

anatec

Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga



años Trabajando en el
Desarrollo del Transporte
en el Perú

Número 19 | Setiembre - Octubre 2011



**VIVIR O NO:
tú decides**



Renovación del Parque Automotor: **BONO DEL CHATARREO**



 **Entrevista al Director de
la Escuela de Anatec**



 **La Corrupción
en el Transporte**



 **De paseo por
Lambayeque**

Lima Caucho
Llantas

FALKEN

fate 

LLANTAS PARA CAMIÓN



CENTRAL: 317-0500 - FAX: 362-4069
Carretera Central N° 349 km 1 - Santa Anita
email: pedidos@limacaucho.com.pe

www.limacaucho.com.pe

Red de Concesionarios Camiones y Buses

Piura

Mannucci Diesel S.A.C.
Telf.: (073) 362963

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.: (084) 254495

Tarma

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

Cerro de Pasco

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

Huaraz

Mannucci Diesel S.A.C.
Telf.: (043) 422973

Lima

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

Centro Diesel del Perú S.A.

Telf.: 2510461 - Chorrillos
Telf.: 5231593 - Los Olivos
Telf.: 3243454 - La Victoria

Taller Volvo

Telf.: 2011310 - Santa Anita

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



LA MINERIA ESTA EN NUESTRAS VENAS



En Volvo, hemos estado trabajando en la minería y construcción por más de 80 años. Hemos usado toda esta amplia experiencia reflejándola en este poderoso camión minero Volvo FMX.

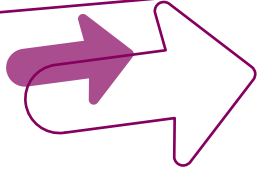
Ven y conoce las razones por las cuales Volvo es considerado como la mayor inversión en la minería.

VOLVO TRUCKS. DRIVING PROGRESS

www.volvotrucks.com



Sumario



6-9



Parque vehicular del transporte de carga y mercancías en el Perú requiere ser renovado

El parque vehicular del transporte de carga, en los últimos nueve años se ha quintuplicado produciéndose un sensible incremento, pero no se ha renovado la flota vehicular. Con el programa para la renovación del parque automotor se espera cambiar esta situación.

10-11



“En la Escuela de Conductores de Anatec se capacitan los profesionales del transporte”

El director de la Escuela de Conductores Especializados de Anatec, Rolando Salazar Villanueva, nos señala la diferencia de la escuela Anatec con respecto a otras escuelas de conductores.

12-18



Cómo proceder a la devolución del Impuesto Selectivo al Consumo

Parte final de este procedimiento a seguir para que los transportistas del servicio interprovincial de pasajeros, de carga o quienes efectúen el servicio mixto accedan a la devolución de ISC.

20-21



La corrupción en el transporte

Es importante reconocer que la corrupción existe y buscar un cambio recordando que todo empieza por uno mismo. Reconozcamos nuestras debilidades o formas de ser, para modificar nuestra conducta, y así lograr un transporte legal, limpio y que brinde una competencia sana y transparente.

22



GPS, herramienta de gestión y seguridad

¿Sabía usted que con el sistema GPS puede recuperar su unidad vehicular luego de haber sido robada, y además de ver su ubicación exacta puede ser desactivado el encendido del vehículo?

24-25



Lambayeque, cuna del señor de Sipán e importantes culturas peruanas

Lambayeque es una tierra rica en historia marcada por el paso de diversas culturas como Mochica, Sicán, Sipán, Chimú, Inca y Española. Además, es uno de los destinos arqueológicos más importantes del Perú.

26



¿Cómo fue?...

Pedro A. Gianella, consultor y corredor de seguros, nos cuenta una simpática anécdota que podríamos si no estamos prevenidos.

28-33



Programa para la Renovación del Parque Automotor

Presentamos en esta edición el Programa para la Renovación del Parque Automotor "Bono del Chatarreo": D.S. N° 023-2011-MTC y D.S. N° 028-2011-MTC.

**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.

Articulista Principal

César Aguero F.

Asesor Legal

Dr. José Jaime Pacheco C.

Fotografía

Javier García T.

Corresponsales

Arequipa: Ruth Rodríguez

Chiclayo: Mario Ruiz B.

Cuzco: Waldino Arriola

Colaboradores

Patricia Agurto S.

Federico Battifora L.

Ps. Johnny Michuy V.

César Pérez M.

Gerardo Solis C.

CONSEJO DIRECTIVO ANATEC**PRESIDENTE:**

Jorge Málaga Cochella

VICEPRESIDENTE:

Bruno Aberásturi Seoane

DIRECTOR TESORERO:

Enrique Ruiz Bazalar

DIRECTOR SECRETARIO:

Lenín Lazo Quiroga

DIRECTOR DE RR.PP.:

Juan Azama Higa

DIRECTOR VOCAL:

José Rey Recavarren

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.

Impulsemos la infraestructura vial y la participación del Sector Privado



El transporte de carga como una actividad de soporte empresarial ofrece a las empresas lo que estas necesitan para su desempeño cotidiano, desde materias primas para producir hasta útiles de oficina con el fin de facilitar las labores de los trabajadores. Esta actividad ofrece una amplia oportunidad de mejora en lo relacionado a costos, reduciendo los tiempos de entrega y optimizando las formas de reparto como un ejemplo; sin embargo, también puede tener un impacto negativo en nuestras comunidades. Mientras que el consumo de mercancía transportada en nuestra red crea puestos de trabajo y refuerza nuestra economía, el movimiento de mercancías por camión puede también incrementar la congestión y la contaminación.

La falta de infraestructura adecuada para la circulación de semirremolques y otros sistemas de mayor tamaño hacen que sea más difícil que las personas lleguen a sus destinos y que las empresas muevan sus mercancías hacia dentro y fuera de nuestra región; lo que perjudica nuestra economía. Las autoridades deben equilibrar esta tensión inherente para que el tráfico de carga sirva como motor para la prosperidad económica con un impacto mínimo sobre las comunidades locales. Tenemos que superar las barreras financieras e institucionales que obstaculizan las mejoras del sistema al tiempo que trabajamos juntos para producir beneficios tanto públicos como privados.

Se requiere un aumento en la inversión en nuestro sistema vial, lo que mejorará la competitividad económica mediante la reducción de periodos de transporte de carga, y además incrementará la seguridad, reduciendo asimismo la polución. Mejores carreteras en todo el país favorecerá el transporte en general y reducirá indudablemente sus costos.

Después de muchos años de desarrollo sostenido ya no caben las disculpas, los inconvenientes pasan a convertirse en fracasos y el Perú continúa con la misma infraestructura vial de mala calidad. Se escuchan de muchos proyectos que permitirían que por las rutas peruanas comience la modernización, pero aún tenemos las mismas vías que perjudican el transporte, haciéndolo lento e inseguro.

Pero la definición de prioridades es solo parte del problema. El sector de infraestructura de transporte también ha sufrido de falta de manejo y de incapacidad gerencial.

Aprovecho la oportunidad para llamar la atención sobre los problemas de las vías peruanas y sus posibles soluciones, y no quedarse rezando para que se hagan los milagros, debemos exigir al MTC prontas soluciones. Los conductores y transportistas nacionales son quienes padecen de primera mano la realidad de un país con una infraestructura con más problemas que resultados. El Ministerio de Transporte y Comunicaciones está en deuda con los peruanos y esperamos que este gobierno comience con la gran transformación de la red vial nacional. La infraestructura no despegará y los costos sociales y económicos son inmensos. El problema ya no es de recursos sino de gestión.

Ernesto Rodríguez Rodríguez
Director de Anatec

PARQUE VEHICULAR DEL TRANSPORTE DE CARGA Y MERCANCÍAS EN EL PERÚ REQUIERE SER RENOVADO

BONO DEL CHATARREO



Por: César Agüero Figueroa. Asesor y Consultor de Empresas. Consultor Internacional en Transporte.

El parque vehicular del transporte de carga, en los últimos nueve años, se ha quintuplicado y ha evolucionado produciéndose un sensible incremento, pero no se ha renovado la flota vehicular. Se espera cambiar esta situación con el Programa para la Renovación del Parque Automotor.



El parque vehicular, en el transporte de carga, en los últimos nueve años, se ha quintuplicado produciéndose un sensible incremento pasando de 24,229 unidades registradas en el

2002 a 148,758 unidades en el 2010, según se detalla en el cuadro N° 1; sin embargo en dicho periodo no se ha producido la renovación de la flota vehicular.

Cuadro N° 1

Evolución del Parque Vehicular del Transporte de Carga (Periodo 2002-2010)

Año	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Unidades	24,229	56,408	63,294	73,669	83,096	98,943	128,047	145,877	148,758
Incremento	100.00	123.28	161.23	204.05	242.96	308.37	428.49	502.08	513.97

Fuente: Anuario Estadístico 2010 MTC-Perú. Elaboración propia.

En el cuadro N° 2 se detalla la composición anualizada del parque vehicular, por clase de vehículos y por ámbitos de operación.

Es importante destacar que de las 148,758 unidades que conforman al año 2010 el parque automotor de camiones en el Perú, el 97.83% de las unidades (145,525) opera en el ámbito nacional, atendiendo la demanda interna así como los servicios de y hacia los terminales portuarios y aeroportuarios.

En cuanto se refiere a las restantes 3,234 unidades (2.17%), estas operan

en el ámbito internacional al amparo del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre por carretera del Cono Sur (Chile, Bolivia, Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay y Perú) así como de los acuerdos establecidos por la Comunidad Andina de Naciones (CAN) a través de la Decisión N° 399 de la que son signatarios Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Chile, el cual al momento de retirarse señaló su adhesión a las decisiones sobre transportes, asimismo Venezuela que si bien se retiró, se la incluye y considera para estos efectos.

Cuadro N° 2

Parque Vehicular de Empresas de Transporte de Carga, según ámbito y Clase de Vehículo (Periodo: 2002-2010)

Año	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TOTAL(a)	24,220	56,408	63,294	73,669	83,096	98,343	128,047	145,877	148,758
Automóviles	0	1	6	6	7	7	7	7	7
Station Wagon	0	4	10	10	10	10	10	10	9
Cmta. Pick Up	388	1571	1860	2190	2513	3057	3769	4304	4097
Cmta. Rural	726	731	863	996	1061	787	1285	1308	1425
Cmta. Panel	35	69	75	80	102	208	273	312	348
Camión	8963	29,950	34,413	40,901	45,978	54,052	70,318	81,528	84,016
Remolcador	5974	10,859	11,858	13,812	15,874	19,314	25,945	28,410	27,475
Remolque y semirremolque	8143	13,223	14,209	15,674	17,551	20,908	26,440	29,998	31,382
NACIONAL	22,547	54,697	61,270	71,367	80,519	96,297	124,872	142,662	145,525
Automóviles	0	1	6	6	7	7	7	7	7
Station Wagon	0	4	10	10	10	10	10	10	9
Cmta. Pick Up	276	1419	1729	2053	2348	2839	3534	4067	3946
Cmta. Rural	6	9	9	10	10	19	26	27	22

Cmta. Panel	35	69	75	80	102	208	273	312	348
Camión	8963	29,950	34,413	40,901	45,978	54,052	70,318	81,528	84,016
Remolcador	5974	10,859	11,858	13,812	15,874	19,314	25,945	28,410	27,475
Remolque y semirremolque	8143	13,223	14,209	15,674	17,551	20,908	26,440	29,998	31,382
INTERNACIONAL	1682	1711	2024	2302	2577	2046	3175	3215	3234 (b)
Automóviles	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Station Wagon	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cmta. Pick Up	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cmta. Rural	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Camión	112	152	131	137	165	218	235	237	151
Remolcador	720	722	854	986	1051	768	1259	1281	1403
Remolque y semirremolque	850	837	1039	1179	1341	1060	1681	1697	1680

(a) Según Clase (b) Cifras preliminares del parque internacional.

Fuente: Anuario Estadístico 2010, MTC-Perú.

Es importante destacar que un importante indicador de la relevancia de la actividad económica de un país se traduce en el flujo de unidades que transitan por sus carreteras, en tal sentido conforme se aprecia

en el cuadro N° 3, el flujo vehicular total que consolida los movimientos de los vehículos ligeros y pesados registrados se incrementó en 8,8% en julio del 2011, comparado con el mismo mes de 2010.

Cuadro N° 3
Flujo Vehicular Julio 2011

Variable	Var. % 2011/2010
Flujo Total Vehicular	8,8
Flujo de Vehículos pesados	5,3
Flujo de Vehículos pesados de carga (3 a 7 ejes)	6,9
Flujo de Vehículos ligeros	12,3

Fuente: Informe Técnico N° 10 elaborado conjuntamente con el Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Nacional PROVIAS NACIONAL e INEI, Perú.

Cabe señalar que en dicho mes también aumentó el índice del flujo de vehículos pesados en 5,3%, como resultado del mayor tránsito de vehículos de 3 a 7 ejes, comprendidos por tráileres, semitráileres y camiones, los cuales mostraron un crecimiento de 6,9% en relación al mes de julio del 2010. Asimismo, el índice del flujo de vehículos ligeros fue superior en

12,3% comparado con el índice de julio del año anterior.

En el cuadro N° 4 se observa que el registro vehicular total en los últimos doce meses se elevó en 8,1% con relación al mismo periodo del año anterior, lo cual denota que la actividad del transporte está en franco proceso de dinamismo.

De otra parte, comparativamente

Cuadro N° 4

Perú: Índice del Flujo Vehicular Total: 2009 – 2011 (Año Base 2002 = 100.0)

Mes	2009	2010	2011	Variación Porcentual Mensual (1) Anual (2)	
Enero	137,3	145,7	158,7	9,0	7,7
Febrero	132,3	140,5	148,5	5,7	7,5
Marzo	127,5	135,7	146,3	7,8	7,9
Abril	120,0	130,2	144,6	11,0	8,2
Mayo	126,9	135,4	143,7	6,1	7,7
Junio	118,0	127,7	139,9	9,5	8,1
Julio	133,0	143,1	155,6	8,8	8,1
Agosto	133,7	145,4			
Setiembre	123,8	134,6			
Octubre	133,7	143,2			
Noviembre	132,2	140,6			
Diciembre	146,8	159,7			
Promedio	130,4	140,1			

(1) Respecto a similar mes del año anterior.

(2) Últimos doce meses, respecto a similar periodo anterior.

Fuente: MTC - PROVIAS NACIONAL. Elaboración: INEI – OTED.



te el cuadro N° 5 muestra que entre los meses de junio y julio del 2011 se evidencia un incremento del total de vehículos que han circulado por las vías nacionales; siendo la actividad del servicio de transporte de carga relevante; asimismo comparativamente con el periodo julio del 2010, ha crecido el flujo de carga de vehículos de 3 ejes (418,096 vehículos) así como del de 6 ejes (526,011 vehículos) y el de 7 ejes (7464 vehículos) respectivamente.

Cuadro N° 5

Flujo de Vehículos (Periodo: Junio-Julio 2011-Julio 2010) (Expresado en unidades)

TOTAL	2011		2010
	Julio	Junio	Julio
	3,886.952	3,476.271	3,599.754
Veh. Ligeros	2,056.454	1,737.133	1,835.901
T. Diferencial	187,087	171,673	151,212
Automóviles	1,869.367	1,565.460	1,684.689
Veh. Pesados	1,830.498	1,739.138	1,763.853
T. Diferencial	39,142	32,342	35,402
2 Ejes	554,863	534,533	565,533
3 Ejes	418,096	36,482	390,505
4 Ejes	118,760	111,666	117,320
5 Ejes	166,163	151,102	170,009
6 Ejes	526,011	505,246	489,061
7 Ejes	7464	7767	6023

Fuente: INEI, Perú. Elaboración propia.

En el cuadro N° 6 se observa la serie por los años 2009 a julio 2011, la misma que refiere que el índice del flujo de vehículos pesados

registrados en julio, en las unidades de peaje, se elevó en 5,3% con relación a igual mes del año anterior.

De las 145,525 unidades que conforman el parque vehicular nacional de carga, el 34.68% es relativamente nuevo, conforme se precisa en el cuadro N° 8 y el 29.55% supera los veinte años de antigüedad, lo cual puede afectar la estructura de costos operacionales de las empresas, por el menor rendimiento de costo por kilómetro de las unidades, en dicha franja.

Cuadro N° 6

Perú: Índice del flujo de vehículos pesados, 2009 – 2011 (Año Base 2002 = 100.0)

Mes	2009	2010	2011	Variación Porcentual	
				Mensual (1)	Anual (2)
Enero	128,1	130,1	138,1	6,2	5,2
Febrero	121,2	124,0	128,2	3,4	5,2
Marzo	125,8	131,3	136,3	3,7	5,3
Abril	115,9	121,5	130,9	7,8	5,7
Mayo	126,5	130,4	137,1	5,1	5,7
Junio	118,5	127,8	135,3	5,8	5,6
Julio	125,5	134,1	141,3	5,3	5,3
Agosto	131,8	138,6			
Setiembre	122,6	133,2			
Octubre	132,8	135,8			
Noviembre	131,7	138,4			
Diciembre	137,5	145,1			
Promedio	126,5	132,5			

(1) Respecto a similar mes del año anterior.

(2) Últimos doce meses, respecto a similar periodo anterior.

Fuente: MTC - PROVIAS NACIONAL. Elaboración: INEI - OTED.

En el cuadro N° 7 se detalla que durante el mes de julio del 2011 el índice del flujo de vehículos pesados de 3 a 7 ejes registrados por las unidades de peaje a nivel nacional aumentó en 6,9% respecto a lo reportado en julio del año pasado, este comportamiento fue producto del mayor tránsito de

vehículos de carga como tráileres, semitráileres y camiones pesados de carga, de 3 ejes (9%), 4 ejes (2%), 6 ejes (8,7%) y 7 ejes (35,3%). Asimismo, en los últimos doce meses el índice del flujo de vehículos pesados de 3 ejes a 7 ejes se elevó en 8,8%, con relación a igual periodo anterior.

Cuadro N° 7

Perú: Índice del flujo de vehículos pesados, de 3 a 7 ejes, 2009 – 2011 (Año Base 2002 = 100.0)

Mes	2009	2010	2011	Variación Porcentual	
				Mensual (1)	Anual (2)
Enero	162,9	170,6	186,0	9,1	9,2
Febrero	152,2	161,2	172,8	7,2	9,3
Marzo	158,4	171,6	183,5	7,0	9,4
Abril	145,6	159,0	176,2	10,8	9,8
Mayo	159,9	172,6	187,6	8,7	9,8
Junio	151,8	171,3	183,7	7,3	9,2
Julio	160,7	179,0	191,5	6,9	8,8
Agosto	168,6	185,2			
Setiembre	154,9	171,6			
Octubre	169,7	180,4			
Noviembre	169,6	185,3			
Diciembre	177,1	194,4			
Promedio	161,0	175,2			

(1) Respecto a similar mes del año anterior.

(2) Últimos doce meses, respecto a similar periodo anterior.

Fuente: MTC - PROVIAS NACIONAL. Elaboración: INEI - OTED.

Cuadro N° 8

Antigüedad del Parque Automotor de los operadores de carga nacional 2010

Rango	Unidades	%
De 1 a 5 años	50,470	34.68
De 6 a 10 años	10,545	7.25
De 11 a 15 años	15,694	10.78
De 16 a 20 años	25,814	17.74
De 21 a 25 años	15,398	10.58
De 26 a 30 años	10,185	7.00
De 31 a más	17,419	11.97
Total	145,525	100.00

Fuente: Anuario Estadístico 2010 MTC, Perú.

Elaboración propia.

Si bien el parque vehicular se ha incrementado entre los años 2002 al 2010 conforme se detalla en el cuadro N° 9 en 122,978 unidades, ello es reflejo de la notable importancia que el transporte de carga representa para las empresas que operan y para las personas que han ido incursionando en esta actividad o para los que desean invertir e incursionar en este sector, dado que el transporte de carga genera ventajas económicas comparativas, entre otras razones porque registra aranceles preferenciales, los que en los últimos años han sido contraídos, además el aliento de la devolución del 30% de tributos como es el caso del ISC de los combustibles y los triunfadores son los que han innovado, se actualizan constantemente e integran los procesos para producir el servicio de transporte como operadores logísticos.

Si bien este escenario es positivo, se debe precisar que el sector de carga no registra renovación de su flota dado que se opera con unidades relativamente nuevas, de mediano uso y antiguas.

Cuadro N° 9

Parque vehicular de transporte de carga nacional, según antigüedad. Consolidado por periodos quinquenales Periodo: 2002-2010

Antigüedad	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TOTAL	22,547	54,697	61,270	71,367	80,519	96,297	124,872	142,662	145,525
De 1 a 5 años	4498	7020	7029	7916	10,186	17,496	33,312	41,163	50,470
De 6 a 10 años	4808	11,372	11,408	11,089	10,717	10,867	10,361	10,680	10,545
De 11 a 15 años	4416	12,901	15,456	18,128	17,891	17,187	19,473	19,550	15,694
De 16 a 20 años	2701	7149	8482	11,542	15,317	19,485	24,040	28,190	25,814
De 21 a 25 años	2699	6501	7225	7888	8177	9912	12,364	14,366	15,398
De 26 a 30 años	1882	4803	5209	6354	7599	9038	10,733	11,883	10,185
Mas de 30 años	1543	4951	6461	8450	10,632	12,312	14,592	16,830	17,419

Fuente: Anuario Estadístico 2010-MTC, Perú. Elaboración propia.

La norma que regula el acceso y permanencia de los servicios de transporte de carga establecido por el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y normas modificatorias, no fija un límite para los vehículos de carga; sin embargo existe el requerimiento de que su habilitación está condicionada a la obtención de Certificado de Inspección Técnica Vehicular para que la autoridad competente conceda la habilitación de vehículos; este certificado lo otorga un Centro de Inspección Técnica Vehicular (CITV) cuya normativa está establecida por el Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, modificado por el Decreto Supremo N° 025-2009-MTC que reglamenta las Revisiones Técnicas Vehiculares en el Perú.

Corresponde señalar que mediante Decreto Supremo N° 023-2011-MTC se creó el "Programa para la Renovación del Parque Automotor" y que mediante Decreto Supremo N° 026-2011-MTC de fecha 29 de junio de 2011 se aprobó el Reglamento del Programa para la Renovación del Parque Automotor estableciéndose

los requisitos para la autorización de funcionamiento como centro de chatarrero de vehículos, los requisitos que deberán cumplir los vehículos para ingresar a dichos centros de chatarrero, su sistema de supervisión, la regulación de la entrega del incentivo económico para la adquisición de un vehículo nuevo, entre otros.

Asimismo mediante Resolución Directoral N° 095-2011-MTC/16 de fecha 1 de julio de 2011 se aprobó la Directiva N° 001-2011-MTC/16 que establece el Régimen de Autorización y Funcionamiento de los Centros de Chatarrero de Vehículos del Programa para la Renovación del Parque Automotor; asimismo mediante Resolución Directoral N° 096-2011-MTC/16 de fecha 1 de julio de 2011 se aprobó la Directiva N° 002-2011-MTC/16 que establece el Régimen de Autorización y Registro de Proveedores de Vehículos Nuevos del Programa para la Renovación del Parque Automotor y de otra parte, mediante Resolución Directoral N° 097-2011-MTC/16 de fecha 1 de julio de 2011 se aprobó la

Directiva N° 003-2011-MTC/16 que establece el Régimen de Autorización y Funcionamiento de las Entidades Certificadoras del Proceso de Chatarrero de Vehículos del Programa para la Renovación del Parque Automotor

En el cuadro N° 10 se presenta el incremento del parque vehicular en los últimos 9 años así como la antigüedad por año de los vehículos de transporte de carga nacional, es evidente que operan más de 17 mil vehículos con más de 30 años de antigüedad y estos deberían ser retirados progresivamente del servicio, por más que hayan sido repotenciados habida cuenta que sus estructuras presentan fatiga de metales y ello no es aconsejable, por razones de seguridad vial; además el marco legal existe y si bien en esta fase se ha iniciado una etapa piloto con los vehículos de la M1, su extensión a las otras categorías puede adelantarse con el objeto de tener y mantener un parque automotor no tan antiguo, eficiente y rendidor para mejorar la competitividad empresarial del servicio de transporte de carga.

Cuadro N° 10

Parque vehicular de transporte de carga nacional. Según antigüedad anualizada Periodo: 2002-2010

Antigüedad	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TOTAL	22,547	54,697	61,270	71,367	80,519	96,297	124,872	142,662	145,525
1 año	767	838	1332	1973	3550	7723	14,156	5766	9844
2 años	989	1347	910	1550	2246	4178	9585	17,088	7671
3 años	855	1641	1434	1017	1650	2573	4707	10,207	18,017
4 años	950	1552	1712	1548	1100	1838	2856	5098	10,114
5 años	937	1642	1641	1828	1640	1184	2008	3004	4824
6 años	783	2048	1751	1797	1930	1738	1318	2134	2923
7 años	1065	1753	2175	1944	1907	2085	1889	1428	2089
8 años	1195	2323	1928	2372	2058	2078	2322	2023	1346
9 años	1044	2765	2530	2143	2494	2245	2302	2523	1866
10 años	721	2483	3024	2833	2328	2721	2530	2572	2321
11 años	1065	2026	2716	3417	3088	2593	3120	2760	2402
12 años	1197	3212	2263	3102	3706	3436	3156	3460	2552
13 años	968	3511	3632	2649	3419	4090	4049	3592	3163
14 años	566	2624	3935	4309	2933	3765	4780	4471	3449
15 años	620	1528	2910	4651	4745	3303	4368	5267	4128
16 años	747	1443	1677	3380	5080	5299	3882	4764	4790
17 años	629	1816	1578	1937	3648	5603	6193	4295	4362
18 años	563	1622	2015	1811	2112	4089	6546	6781	3931
19 años	437	1272	1801	2330	1971	2321	4726	7210	6194
20 años	325	996	1411	2084	2506	2173	2693	5140	6537
21 años	559	812	1081	1598	2275	2738	2494	2908	4651
22 años	840	1256	901	1250	1756	2501	3105	2684	2604
23 años	638	1990	1369	1040	1355	1923	2856	3345	2400
24 años	390	1572	2170	1543	1125	1502	2192	3096	2979
25 años	272	871	1704	2457	1666	1248	1715	2333	2764
26 años	310	591	950	1914	2600	1804	1452	1865	2093
27 años	511	759	655	1061	2048	2842	2073	1565	1660
28 años	409	1360	844	763	1137	2257	3210	2238	1421
29 años	348	1128	1507	936	814	1250	2592	3440	1970
30 años	304	965	1253	1680	1000	885	1406	2775	3041
>30 años	1543	4951	6461	8450	10,632	12,312	14,592	16,830	17,419

Fuente: Anuario Estadístico 2010-MTC, Perú.

AFIRMA SU DIRECTOR, ROLANDO SALAZAR VILLANUEVA:



“En la ESCUELA DE CONDUCTORES DE ANATEC se CAPACITAN los PROFESIONALES del TRANSPORTE”

"Nosotros capacitamos y garantizamos una conducción segura y responsable en las vías de nuestro territorio patrio. Cumplimos con lo estipulado por la Ley y marcamos la diferencia con respecto a otras Escuelas de Conductores que no realizan a cabalidad su función encomendada", señala en entrevista el Director de la Escuela de Conductores Especializados de Anatec, Rolando Salazar Villanueva.

- ¿Qué nos puede señalar de la Escuela de Conductores Profesionales Especializados Anatec? ¿Qué cursos dictan?

- Nuestra escuela imparte cursos de capacitación teóricos y prácticos dirigidos a los conductores para que cuenten con una verdadera formación al momento de obtener su licencia de conducir y así garantizar una conducción segura y responsable en las vías de nuestro territorio. Asimismo, dictamos diversos cursos:

- Recategorización, revalidación, re-

forzamiento, sensibilización, especialización.

- Recategorización de licencias de conducir: de AIIB a AIIIA-AIIIB-AIIIC.
- Reforzamiento para revalidar.
- Capacitación anual para conductores:
- Servicios de transporte de mercancía.
- Servicios de transporte de personas.
- Seguridad vial y sensibilización del infractor.
- Curso de profesionalización del conductor en transporte de personas y mercancías de AII o AIIB a AIIIA – AIIIB.

- Normatividad de tránsito y seguridad vial.

La plana docente de nuestra escuela es altamente calificada y especializada para el dictado de los cursos programados. Ofrecemos al alumno un eficiente asesoramiento y le brindamos un eficaz sistema de aprendizaje teórico-práctico.

Contamos con aulas implementadas que permiten brindar a los alumnos ambientes adecuados, equipos visuales, videos, materiales didácticos y confortables mobiliarios (carpetas individuales).



“El MTC, a través de la Sutran, debe continuar con su labor fiscalizadora para que las escuelas que no cumplen con lo estipulado por la ley y emiten certificados sin haber evaluado a los conductores sean sancionadas”.



- ¿En qué se diferencia de las otras escuelas de capacitación?

- Nosotros respetamos el D.S. N° 040-2008-MTC, el Ministerio de Transporte como organismo rector otorga las facultades para capacitar a los conductores en la obtención de la licencia de conducir, pero hay instituciones que no cumplen con estas normas creando así una serie de repercusiones negativas en las personas que se capacitan. Las escuelas tienen como misión, educar, formar y darle los conocimientos necesarios para tener seguridad en las carreteras. Depende mucho de una verdadera formación, para evitar accidentes en nuestras pistas y dejar en orfandad a más familias. Considero que estas entidades educativas deben tomar conciencia del rol que ejercen y de esta manera lograremos conductores que respeten las señales de tránsito, que no sean negligentes, ni imprudentes y siempre manejen a la defensiva.

Anatec está demostrando que marca la diferencia dándoles a los conduc-

tores la capacitación que se merecen mejorando su autoestima y profesionalismo.

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través del organismo fiscalizador Sutran, debe continuar con su labor para que las escuelas que no cumplen con lo estipulado por la ley y emiten certificados sin haber evaluado a conductores sean sancionadas.

- ¿Qué tiene planificado desarrollar la escuela Anatec?

- Gracias a la gerencia, equipo de profesionales, personal administrativo-técnico y servicios con que cuenta la escuela de Anatec se ha logrado un crecimiento significativo y competitivo con relación a las demás escuelas de conductores demostrando que podemos seguir avanzando para lograr un transporte seguro.

La escuela de Anatec proyecta a las empresas más servicios de capacitación debido que los alumnos lo solicitan y nosotros garantizamos a través de nuestra plana docente que está calificada por su profesio-

nalismo, brindando las soluciones correspondientes, bajo estas consideraciones nuestros planes son:

- Convertirnos en escuela de conductores integrales.

- Instalar la escuela de operadores de maquinaria pesada Anatec

- Crear el Centro de estudios superiores CETPRO con las especialidades: técnico en materiales peligrosos, técnico en estiba y trinca, técnico en manejo a la defensiva, técnico en mecánica automotriz y técnico en gestión de seguridad y salud en el trabajo.

- Continuar desarrollando cursos de capacitación a los transportistas a nivel nacional.

- La implementación de los ambientes de estudio: instalación de cámaras, materiales audiovisuales.

Seguiremos trabajando para el bienestar de las empresas de transporte, forjando operadores competitivos, con una nueva imagen, manteniendo la perseverancia y el esfuerzo para cumplir con nuestros objetivos productivos y de desarrollo.

SEGÚN LO ESTIPULADO POR EL D.S. N° 145-2010-EF

CÓMO PROCEDER A LA DEVOLUCIÓN DEL IMPUESTO SELECTIVO AL CONSUMO

Procedimiento para la devolución del ISC de los combustibles conforme a lo dispuesto por La Ley N° 29518, reglamentada por el D. S. N° 145-2010-EF y normada por la Resolución de Superintendencia N° 245-2010/Sunat y decretos supremos que establecen los factores mensuales de la participación del ISC en el precio de venta de los combustibles.

PARTE FINAL



Por: César Agüero Figueroa. Asesor y Consultor de Empresas. Consultor Internacional en Transporte.

III. DE LA DETERMINACIÓN DEL VOLUMEN DE COMBUSTIBLE SUJETO AL BENEFICIO DE DEVOLUCIÓN POR EL EQUIVALENTE AL 30% DEL ISC QUE FORME PARTE DEL PRECIO DE VENTA DEL PETRÓLEO DIÉSEL

Para efectos de determinar el monto a devolución del ISC, la norma señala que se debe observar respecto de cada mes comprendido en la solicitud, lo siguiente:

REQUISITOS	ANOTACIONES Y PRECISIONES
<p>1. Calcular el equivalente al 30% del monto del ISC que forme parte del precio de venta que figure en los comprobantes de pago o notas de débito emitidos en el mes que sustenten la adquisición de combustible, de acuerdo a lo siguiente:</p> <p>a) Tratándose de adquisiciones de combustible a proveedores que sean sujetos del ISC, el 30% se calculará sobre el ISC que le hubieran trasladado en dicha adquisición.</p> <p>b) Tratándose de adquisiciones de combustible a proveedores que no sean sujetos del ISC, el 30% se calculará sobre el monto que resulte de aplicar al valor de venta que figure en el comprobante de pago o nota de débito, el porcentaje que determine la Sunat mediante resolución de superintendencia.</p> <p>El referido porcentaje representará la participación del ISC sobre el precio por galón de combustible y podrá ser modificado por la Sunat de acuerdo a la variación del precio del combustible o del monto del ISC establecido en el Nuevo Apéndice III de la Ley del IGV e ISC. A tal efecto, se entenderá como precio al precio de venta menos el Impuesto General a las Ventas.</p> <p>A la suma de los montos del ISC calculados conforme al párrafo anterior, se le deducirá el equivalente al 30% del monto del ISC correspondiente a las notas de crédito emitidas en el mes que sustenten la adquisición de combustible. Con tal fin:</p> <p>i. En el caso de notas de crédito emitidas por proveedores que sean sujetos del ISC, el treinta por ciento (30%) se calculará sobre el ISC que corresponda a la diferencia del valor de venta o el exceso de dicho impuesto, que figure en la nota de crédito.</p> <p>ii. En el caso de notas de crédito emitidas por proveedores que no sean sujetos del ISC, el treinta por ciento (30%) se calculará sobre el monto que resulte de aplicar a la diferencia del valor de venta que figura en la nota de crédito el porcentaje a que se refiere en el inciso b) del presente numeral aplicable en el mes de emisión de dicho documento.</p> <p>Si producto de la deducción indicada en el párrafo anterior resultara un monto positivo, éste se comparará con el límite señalado en el numeral 4.2 a fin de determinar el monto a devolver por cada mes comprendido en la solicitud. Cuando producto de dicha deducción se obtenga un monto negativo, éste se arrastrará a los meses siguientes comprendidos en la solicitud o, de ser el caso, a las siguientes solicitudes que presente el transportista hasta agotarlo.</p>	<p>Se deberá observar la siguiente regla general:</p> <p style="text-align: center;">Mes 1: $0.30 \times \text{ISC} = A$ Mes 2: $0.30 \times \text{ISC} = B$ Mes 3: $0.30 \times \text{ISC} = C$ ISC Trimestral = $\sum (A+B+C)$</p> <p>Nota 1 Mes 1 = Precio de Venta (Comprobante de Pago o Nota de débito) = (Precio + IGV+ISC) 30% del ISC del Mes 1 Mes 2 = Precio de Venta (Comprobante de Pago o Nota de débito) = (Precio + IGV+ISC) 30% del ISC del Mes 2 Mes 3 = Precio de Venta (Comprobante de Pago o Nota de débito) = (Precio + IGV+ISC) 30% del ISC del Mes 3</p> <p>Nota 2 Para el caso de las adquisiciones de combustible a proveedores que no sean sujetos del ISC, el 30% se calculará sobre el monto que resulte de aplicar al valor de venta que figure en el comprobante de pago o nota de débito, el porcentaje que determine la Sunat mediante resolución de superintendencia.</p> <p>Nota 3 Al cierre de este documento, la Sunat no había publicado la resolución que determine para el caso de las adquisiciones a proveedores que no son sujetos del ISC.</p> <p>Nota 4 El Reglamento de Comprobantes de Pago en su artículo 10 define las Notas de Crédito de la siguiente forma:</p> <ol style="list-style-type: none"> Las Notas de Crédito se emiten por concepto de anulaciones, descuentos, bonificaciones, devoluciones y otros. Solo podrán ser emitidas al mismo adquirente o usuario para modificar comprobantes de pago otorgados con anterioridad. En el caso de los descuentos o bonificaciones, solo podrán modificar comprobantes de pago que den derecho a crédito fiscal o crédito deducible, o sustenten gasto o costo para efecto tributario <p>Tratándose de operaciones con consumidores finales, los descuentos o bonificaciones deberán constar en el mismo comprobante de pago.</p> <p>Nota 5 Los Descuentos dentro de Factura NO SE CONTABILIZAN porque se refiere a operaciones normales que la empresa realiza y que forman ninguna cuenta contable y no deben registrarse como tal. Los Descuentos fuera de Factura SÍ SE CONTABILIZAN y estarán respaldados con la respectiva Nota de Crédito.</p> <p>Nota 6 El Reglamento de Comprobantes de Pago en su artículo 10 define las Notas de Débito de la siguiente forma:</p>