




**DESAFIOS Y PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE  
DE CARGA  
SECCION TRANSPORTE CARGA – CIT  
CAPITULO PERU**



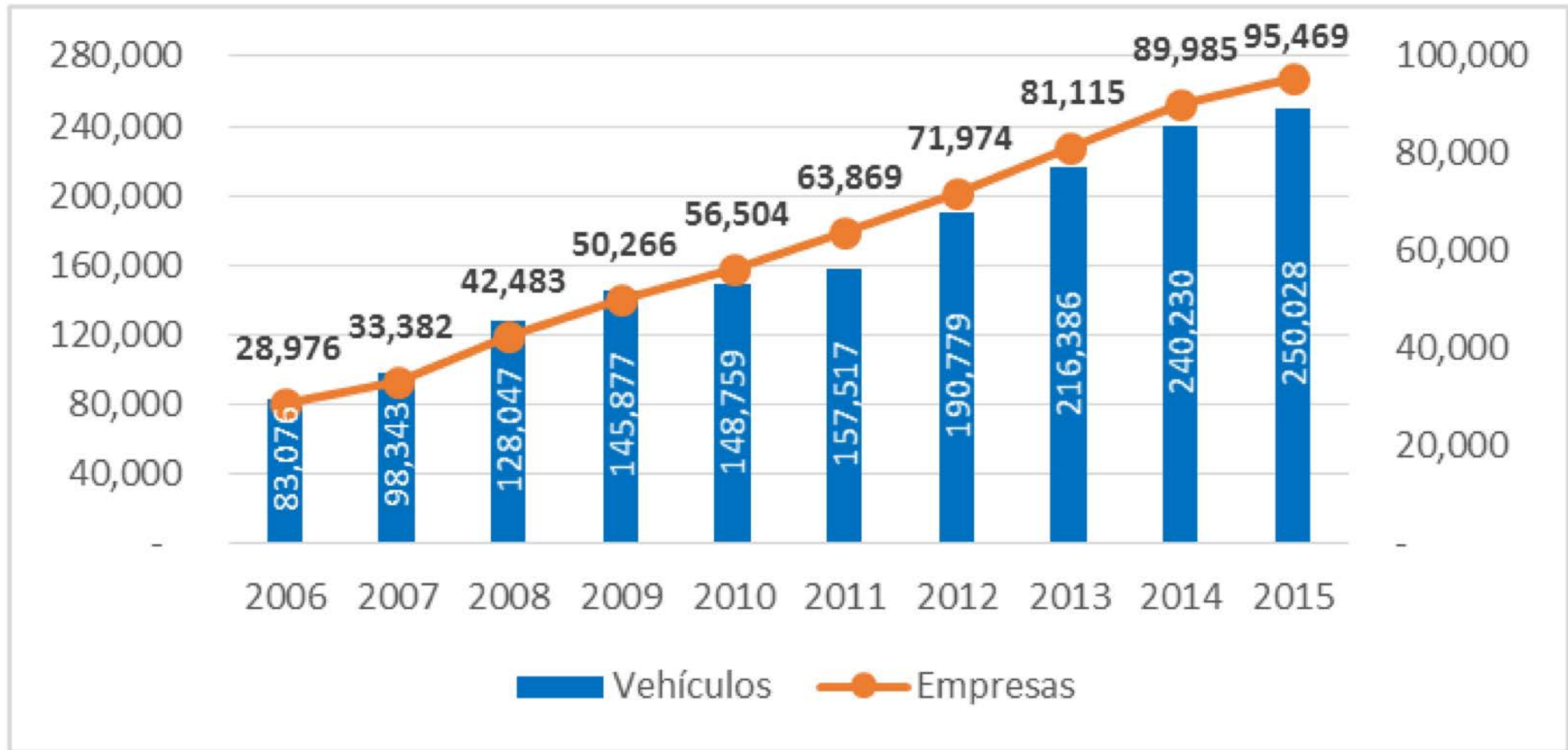
# 1. SOBREFERTA = PRESIONA A FLETES IGUALES O MENORES AL COSTO DE OPERACIÓN

ESTRUCTURA EMPRESARIAL DEL SECTOR TRANSPORTE DE CARGA


Tendencias del Servicio de Transporte de Carga



- El sector de carga en general, muestra una tendencia a la fragmentación y al ingreso permanente de empresas pequeñas.

## Empresas y Parque Vehicular en el Transporte de Carga por Carretera, 2006-2015



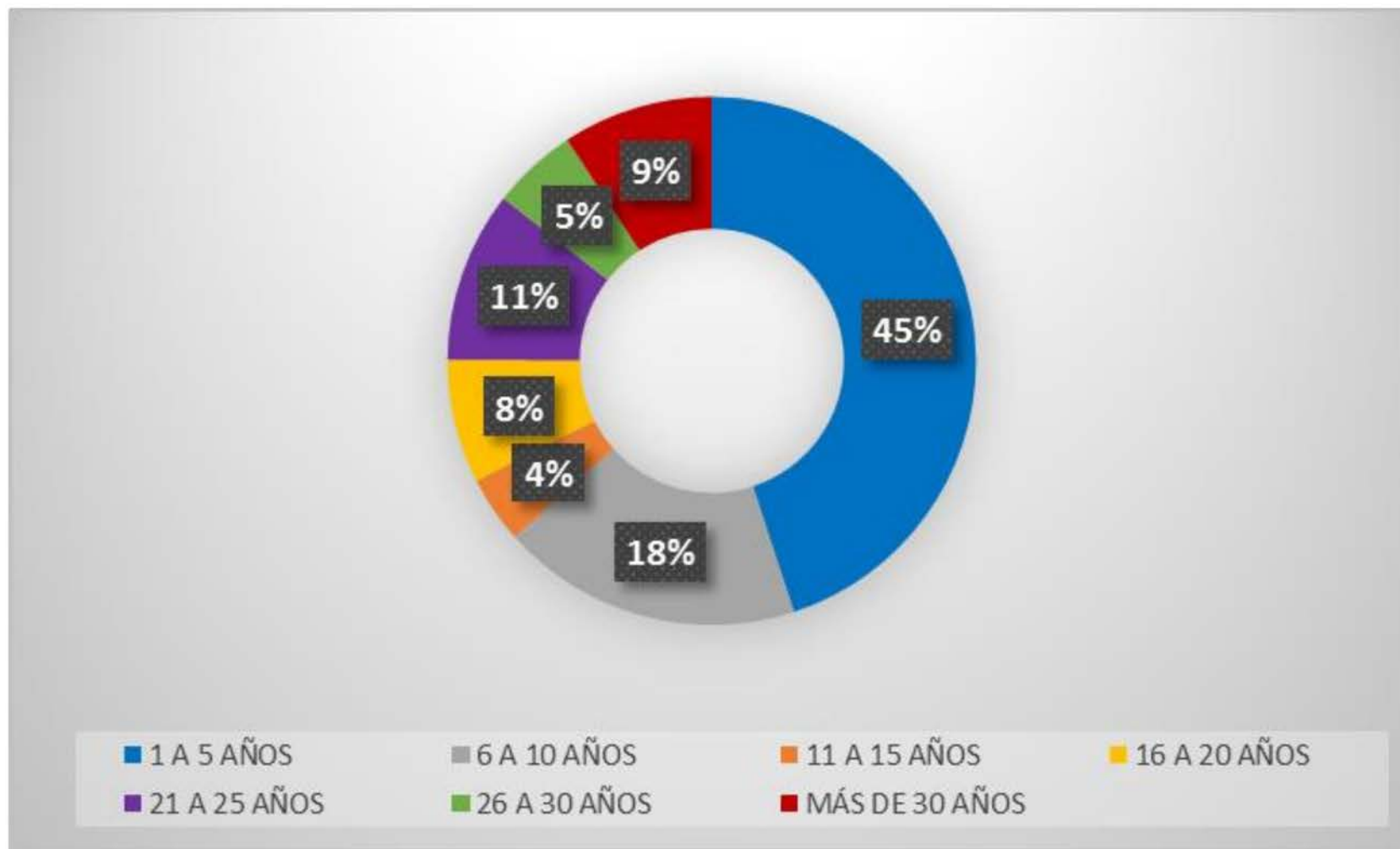
Fuente: Anuario Estadístico 2015 - MTC

- 
- Cabe destacar que el segmento empresarial con una flota de **51 Vehículos a más**, disminuye de 306 empresas en el 2014 a sólo 296 en el 2015.
  - En el rubro de **31 a 40 Vehículos** también ocurre una disminución significativa, pues desaparecen 6 empresas, que agrupaban a un aproximado de 230 vehículos de carga.
  - La fragmentación, por otro lado, se refleja en el aumento de empresas con un solo vehículo, cuyo aumento es de aproximadamente 4,253 unidades en el 2015, respecto del 2014.
  - **En general casi la mitad de las empresas son de un solo camión y más del 70% de uno o dos camiones.**


- 
- 
- ▶ El total de camiones y remolcadores registrados en el MTC al 2015 fue de 181,700 unidades.
  - ▶ El sector de carga en general, muestra una tendencia a la fragmentación y al ingreso permanente de empresas pequeñas.
  - ▶ Cabe destacar que el segmento empresarial con una flota de 51 Vehículos a más, disminuye de 306 empresas en el 2014 a sólo 296 en el 2015.
  - ▶ En el rubro de 31 a 40 Vehículos también ocurre una disminución significativa, pues desaparecen 6 empresas, que agrupaban a un aproximado de 230 vehículos de carga.



# Antigüedad del Parque Vehicular de Transporte de Carga, 2015



Fuente: Anuario Estadístico 2015 - MTC

- 
- La fragmentación, por otro lado, se refleja en el aumento de empresas con un solo vehículo, cuyo aumento es de aproximadamente 4,253 unidades en el 2015, respecto del 2014.
  - En general casi la mitad de las empresas son de un solo camión y más del 70% de uno o dos camiones.
  - ATOMIZACION y SOBREOFERTA
  - 55% del Parque vehicular de camiones tiene una antigüedad mayor a 5 años.
  - CONDICIONES DE ACCESO – SENCILLAS
  - El incremento de flota vehicular constante, fletes no regulados y regulación de contratos de transporte o de fletamentos, hace que según la ley de oferta y demananda a mayor oferta reduccion de fletes.



**COSTOS REFERENCIALES DEL TRANSPORTE AL 2008 –  
PARA APLICACIÓN DE DETRACCIONES DEL IGV AL  
SERVICIO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS.**

**COSTO DE TRANSPORTE DEL TRANSPORTE  
DE CARGA U\$ 1.16 x km.**

- Modelo considera un recorrido mensual para el vehículo de 6,732 Km.,
- En pista asfaltada, llana y en costa Vehículo tendrá que recorrer.





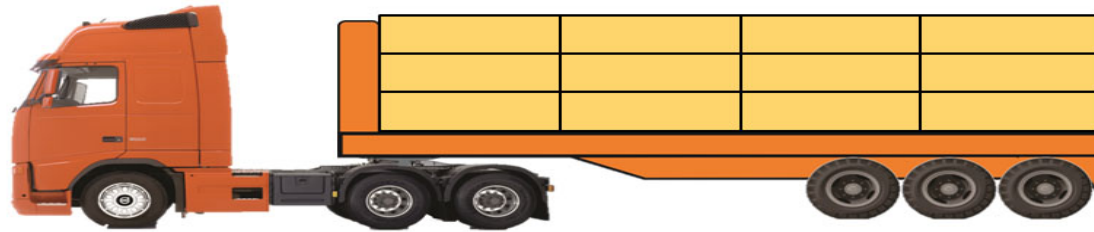
# Propuestas:

- ▶ Promover la asociatividad de los pequeños transportistas para mejorar su capacidad de negociación en la oferta y prestación de servicios así acompañada de una economía de escala que le permita reducir su costo de operación y ser competitivos.
- ▶ Promover la creación de las BOLSAS DE CARGA en los principales lugares de actividad logística para reducir los tiempos ociosos de los vehículos.
- ▶ Exigir al estado, diseño y promoción de un programa de RENOVACIÓN de parque vehicular camionero con deshuase (chatarreo), en coordinación con los transportistas.
- ▶ Gremios de transportistas deberían promover la capacitación permanente de los transportistas para lograr una mejor gestión empresarial.

## 2. PESOS VEHICULARES, CONFIGURACION T.3

### Peso Máximo por Ejes en el Vehículo T3-S3

Eje Delantero:	7,000 Kilos
Primer Conjunto de Ejes:	18,000 Kilos
Segundo Conjunto de Ejes:	25,000 Kilos
Peso Máximo del Vehículo:	50,000 Kilos



20,50 metros



7,000

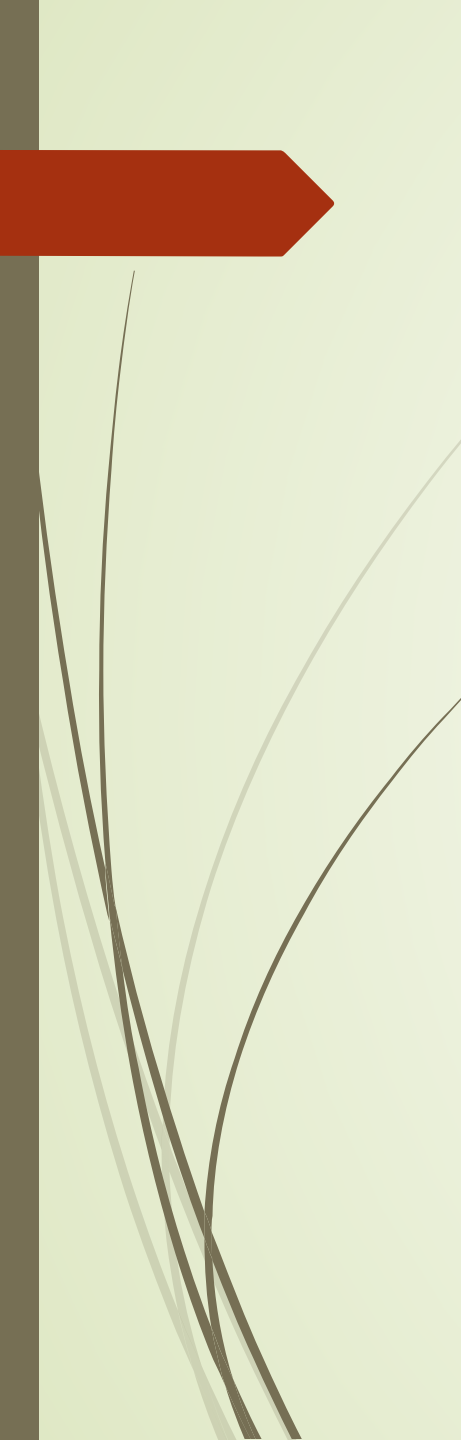


18,000



25,000

**PESO BRUTO VEHICULAR LEGAL: 48,000**

- 
- El control de pesos por ejes vehiculares, desde su publicación el año 2003, a la fecha se encuentra suspendido hasta el 31-12-2017
  - Los generadores tienen la obligación de realizar el control del peso por ejes y peso bruto vehicular, y la obligación de emitir una constancia de pesaje, según norma. No obstante ello, en el país **NO EXISTEN BALANZAS O BASCULAS** que se pueda realizar el peso dinámico por ejes. Las únicas balanzas o basculas que pesan por ejes, las tiene el fiscalizador y sancionador **SUTRAN**. Ante la inexistencia de balanzas o basculas que pesen por ejes a los vehículos de transporte de carga en el origen en todo el país.



► PROPUESTA:

- Reducir el PESO BRUTO VEHICULAR EN 5% del total de los pesos por ejes asignados a cada configuración vehicular, por ejemplo

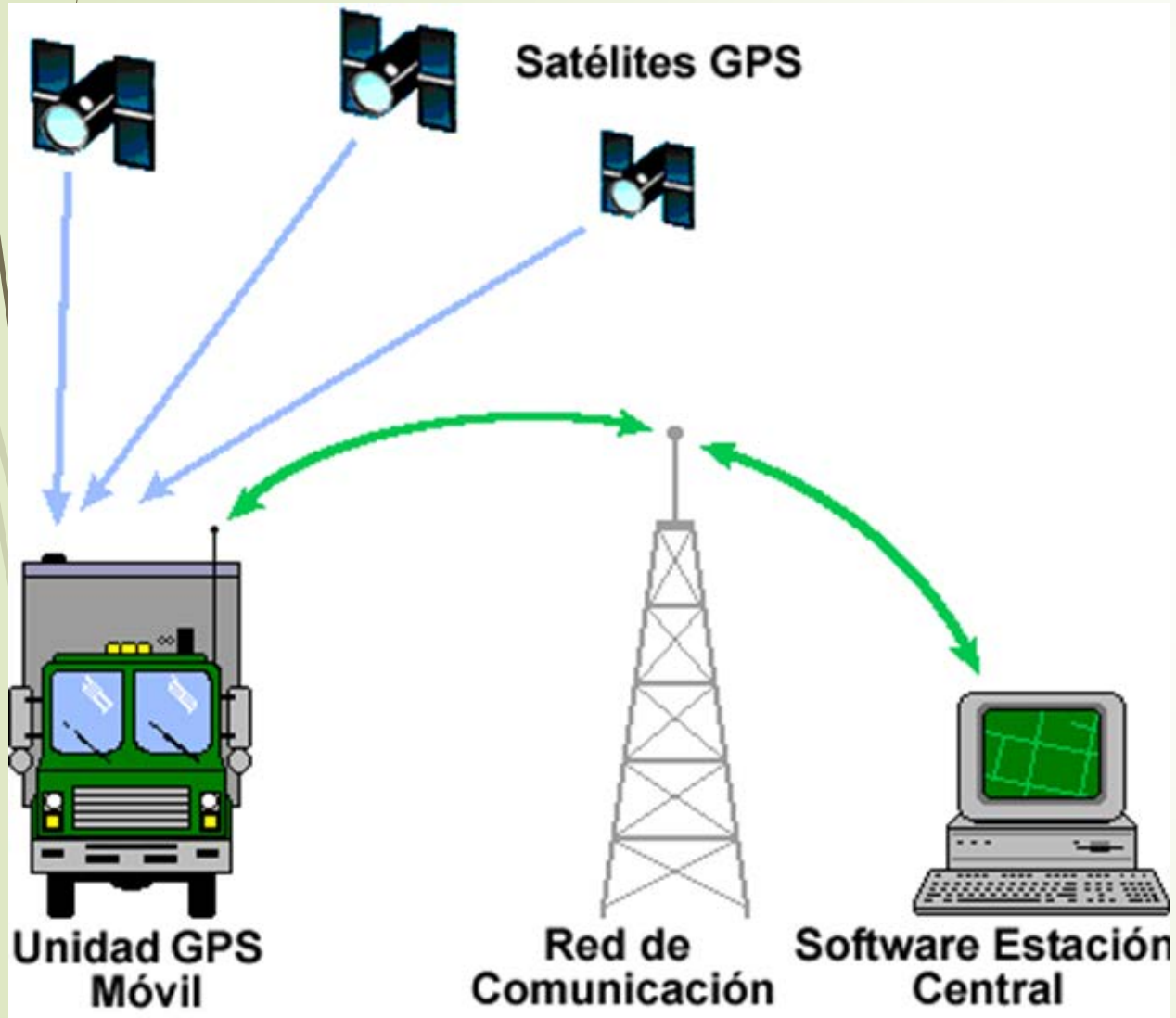


**3. GPS, COMO MEDIO DE CONTROL Y SANCION DE EXCESO DE VELOCIDAD A VEHICULOS DE TRANSPORTE DE CARGA Y PASAJEROS EN CARRETERAS.**







# ¿Qué brinda esta tecnología?



- El GPS es un sistema que permite determinar la posición de una persona o un objeto, que se encuentra en cualquier parte del planeta.
- El funcionamiento es, por un lado, a través del uso de una red de 30 satélites que orbitan la Tierra a unos 20.000 km de distancia, y que se conoce con el nombre de "Navstar".

- 
- 
- ▶ Debemos señalar que las aplicaciones más extendidas del GPS son principalmente las referidas a la ubicación en la navegación, ya sea por tierra, mar o aire.
  - ▶ Es un sistema que ha sido diseñado, fabricado y preparado para la ubicación de objetos o personas y otras aplicaciones que algunos transportistas utilizan para la gestión de sus flotas.
  - ▶ **NO ES IDONEO COMO SOPORTE DE EMISION DE UNA INFRACCION Y SANCION.**
  - ▶ **Por no ser un INSTRUMENTO SINO UN SISTEMA INTEGRADO POR VARIOS PROCESOS**
  - ▶ **Por depender de varios procesos para la medición o reporte que lo hace INEXACTO E IMPRECISO.**
  - ▶ **EL EQUIPO O EQUIPOS DEL SISTEMA NO CUENTAN CON AFEROCOPM (CALIBRADOS) POR SISTEMA DE METROLOGIA**



# PROPUESTAS:

- ▶ EL CONTROL DE LA VELOCIDAD EN CARRETERA, DEBE SER UNIVERSAL A TODOS LOS VEHICULOS USUARIOS DE LA VIA.
- ▶ DEBE UTILIZARSE INSTRUMENTOS DE CONTROL IDONEOS, CALIBRABLES, Y CONFIABLES, COMO LOS RADARES, e instalarlos en puntos negros de accidentabilidad



# restricciones horarias a CAMIONES:

- DEFICIT DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y COMPLEMENTARIA PARA LA LOGISTICA
- AUSENCIA DE PLANIFICACION DE ORDEANMIENTO TERRITORIAL Y OPTIMIZACINO DE LOS ESPACIOS PUBICOS, CRECIMIENTO DESORDENADO DE LAS CIUDADES Y METROPOLIS
- INVASION DE DERECHO DE VIA EN CARRETERAS
- AUSENCIA DE POLITICAS DE ESTADO PARA PROMOVER TRANSPORTE MASIVO DE PERSONAS Y DE PLANIFICACION DE DESARROLLO DE LA MOVILIAD Y LOGISTICA.