aun de varios países de mayor desarrollo relativo en América Latina. Si bien son esfuerzos pequeños, sí están sentadas las bases del futuro desarrollo del sector. Lo cual va a aumentar la brecha entre las empresas que asimilen rápidamente la nueva tecnología y aquellas tradicionales al cambio.

Los casos más saltantes, entre otros, son:

- La aplicación del control GPS en el control de flotas interprovinciales, lo cual permite que hoy se pueda conocer la velocidad de cada bus en circulación vía satélite.
- La aplicación de chip pasivos en las placas de rodaje, que permite a través de lectores de radio frecuencia identificar vehículos con orden de captura, con deudas en multas de tránsito, entre otros.
- El uso de tarjeta inteligente (monedero electrónico) para el pago de pasajes urbanos en el metropolitano.
- El estar seleccionados para aplicar la tecnología de pago de pasajes urbanos y peajes a través del teléfono celular, entre otros, y la lista es bastante larga.

Dentro de este mismo contexto la renovación del parque automotor es importante, como la consolidación en el tamaño de la flota. Igualmente, los avances de infraestructura son altamente positivos, como también la calidad del combustible en Lima, que para el caso del diésel 2, nos acerca al uso de la norma EURO V.

2. El tema central gira en torno a la institucionalidad del sector, vinculada a la infraestructura y el control del transporte terrestre. No es posible lograr gobernabilidad en el sector sin institucionalidad. Porque de no superarse este problema, se-