

anatec

Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga

Número 04 | Marzo - Abril 2009

NUEVA
ETAPA



SEGURIDAD VIAL

¡S.O.S.!

¡ YA ES HORA DE ADOPTAR MEDIDAS EFICACES !



**No compremos
gato por liebre**



**Si bebo, conduzco
hacia la muerte**



Hermosa
Junín, heroica villa

¡Felicitaciones a Ransa Campeón!



**POR HABER GANADO
EL 1er. TORNEO DE FULBITO**



COPIA anatec 2009



Y agradecemos a todas las empresas que participaron en este primer encuentro deportivo de Confraternidad.

IMÁGENES DEL EVENTO



Cristina Palacios, de Transportes IVOVIC, fue madrina del evento.



Cristina Palacios, madrina del evento, y Esperanza Poma, Gerente de ANATEC.



Vibrantes encuentros se disputaron en este evento deportivo.

Iveco sigue una filosofía y un objetivo muy claro: ser el mejor del mundo. Con presencia en más de 100 países, la fuerza de Iveco ya conquistó Europa y países latinoamericanos como Brasil y Argentina. En el Perú, la amplia gama de camiones y buses Iveco, con el estándar más alto de calidad y la eficiencia de la tecnología europea, le ofrece el impulso que su negocio requiere.

Iveco, con el respaldo de Ferreyros.



LRKH

Tecnología Europea • Performance • Confiabilidad • Compromiso

IVECO

Distribuidor exclusivo

Ferreyros
AUTOMOTRIZ

Oficina Lufrin - Sede Automotriz Nueva Panamericana Sur Km. 30.7 Lufrin Servicio T 430 2733 / F 430 1607 Repuestos F 430 0977
Oficina Principal Cristóbal de Peralta Norte 820 Surco / T 626 4000
Red de sucursales Plura, Tumbes, Lambayeque, Cajamarca, Trujillo, Chimbote, Huanaz, Ayacucho, Lima, Ica, Arequipa, Cusco, Puno, Huancayo, Cerro de Pasco, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Bagua, Huaypetulhe, Puerto Maldonado, Sábpa
www.ferreyros.com.pe automotriz@ferreyros.com.pe

Sumario



6-7

Menos Palabras y Más Acción y Responsabilidad en Seguridad Vial

Juan Tapia Grillo, presidente de CIDATT, afirma que la Seguridad Vial en el Perú no es responsabilidad de un solo ministerio, sino requiere la acción coordinada de las instituciones públicas y privadas.



8

Costos, Problemas y Soluciones

El estudio "Antídotos para la Congestión y la Inseguridad en el Tránsito" elaborado por la consultora Proexpansión ha permitido diagnosticar, descifrar y racionalizar los problemas que afectan al sistema de tránsito.



10-11

Si Bebo, Conduzco hacia la Muerte

La Psicóloga Patricia Velarde menciona los aspectos más resaltantes que intervienen en el consumo de alcohol y el manejo en el cronificado problema del tránsito.



12-14

No Compremos Gato por Liebre

Al momento de adquirir un vehículo nuevo se debe ver más allá del momento mismo de la compra. Por lo tanto, el producto a elegir debe ser Bueno, Bonito, Rentable y Duradero.



16

OSITRAN: Grandes Logros, Grandes Responsabilidades

Juan Carlos Zevallos, presidente de esta institución informó a ANATEC sobre las actividades que realiza OSITRAN como ente regulador y supervisor en el país.



17

Charla de Capacitación en Anatec

El tema principal del evento, dictado por especialistas del MTC, fue las normas y procedimientos para el otorgamiento de autorizaciones especiales para vehículos que transportan mercancía especial y/o para vehículos especiales.



18-20

Otra vez nos ganó Chile

El Dr. Julián Palacín Fernández hace un análisis de cómo se debieron defender los intereses del Perú en las negociaciones aéreas con el país vecino.



22-24

El Diamante del Fuego

Un breve resumen de los aspectos más importantes del diamante de la Norma NFPA 704 (utilizado para comunicar los niveles de riesgos de los materiales peligrosos) es presentado por el Ing. José Silva.



25

Las Mujeres sí Podemos

La Gerente General de Transportes Ivovic, Cristina Palacios de Rodríguez, afirma orgullosa que las mujeres siempre salen airoas en las labores que desempeñan porque emplean la fórmula: trabajo + amor = éxito.



26-27

Hermosa Junín, Heroica Villa

El departamento de Junín abarca tanto zonas de sierra como de selva amazónica donde se encuentran innumerables e incomparables paisajes y lugares turísticos que engalanan al Perú.



Asociación Nacional del Transporte
Terrestre de Carga

Director

Jorge Málaga C.

Gerente

Esperanza Poma F.

Gerente de Marketing

Helen Habich P.

Gerente de Ventas y Publicidad

Adela Caldas R.

Editor

Juan Carlos Chumbes E.

Dpto. Diseño y Diagramación

Janett Grados J.

Correctora

Sonia Valdez M.

Asesor Legal

Dr. Iván Justo Paz Paz

Fotografía

Victoria Castillo G.

Corresponsales

Arequipa: Ruth Rodríguez

Chiclayo: Mario Ruiz Bazalar

Cuzco: Waldino Arriola

Colaboradores

Ps. Patricia Valverde Vargas

Ing. José Luis Silva Avila

Ing. Jaime Farias Zárate

CONSEJO DIRECTIVO ANATEC

PRESIDENTE:

Jorge Málaga Cocchella

VICE-PRESIDENTE:

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

Av. Arequipa N° 330 Of. 801 Ps.

8 Lima - Perú

Telf.: 425-1461 / 424-9644

Telefax: 433-1673

www.anatec-peru.com

email: anatec@speedy.com.pe

Hecho el Depósito Legal

en la Biblioteca Nacional del Perú

N° 2008-12323

Impreso por:

Ediciones Santillán Castillo José

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.

¡Empresarios del transporte peruano, la Seguridad es un gran negocio!



El índice de las estadísticas en lo concerniente a los accidentes de tránsito es alarmante y sigue en constante crecimiento. Cada día mueren más personas y no se vislumbran acciones para remediar esta situación. ¿Los empresarios de transporte qué pueden hacer al respecto?

Al contrario de lo que sucede en otros países, pareciera que los empresarios del transporte peruano no valoran cuánto dejan de ganar cuando pierden un vehículo, sin contar el dolor que produce la pérdida de un colega, de un padre o de un hijo.

Puede pensarse que se requieren grandes inversiones para optimizar los niveles de seguridad vial en las empresas de transporte. Sin embargo, con poco dinero se pueden obtener buenos resultados.

Independientemente de las características propias de cada empresa, las medidas de seguridad en general son: el uso del cinturón de seguridad, la capacitación anual de cursos de manejo a la defensiva, las campañas internas de prevención de accidentes, las normas de operación de los vehículos y comprobación del estado de mantenimiento, aprobada directamente por la empresa.

Es necesaria la realización permanente de programas de seguridad para modificar los hábitos y los valores vigentes entre los conductores, pues existen muchas prácticas y actitudes equivocadas en el tránsito y el transporte.

Un elemento primordial para detectar la aptitud de las maniobras de los conductores, durante la prestación del servicio, es el registro en el disco del tacógrafo.



Cuando un conductor termina un viaje y el disco del tacógrafo muestra un diferente perfil de aquel que debería haber cumplido, deberá ser llamado para que brinde las explicaciones correspondientes.

Una medida adecuada consiste en tener un buen departamento de reclutamiento y selección de conductores, crear un turno fijo de trabajo, el personal debe tener entrenamiento y se le debe ofrecer obviamente condiciones humanas de trabajo y premios e incentivos a la excelencia en la conducción.

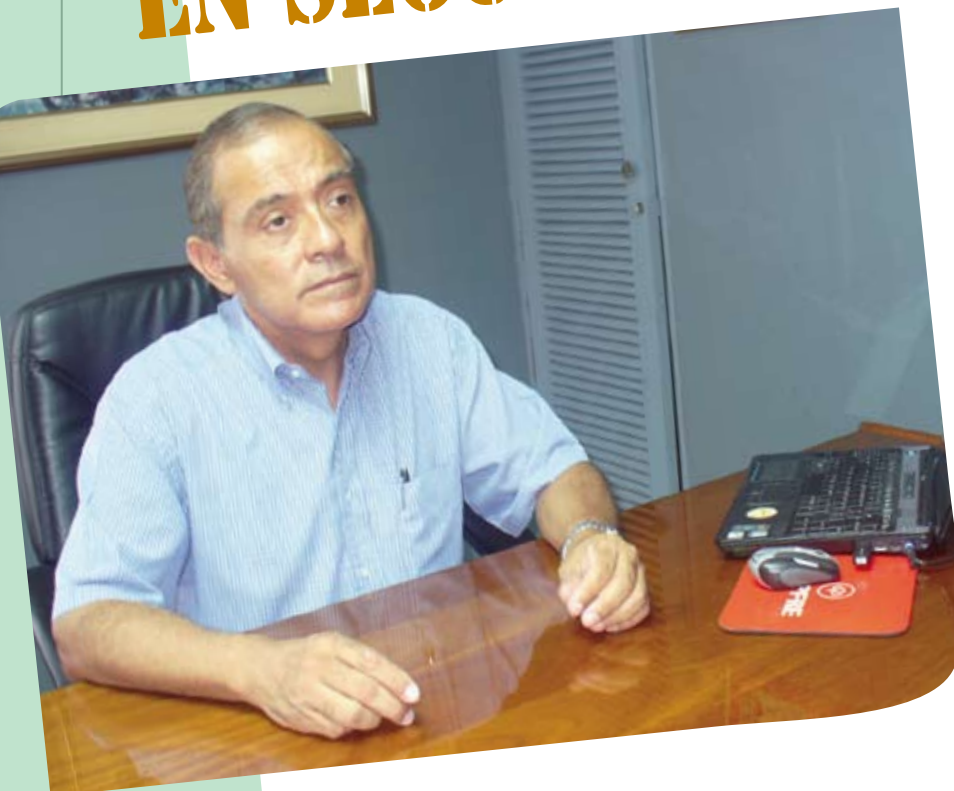
Existen muchas empresas transportadoras que encaran a la seguridad del transporte con seriedad y responsabilidad, esperemos que sean más por el bienestar y seguridad de todos.

Jorge Málaga Cocchella
Director

ESPECIALISTA EN TRANSPORTE,
JUAN TAPIA GRILLO PIDE:



“MENOS PALABRAS, MÁS ACCIÓN Y RESPONSABILIDAD EN SEGURIDAD VIAL”



Afirma que la Seguridad Vial en el Perú no es responsabilidad de un solo ministerio. Requiere la acción coordinada de las instituciones públicas y privadas y su participación en el esfuerzo que todos debemos llevar a cabo para mejorar la caótica situación existente.

tados, los daños materiales son más graves y sobre todo esto traspasa el ámbito del transporte e invade el campo de la salud pública porque como consecuencia de los accidentes resultan personas heridas gravemente y reponerse de esos daños no es fácil, sobre todo si consideramos que el 70% de afectados son peatones y en ese sentido realmente el afectado no es la persona que choca contra otro vehículo, o los ocupantes del vehículo, sino mayoritariamente los peatones.

En un diagnóstico que puede sonar duro en el Perú, cualquier cosa que tiene ruedas puede circular: hay vehículos con infracciones graves de mantenimiento, con timón cambiado, con tres ruedas (moto-taxis) y por otro lado, hay una falta de autoridad, hay una guerrilla en las carreteras, hacemos lo que queremos, lo que se nos viene en gana y no pasa nada. A esto le sumamos que la policía de tránsito hasta el día de hoy no puede aplicar infracciones en las carreteras, no existe autoridad, solo se le saluda al conductor y se le pide “por favor” que no haga lo que está haciendo.

En este sentido, son tantas las fallas en cadena genéticamente elaboradas, no tenemos un registro de infractores, el único distrito que lo tiene es Lima. Indudablemente es un panorama grave,

- ¿Qué opina respecto a la situación actual de la Seguridad Vial en el Perú?

- Estamos en un estado de colapso bastante grave, y en especial si consideramos que nuestros índices de siniestralidad nos ubican casi en un récord Guinness a nivel mundial: tenemos 25 muertos por cada 10,000 vehículos, cuando en los países desarrollados es de 1 muerto y en Latinoamérica fluctúan entre 6 a 8 muertos por cada 10,000 vehículos. El diagnóstico es grave, se requieren cambios estructurales, lo lamentable es que no hemos aprendido a partir de la lectura de las estadísticas, que hacer más de lo mismo no nos llevará a solucionar este problema. Debe-

mos aprender de países que han logrado tener éxito en este tipo de problemas.

Se toman decisiones muy desarticuladas una con otras, decisiones muy equivocadas, por un lado pedimos tener un país seguro y por otro lado, se autorizan vehículos con timón cambiado y vehículos con fallas graves en las revisiones técnicas siguen circulando en vez de ir a los depósitos.

Indudablemente son actitudes y visiones que de alguna manera revisten mucha gravedad y nos evidencia que va a suceder una escalada mucho más grande de accidentes de tránsito que de la que actualmente tenemos. Esto es lamentable.

Esta situación cada año se incrementa, hay más peruanos muertos, más acciden-



es importante que exijamos al gobierno, una política de estado en seguridad vial porque como consecuencia de este caos se echa la culpa a los camiones, a todo el mundo y los que realmente son responsables en aprobar esta política se lavan la manos y no son responsables de nada.

- **¿Cómo hacer para solucionar este grave problema?**

- La sociedad civil por un lado, instituciones como Cidatt, los gremios del transporte como Anatec, quienes representan los intereses de los transportistas que circulan por las carreteras, el periodismo, entre otros tenemos que hacer un llamado a las autoridades porque la seguridad vial ha llegado a nuestro país a tal nivel que requiere una declaratoria de emergencia y a partir de ello se dicten políticas coherentes.

Se debe crear una institución fuerte con poderes, puede ser un nuevo Consejo Nacional de Seguridad Vial que dicte políticas y que tenga un responsable. Hoy en día todo el mundo opina pero no existe un responsable. Lo que tenemos que lograr en primera instancia es crear institucionalidad, que tenga fortaleza técnica y económica para que pueda elaborar políticas, normas y leyes coherentes que no se contradigan unas con otras.

Por otro lado, se debe cambiar el Reglamento de Tránsito en el cual se sancione al conductor con la detención del vehículo en forma efectiva, los malos conductores no deben seguir en nuestras carreteras y los vehículos en mal estado no deben circular.

Es importante contar con un registro de personas infractoras. Un ejemplo para solucionar este problema puede ser que todas las papeletas se paguen en el Banco de la Nación, que tiene agencias en todo el país, para que se tenga un récord de todas las infracciones. Lógicamente después se debe transferir los recursos a las municipalidades a nivel nacional como corresponde. Por tanto, no se quita recursos a nadie.

Asimismo, es importante recuperar la autoridad de la policía para que ponga infracciones en las carreteras.

No hagamos más de lo mismo. Para un cambio a este grave problema de la seguridad en las carreteras se debe tener voluntad política de hacerlo y puede ser enfrentado con éxito si se dispone de un programa efectivo, coordinado y multisectorial.

SE REALIZÓ FÓRUM

“SEGURIDAD VIAL EN EL PERÚ: PROBLEMÁTICA Y RETOS”



En el congreso se planteó iniciar un trabajo conjunto para evitar pérdidas económicas y más muertes en nuestras carreteras.

El año pasado se registraron 85,337 accidentes de tránsito que dejaron 50,059 heridos y 3,489 muertos en todo el país. Esta cifra revela la urgencia de adoptar medidas para frenar las muertes en nuestras vías, como por ejemplo formar un subgrupo de trabajo en la Comisión de Transportes y Comunicaciones que se encargue de ordenar y sistematizar las acciones referidas a la seguridad vial, planteó el congresista Aurelio Pastor Valdivieso.

En el Fórum "Seguridad Vial en el Perú: Problemática y Retos", en la Sala Grau del Congreso de la República, Pastor Valdivieso también refirió que las cifras muestran que en Lima Metropolitana el año pasado se registraron 52,684 accidentes de tránsito, que ocasionaron 25,669 heridos y 990 muertos. En el Callao se reportaron 3,299 accidentes que dejaron 2,127 heridos y 76 muertos.

Los departamentos con el mayor número de heridos ocasionados por los accidentes de tránsito son: Arequipa (4,435); La Libertad (2,473 y Cusco (2,319), lo cual significa una pérdida para el ingreso laboral ya que la mayoría de los accidentados se trata de personas en edad de trabajar.

Ante las alarmantes cifras y el drama de miles de familias afectadas por los accidentes de tránsito, el Presidente de la Célula Parlamentaria Aprista afirmó que se debería crear un Observatorio de Seguridad Vial que permita identificar los puntos más problemáticos en el sistema de transporte, así como monitorear las acciones de las instituciones inmersas en el tema, y a partir de esas acciones promover la participación de la población en jornadas de sensibilización.

Por otro lado, Adrián Revilla, Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial y Promotor de la Cruzada Vial, quien detalló que ante la problemática del sistema de tránsito en el país, el sector privado está dispuesto a colaborar con acciones concretas como el apoyo en estudios de identificación de puntos de tránsito en el país, o el establecimiento de distritos pilotos en los cuales se empiece a aplicar un nuevo diseño de seguridad vial.

Por su parte, Juan Carlos Dextre Quijandría, catedrático de la Universidad Católica del Perú, explicó los modelos de seguridad vial en países como Holanda, donde se aplica el concepto de seguridad sostenible y visión cero, que tienen como objetivos reducir al mínimo el riesgo en las carreteras.

También participaron del fórum Diego Vargas Cardoso, Secretario Técnico del Consejo de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones; Luis Quispe Candia, Director de Luz Ámbar; el coronel Manuel Dulanto Arias, Jefe de la División de Policía de Tránsito de la PNP; y Carlos Villegas Camones, Presidente de la Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito.

COSTOS, PROBLEMAS Y SOLUCIONES

Esa sensación de desánimo, ira y frustración que sentimos en las calles o al viajar por las carreteras del país tiene un costo. Año a año en el país se pierden más de US\$ 6,600 millones, fondos que representan las pérdidas generadas por el ingreso no percibido por las más de 290 millones de infracciones de tránsito no sancionadas, la pérdida de horas/hombre y el consumo excesivo de combustible a causa de la congestión, los accidentes de tránsito y la atención médica a los heridos. Esta cifra no cuenta a los cerca de 4,000 peruanos que anualmente fallecen por causa de los accidentes de Tránsito, que tienen un valor incalculable.

En solo tres años, las pérdidas económicas por los problemas de congestión e inseguridad alcanzan a montos inconmensurables, equivalentes a construir toda la red vial nacional, todos los colegios y hospitales con que cuenta el país y generar puestos de trabajo que se dieron en los últimos 5 años.

El estudio "Antídotos para la Congestión y la Inseguridad en el Tránsito", elaborado por la consultora Proexpansión ha permitido diagnosticar, descifrar y racionalizar los problemas que afectan al tránsito. Asimismo, ha elaborado propuestas de solución integrales que bajo un plan de acción permitirán que el sistema en un plazo no mayor a 5 años pueda alcanzar los estándares del primer mundo y en los primeros 6 meses de ser implementado se empiece a generar impacto y cambios.

Sin embargo, esta caótica situación que nos pone en riesgo constante a todos los peruanos puede ser revertida. La principal razón es que la causa de los problemas en el tránsito no tiene origen en rasgos o características culturales, socioeconómicas o educativas; es decir, no es un reflejo como muchos creen, de "cómo somos los peruanos". El comportamiento casi autodestructivo de los diferentes usuarios de la vía pública es una reacción racional frente a un sistema mal diseñado.

Estas reacciones son producto de las "señales inconsistentes y mal diseñadas" que al relacionarse unas con otras generan "cuellos de botella". Estos últimos



Por: Jorge Christiansen, Jefe de Proyectos de Proexpansión.

son los que están detrás de cada uno de los problemas de congestión e inseguridad en el sistema de tránsito. "Cuellos de botella" que reúnen problemas de infraestructura, del marco normativo, hasta de ciertas conductas de los usuarios que necesitan ser moldeadas.

Existen 12 "cuellos de botella" que generan inseguridad en el sistema, los mismos que tienen 44 problemas asociados; estos son:

- La mala calidad del parque automotor, especialmente de aquellas unidades que están destinadas a ofrecer el servicio de transporte público: vehículos siniestrados, reacondicionados y que pueden llegar a superar los 30 años de antigüedad.

- Los inadecuados parámetros de evaluación, calificación, mantenimiento y emisión de la licencia de conducir. Mientras que el 95% de los conductores afirman que es necesario que todos pasen por una escuela de manejo sin importar la clase de licencia que desean obtener, el 77% todavía aprende por un familiar, amigo o en el peor de los casos por cuenta propia.

- La falta de una adecuada labor de fiscalización del tránsito en todas sus etapas, que busquen dar un sistema de consecuencias al comportamiento y el uso de la vía. La cual ha generado que las reglas de tránsito se hayan convertido en simples consejos en vez de reglas obligatorias para el uso.

Por otro lado, existen 10 "cuellos de botella" que generan congestión en el sistema y que tienen un total de 38 problemas asociados; estos son:

- El exceso de unidades de transporte público y la ausencia de un mecanismo de salida de vehículos en malas condiciones. Causado por la liberalización del servicio de transporte público impuesto hace casi 20 años y del que todavía no nos podemos recuperar.

- La falta de un sistema que planifique de modo racional el transporte y tránsito urbano, que establezca etapas y parámetros de crecimiento y que se mantenga al ritmo de la dinámica de la ciudad.

- Los policías de tránsito que, sin los recursos humanos y físicos suficientes, tratan de sustituir imperfectamente la falta de infraestructura (semáforos) y, en lugar de aliviar el problema, con frecuencia, lo agravan.

Para poder alcanzar dicho objetivo es necesario lanzar una cruzada nacional que involucre a los sectores público y privado; y que además cuente con una entidad que articule y ejecute estos esfuerzos de manera coordinada, con el objetivo de que cada una de las decisiones y acciones tomadas como parte de la reforma, sean consistentes y reflejen los objetivos planteados: mejorar la seguridad en el sistema y reducir los problemas por la congestión.

Cabe resaltar, que el problema, al ser de naturaleza multidimensional necesita para su solución un equipo multidisciplinario: ingenieros, arquitectos, abogados, maestros, economistas y comunicadores, además de contar con un equipo líder y efectivo que pueda gerenciar esta gran reforma.

Esta situación tiene que cambiar, no es posible que en los últimos 5 años hayan habido pérdidas equivalentes a 20 años de la inversión pública en el país, o a dos veces el Fondo Privado de Pensiones.

El primer paso ya está dado, el sector privado, el Congreso, el Ejecutivo y la ciudadanía en su conjunto ya se están poniendo la camiseta; es hora de actuar. El siguiente paso a seguir es crear una plataforma institucional que permite coordinar y ejecutar de manera efectiva y sostenible los esfuerzos, y que permita crear una alianza público privada: base necesaria para una reforma de este nivel.

TRICORZO[®] S.A.
¡¡CALIDAD QUE IMPORTA!!

**15
AÑOS**

"Liderando el mercado de aros"



**EXCELENTE
CALIDAD
AL MEJOR PRECIO!!**

**EN
STOCK!!**

**PROMOCIÓN
PAGUE
3 LLEVE 4**

www.tricorzo.com / info@tricorzo.com
Central Telefónica 203-7800 telefax 332-4484 y el RPM #638283



SI BEBO, CONDUZCO HACIA LA MUERTE

PRIMERA PARTE

Por: Ps. Patricia Valverde Vargas.

El consumo de drogas legales representa en nuestra sociedad el más alto índice de uso de la población, siendo el alcohol la de mayor consumo (63 %) y a su vez la sustancia que más alteraciones y trastornos psicopatológicos producen (III Encuesta Nacional sobre Prevención y Consumo de Drogas - 2006, DEVIDA).

Sumado ello al conducir algún vehículo podemos encontrar que se convierten en la fórmula perfecta para la alarmante cifra de lesiones, invalidez y muertes por accidentes de tránsito, la cual se ve reflejada como tercera causa de accidentes de este tipo en el país, siendo la población de sexo masculino cuyas edades fluctúan entre los 19 y 35 años la que en su mayoría es protagonista de estos sucesos (Estadísticas Dirección de Transporte Terrestre - Ministerio de Transportes

y Comunicaciones de la República del Perú. Número de accidentes de tránsito fatales y no fatales según causa 1999 - 2007).

Para contrarrestar estos accidentes, en el Perú hace algunos años se han lanzado campañas nacionales como "Si tomas no manejes" o desde el año pasado "Bebe con moderación" pero quienes saben con certeza ¿qué significa ello?, ¿cuánto tengo que tomar para no manejar?, ¿cómo puedo manejar con moderación si he tomado? El hablar del consumo del alcohol y el manejo implica despejar muchos supuestos y creencias socialmente aceptadas y transmitidas dentro de una estructura social como la nuestra ya que la Información se convierte en un primer elemento para mejorar.

A nivel macro presentamos una cultura predominantemente fatalista y de riesgo

donde la mayoría de hechos y acontecimientos por ejemplo, los accidentes de tránsito por consumo de alcohol, son atribuidos a "la mala suerte, a un castigo de Dios, o que ya era nuestra hora" donde se justifica el peligro y sus consecuencias como algo inevitable antes que la seguridad y la prevención.

Haciendo un acercamiento a las familias, los estilos de crianza influyen a través de las actitudes y comportamientos que el entorno familiar (padres, hermanos, tíos, primos, etc.) muestra hacia los niños y adolescentes, donde este contexto se convierte en el modelo inicial predominante para el consumo del alcohol (III Encuesta Nacional sobre Prevención y Consumo de Drogas - 2006, DEVIDA) sin evaluar las consecuencias "vi manejar toda la vida a mi padre y hermanos mayores saliendo de reuniones y nunca les paso nada, como puedo pensar que me va pasar algo", "es habitual en la familia irnos en nuestros autos después de las reuniones", así estos comportamientos se vuelven tan constantes (primero observándolos y luego imitándolos) y envuelto en el famoso halo "No pasa nada" que la exposición es realmente alarmante.

A esto se suman los mitos relacionados directamente al alcohol y el comportamiento

Hemos querido mencionar los aspectos más resalantes que intervienen en el consumo de alcohol y el manejo, pero el problema resulta más complejo dentro del ya cronificado problema del tránsito y cómo a través de ello podemos hallar indicadores que nos permiten reconocer el nivel de conciencia que la persona tiene a la situación en sí.

humano. El primer mito a romper es que el alcohol es una droga ¿por qué? Porque es una sustancia psicoactiva que produce alteraciones en el funcionamiento del sistema nervioso central, ubicando al alcohol como sustancia depresora no selectiva del sistema nervioso, ya que originan la disminución de la mayoría de actividades de este sistema base en todo ser humano. Así que creer que “uno está más lúcido o controla mejor sus reacciones cuando toma”, es falso, ya que todo alcohol que el hígado no es capaz de absorber pasa a la sangre (al que se llama alcoholemia) y de allí va directamente

la velocidad de procesamiento de la información y razonamiento) e incluso del nivel de conciencia (conocimiento), sensación de relajación, de liberación y aumento de la confianza en sí mismo (autosuficiencia), locuacidad, euforia, aumento de comportamientos agresivos y conductas temerarias, conforme se va incrementando la ingesta de alguna bebida alcohólica estos síntomas se acentúan negativamente adoptando un habla incongruente, llegando a producir una intoxicación o estado de embriaguez, con gran agitación y riesgo de paro respiratorio.

Así que pensar que “si uno ha tomado y maneja despacio no sucederá nada” o “No hay peligro porque he tomado muy poco” también resulta falso por los importantes efectos que produce esta droga en el organismo; actualmente se ha encontrado que estos efectos ya comienzan a observarse desde niveles tan bajos como 0.15–0.2 gr/litro de alcohol en la sangre (a pesar que en nuestro país el límite legal permitido es hasta 0.5 gr/litro de alcohol en la sangre).

Otro aspecto a considerar son las características y condiciones personales y familiares potencialmente de riesgo del que consume que facilita al uso, abuso y dependencia al alcohol. Donde exista el uso del alcohol, su consumo puede ser experimental y ocasional sea mayormente en reuniones

la poca frecuencia, la poca habituación y la poca cantidad de alcohol consumido después de periodos prolongados de tiempo no excluyen de sufrir los efectos mencionados los cuales se hacen más evidentes ya en pocas cantidades de consumo y existe un mayor riesgo de accidentes. En términos más serios encontramos trastornos en el abuso y la dependencia al alcohol lo cual ha sido socialmente aceptado o disfrazado con frases como “Sí, yo tomo bastante pero lo puedo controlar” que no resulta otra cosa que un conjunto de conductas desadaptativas que las personas realizan por esta sustancia conllevando a un deterioro significativo por el consumo recurrente (donde mayormente se bebe excesivamente y resulta cada vez más difícil dejar de hacerlo por decisión personal) e incumplimiento de obligaciones cotidianas entonces vemos en las esquinas personas intoxicadas con esta droga buscando cualquier situación para “celebrar”; estas condiciones y alteraciones en los hábitos del ser humano no hacen más que reforzar también una serie de creencias aceptadas en la sociedad como pensar que “si como algo, tomo algo, me ducho o duermo unas horas van a cortar tremenda borrachera y puedo manejar como nuevo” lo cual resulta totalmente falso ya que los efectos del alcohol están relacionados directamente con



al cerebro, afectando el sistema nervioso central produciendo los principales efectos: disminución de la percepción sensorial en especial el sentido de la atención visual y auditiva concentrada, diplopía (ver doble), disminución de función psicomotora (falta de coordinación en movimientos y equilibrio, coordinación visomotora), disminución de reflejos (capacidad de reacción), deterioro de funciones cognitivas (disminución de

familiares y/o laborales (al que comúnmente se llama bebedor social) “Yo no tomo muy seguido solo lo hago en reuniones”, “Bebo moderado y me emborracho de vez en cuando”, “Es la primera vez que he tomado ¿Cómo crees que voy a dar positivo” son algunas frases que mencionan las personas pensando que la poca frecuencia en el consumo no puede originar consecuencias negativas en su organismo. Falso,

los niveles de alcohol en la sangre (independiente que haga algo para alterar esos niveles) y tiene que pasar cierto tiempo para que la persona con alcoholemia dé un resultado negativo, se habla de un promedio de 6 a 12 horas aproximadamente sin consumir nada de alcohol (ya que el hígado metaboliza unos 7–10 gramos de alcohol por hora, un equivalente de 0.1–0.15 gr/litro de alcohol en la sangre).

CONSIDERACIONES AL ADQUIRIR CAMIONES NUEVOS

Al momento de adquirir un vehículo nuevo para incrementar la flota o para renovar las unidades se debe ver más allá que solo el momento mismo de la compra. Por lo tanto, el producto a elegir debe ser Bueno, Bonito, Rentable y Duradero.



Por: José Antonio Pérez.

NO COMPREMOS GATO POR LIEBRE

El sector transporte de carga ha venido cambiando continuamente a lo largo de los años producto de la necesidad de cubrir todas las demandas de los generadores de carga, el incremento de la oferta de transporte disponible y las mejoras tecnológicas introducidas por los proveedores de camiones.

En estas circunstancias las empresas de transporte han tenido que llevar a cabo una revisión total de todos los procesos involucrados en su accionar y hacerse cada vez más eficientes, rentables y seguros para poder así asegurar su continuidad en el sector.

En una época en lo que lo único constante es el cambio en sí mismo, afrontaremos de seguro en los próximos años

cambios en los factores que influyen en el sector transporte y que demandarán aun más profesionalismo en las empresas; por ello, al momento de adquirir un vehículo nuevo ya sea para incrementar la flota o para renovar unidades se debe ver más allá que solo el momento mismo de la compra.

Crecimos escuchando que un buen producto es apreciable cuando es Bueno, Bonito y Barato pero para productos del tipo industrial, como es este caso, yo agregaría que el producto debería ser Bueno, Bonito, Rentable y Duradero, para que trabaje por mucho tiempo y a la vez sea económicamente rentable.

El proceso de decisión para la compra de un camión debería considerar las siguientes etapas claves:

