

transportando

Ed. 55 | 2018

UNA PUBLICACIÓN DE:

Anatec | ASOCIACIÓN NACIONAL
DEL TRANSPORTE
TERRESTRE DE CARGA

VEHÍCULOS DE FUERZA Y POTENCIA QUE TRANSPORTAN DESARROLLO



**SEGURIDAD VIAL:
QUE PENA...
QUE PENA...**

**TRANSPORTE FLUVIAL:
FERRY: SERVICIO
DE TRANSPORTE
EN EL RÍO AMAZONAS**

**MATERIALES PELIGROSOS:
MSDS**

**TRANSPORTE INTERNACIONAL
ANATEC RENUEVA ESFUERZOS
PARA CONTINUAR IMPULSANDO
EL TRANSPORTE Y LOGÍSTICA
INTERNACIONAL DE
TRANSPORTE TERRESTRE**

CURSO BÁSICO OBLIGATORIO MANEJO DE MATERIALES Y/O RESIDUOS PELIGROSOS

D.S. N° 021-2008-MTC y su reglamento
R.D. N° 2613-2013-MTC/15 del 24.07.2013



- ◆ **Curso de capacitación básica de materiales y residuos peligrosos (12 horas) (Obtención de Licencia A4)**
- ◆ **Curso de Actualización del curso de capacitación básica de materiales y residuos peligrosos (12 horas)**

**PROMOCIÓN ESPECIAL
S/. 250.00
INCLUIDO I.G.V.**

El curso Básico de Materiales Peligrosos está dirigido a todo el personal que está involucrado en todos los procesos para el manejo de materiales y residuos peligrosos; desde administrativos, operarios y conductores. La obligatoriedad es para los operarios y conductores.



PERÚ Ministerio de Transportes y Comunicaciones

AUTORIZADA CON R.D. N° 295-2014-MTC/15
DEL 23 DE ENERO DEL 2014

INFORMES:

Av. Arequipa 330 Of. 901 - Lima

TELFS.: 713-0857 / 713-0874

713-0877 / 713-0878 / 713-0879

RPC: 9677 03552 **RPM:** #951417902 / #9855 95303

ENTEL: 9705 41149 / 9705 41185 / 9705 41144

E-MAIL: anatec@anatec-peru.com / escuelaanatec2@anatec-peru.com

IRON WOMEN

completará el
décimo grupo
de mujeres
participantes



¡El programa de formación de conductoras de vehículos pesados, **IRON WOMEN**, ha comenzado esta semana con su décimo grupo de participantes! Ya son alrededor de 80 las mujeres que vienen siendo parte del proyecto que nació hace casi un año y que se mantienen impulsando la diversidad en el sector transporte. Iron Women se ha convertido en un programa referente para generar desarrollo social y económico, tanto para las conductoras como para las empresas de transporte y la sociedad. “Las egresadas del programa han demostrado durante este primer año del programa mucha dedicación, entusiasmo y profesionalismo, estamos seguros que todas esas virtudes las trasladarán a las empresas de transporte que las contraten” – Explica Cristian Meza, Gerente de Recursos Humanos de Volvo Perú.

Las estudiantes del programa completan una formación educativa mayor a 60 horas, la cual está dividida en cuatro etapas: formación teórica (con el apoyo de la Escuela Anatec), actitud en conducción (Programa Transformar), conducción segura (Simulador en camión Volvo) y formación práctica en camiones Volvo. La unión entre el MTC, Anatec y Volvo Perú ha permitido que las participantes estén preparadas para obtener una licencia de conducir AIII B. Por otro lado, las Iron Women certificadas podrán formar parte de una bolsa laboral, proyecto que Volvo Perú viene preparando para ofrecer a sus clientes.

Con este programa de responsabilidad social Volvo Perú está consiguiendo capacitar mujeres para convertirlas en conductoras profesionales de camiones y así mejorar la empleabilidad y seguridad vial de nuestro país.

Pueden encontrar mayor información en las redes sociales de Volvo Group Perú o en la página web del programa: <http://www.ironwomen.pe/>





ANÁLISIS D.S. N.- 025-2017-MTC

Estimados Asociados:

Líneas abajo les hacemos llegar un análisis sobre las recientes modificaciones al D.S. N° 025-2017-MTC:

PREAMBULO CONSIDERATIVO

Que, las infracciones P.4, P.5 y P.6 contenidas en la Tabla de Infracciones y Sanciones del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo No 058-2003-MTC, en adelante el RNV, referidas al exceso de peso por eje simple o conjunto de ejes, entrarán en vigencia el 02 de enero de 2018;

Que, no obstante, la Dirección General de Transporte Terrestre, en atención a lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto Supremo No 015-2017-MTC ha venido evaluando a través de estudios técnicos, la problemática derivada del control de peso por ejes o conjunto de ejes a efectos de proponer la mejor solución sobre el referido tema, considerando que la actividad de transporte de mercancías genera externalidades negativas sobre la infraestructura vial de uso público; de esta manera, es necesario postergar la suspensión de la aplicación de las sanciones derivadas de las citadas infracciones;

CONSIDERANDO RESOLUTIVO

Artículo 5.- Postergación de la aplicación de las infracciones por exceso de peso por eje o conjunto de ejes establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos

Postergar la aplicación de las sanciones derivadas de las infracciones tipificadas con los códigos P.4, P.5 y P.6 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por el Decreto Supremo No 058-2003-MTC, establecidas en el Decreto Supremo N° 025-2016-MTC y en el Decreto Supremo N° 015-2017-MTC, en tanto se emita el dispositivo normativo que dé solución a la problemática del control de pesos por eje o conjunto de ejes, de acuerdo a lo establecido en el artículo 4 del Decreto Supremo N° 015-2017-MTC.

De ser el caso, los Formularios de Infracción que hubieren sido levantados por la presunta comisión de las infracciones tipificadas en los códigos P.4, P.5 y P.6 de la Tabla de Infracciones y Sanciones del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, hasta la entrada en vigencia del presente Decreto Supremo, tienen carácter educativo para todos sus efectos.

DS N.-015-2017

El cumplimiento al que se hace referencia es el contenido en el DS N.-015-2017 del 21 de junio de 2017,

Artículo 4.- Elaborar un estudio sobre la aplicación del control de peso por ejes o conjunto de ejes establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transporte Terrestre, debe actualizar los estudios técnicos sobre límites máximos permisibles de los pesos vehiculares, aplicación del control de peso por ejes o conjunto de ejes y tolerancias del pesaje dinámico establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado por Decreto Supremo No 058-2003-MTC, a fin de evaluar las posibles soluciones a la problemática derivada del control de pesos por ejes o conjunto de ejes, en concordancia con la política de rehabilitación de infraestructura terrestre dispuesta por el Poder Ejecutivo.

ANÁLISIS

PRIMERA CONCLUSIÓN

En primer termino su vigencia esta condicionada a lo dispuesto en el DS N.-015-2017-MTC (...)Elaborar un estudio sobre la aplicación del control de peso por ejes o conjunto de ejes establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos (...).

En términos mas claros no existe plazo, este puede ser corto o largo dependiendo de la elaboración del estudio referido, ello determinado por la iniciativa y proactividad de la administración.

SEGUNDA CONCLUSIÓN

Sin embargo se han venido aplicando actas o multas respecto a este ítem P.4, P.5 y P.6 contenidas en la Tabla de Infracciones y Sanciones del numeral 7 del Anexo IV del Reglamento Nacional de Vehículos, todas estas serán consideradas como educativas sin valor de pago.

Las Resoluciones completas las puede visualizar en el siguiente link: https://anatec-peru.com/wp-content/uploads/2018/03/D.S.015-2017-MTC-MODIFI.REG._NAC._-DE-ADM.-DE-TRANSPORTE.pdf

Lima, Enero del 2018

Departamento de Comunicaciones e Imagen Institucional



Nuevo Actros. Bienvenido a lo mejor en la historia de Mercedes-Benz.

Revolucionamos la historia y redefinimos los estándares de calidad y performance.
Listos para conquistar todos los caminos.

RENTABILIDAD PURA

Mercedes-Benz



DIVEMOTOR

CONCESIONARIO LIMA: Av. Canadá 1160, La Victoria, Telf.: 712-2000. Nicolás Ayllón 2362, Ate. Telf.: 630-2480. Av. Elmer Faucett 217, Callao. Telf.: 711-0592. Panamericana Sur km 24. Telf.: 712-2065. CONCESIONARIOS A NIVEL NACIONAL: • AREQUIPA • TRUJILLO • CUSCO • CAJAMARCA • PIURA • HUARAZ • CERRO DE PASCO • JULIACA • HUANCAYO • LAMBAYEQUE. Foto referencial.

Sigue a DIVEMOTOR en:



PROMOCIÓN EN CAPACITACIONES AUTORIZADO POR ANTAMINA

**REBAJAMOS
LOS
PRECIOS**

Anatec | CENTRO DE ESTUDIOS
ESPECIALIZADOS EN
TRANSPORTE TERRESTRE



MATERIALES PELIGROSOS - MATPEL NIVEL I

(4 horas lectivas)

(Lunes, Miércoles o Viernes de
09:00 am a 12:00 m)

COSTO S/. 120.00

MATERIALES PELIGROSOS - MATPEL NIVEL II

(8 horas lectivas)

(Martes, Jueves de 8.30 am a 2.30 pm
Sábado de 8.30 am a 2.30 pm)

COSTO S/. 240.00



USO Y MANEJO DE EXTINTORES

(4 horas lectivas)

(Lunes, Miércoles o Viernes de
1:00 pm a 4.00 pm)

COSTO S/. 120.00



PRIMEROS AUXILIOS - SALUD OCUPACIONAL

(8 horas lectivas)

(Viernes de 8.30 am a 2.30 pm)

COSTO S/. 240.00



MANEJO DEFENSIVO Y SEGURIDAD VIAL

(8 horas lectivas)

(Sábados de 8.30 am a 2.30 pm)

COSTO S/. 240.00



Sede: Av. Arequipa 330 Oficina 901 - 902, Lima
Telfs. 713-0857 / 713-0877 / 713-0879 / 7119483 / 7119484
RPE: 9705-41185 / 9705-41149 / 9705-41144 RPC: 9677-03552
RPM: 9514-17902 / 9855-95303
www.anatec-peru.com / anatec@anatec-peru.com



JAC
CAMIONES

SD500 **VIP**

154 HP / 6 Ton.

**Cabina ancha
y panorámica**

**Espejos
panorámicos**

**Frenos de aire
+ Maxibrake**

Frenos de motor

Largo carrozable 5.5m



**Ruedas tubulares
sin pestañas**



**Motor Cummins 154 hp
6 velocidades + reversa**





ANATEC OFICIALIZA MEDIANTE CN° 002-2018-ANATEC, OBSERVACIONES, SUGERENCIAS Y COMENTARIOS SOBRE EL PROYECTO DE DIRECTIVA “CARACTERÍSTICAS Y FUNCIONALIDADES DEL SISTEMA DE CONTROL Y MONITOREO INALÁMBRICO”.

Estimados Asociados y Transportistas en General

La Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga (ANATEC), hace de conocimiento, que 1° de marzo, oficializó a la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante C. N° 002-2008-Anatec, sus observaciones, sugerencias y comentarios en relación al Proyecto de Directiva: “Características técnicas y funcionalidades del Sistema de Control y Monitoreo Inalámbrico”, contenido en la Resolución Directoral N° 548-2018-MTC/15.

Expresando su conformidad con el control de velocidad a las unidades bajo el sistema de GPS y señalando su disconformidad, con la forma y condiciones que está planteando la Dirección General de Transporte Terrestre, dado que nuestros asociados en su totalidad ya invirtieron en sistemas de control GPS y nadie está en la actualidad en condiciones de invertir en nuevos equipos que superan los S/. 3,000 por unidad.

Lo planteado, por la Administración, es una solución híbrida, entre los sistemas de rastreo clásicos (unos mejores que otros) y SISTEMAS AVANZADOS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR (ADAS por sus siglas en Inglés). Dichos sistemas de asistencia al conductor (Inicialmente de origen israelí), están enfocados en la prevención de accidentes desde el enfoque de reducción del error humano (Excesos de velocidad, desatención de la vía, demasiada proximidad al vehículo, maniobras peligrosas, etc.). Cabe referir que no se debe perder el enfoque que todos estos actos IMPRUDENTES, van por el lado del conductor y debe iniciar con un adecuado sistema de Emisión de Licencias de Conducir. (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC)

Además se ha referido que las especificaciones técnicas del SCMI pueden ser implementadas en cualquier vehículo, debido a que son autónomos y trabajan con su propio hardware.

Estas soluciones, propuestas por la Administración, son en principio de alto costo; además se ha omitido indicar hacia que segmento del parque automotor está dirigido (Buses interprovinciales, Vehículos de carga, Transporte Urbano, etc.); aspectos estos contenidos en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Decreto Supremo N° 058-2003-MTC.

En nuestra comunicación, entre otros aspectos referimos que no han sido tomados en cuenta, los siguientes aspectos que serían de importancia para el desarrollo de un adecuado Sistema de Transporte, reducción de accidentabilidad, así para una rápida respuesta ante siniestros.

- Cobertura celular del 100% de la Red Vial Nacional.
- Limitadores de velocidad efectivos y verificados por los Centros de Inspección Técnica Vehicular (DS 025-2008-MTC).
- Sensor de choque o colisión (De forma Obligatoria) con reporte inmediato a la SCMI SUTRAN.
- Interconexión con Policía de Carreteras para una rápida intervención en caso de siniestros.
- Interconexión con un sistema de atención inmediata de emergencias para una rápida intervención de rescate / auxilio médico en caso de siniestros.

El texto completo de la referida carta en el siguiente link: <https://anatec-peru.com/wp-content/uploads/2018/03/01.03.18-C.N%C2%BA-002-2018-AnATEC-GTT.pdf>

Lima, Marzo del 2018

Departamento de Comunicaciones e Imagen Institucional



RICSA



RICSA

MUEVETE POR MENOS



Contamos con las más modernas **Estaciones de Servicio** donde encontrarás la mejor atención para tu auto, camioneta o flota de camiones y vehículos.



Cientes
100 %
satisfechos

100 %
Efectividad

24/7
No
descansamos

S/
Precios
cómodos

RICSA

MUEVETE POR MENOS





Aniversario

Anatec



Llegamos a los siguientes destinos Internacionales PERU - ECUADOR COLOMBIA

¡ Muchas Felicidades Anatec por esta fructífera labor en estos 53 años en beneficio de los Transportistas de nuestro país !

Dirección: Av. Tingo María N°1148 - 1106 - Cercado de Lima - Teléfonos: (511) 4259002 / 4259685 - Rpe: 990584191

RANSA
Pasión por la logística

Felicita por su 53° Aniversario a la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga

Perú • Bolivia • Ecuador • Colombia • Guatemala • Honduras • El Salvador

Av. Jorge Chávez 134 pas 12 Miraflores
Rica guerra 2813, Condes
T: +51 1 313 6000 - +51 1 20 1320 - +51 1 313 6002

Visítanos en nuestras redes sociales:
[f RansaComercialSA](#) [in Ransa](#) [@RansaComercial](#) [RansaComercial](#)

www.ransa.net

EN PAY PAY ESTAMOS ORIENTADOS HACIA UN DESARROLLO SOSTENIBLE Y LA MEJORA CONTINUA DE PROCESOS

¡FELICIDADES ANATEC POR SU 53 ANIVERSARIO!

TRANSPORTE DE CARGA A GRANEL
Av. Argentina N° 2316 - Callao
Telf: 4293228 / 4652535 / 4293226
WWW.PAYPAY.PE

RACIONALIZACIÓN EMPRESARIAL S.A.
Operador Logístico

Es para nosotros un placer saludar a todos los socios, colaboradores y trabajadores de la Asociación en su 53° aniversario.

¡Muchos éxitos más ANATEC!

Empresa peruana con mas de medio siglo de experiencia a nivel nacional en el transporte de Carga.

OFICINA AREQUIPA
Carretera Variante de Uchumayo Km 5.5
Alto Cural Cerro Colorado
Central Telefónica (+51-54) 383970

OFICINA LIMA
Av. La Capitana N° 190 - Fundo Huachipa
San Juan de Lurigancho
Central Telefónica (+51-1) 317-2500

ORE
ORETRANS SAC

Saludos y Felicidades ANATEC al cumplir su 53° Aniversario de Fundación

Líderes en Transporte Excepcional en el Perú, con la flota más completa para transporte pesado y sobredimensionado

Av. Néstor Gamba 480 Callao - Perú
Telf. (511) 429 9366/453 1111/465 3724
comercial@oretrans.com.pe
www.oretrans.com.pe

MACISA
DISTRIBUCIÓN LOGÍSTICA

Muchas felicidades por sus 53 Aniversario, con seguridad se vendrá un año cargado de muchas buenas vibras.

¡¡¡ Que sigan los éxitos !!!

ANATEC

Of. Principal: Marie Curie N°132 Zona Industrial
Urb. Sta. Rosa - Ate Vitarte
Teléfono: 326-2280 / Fax: 326-3599

EL SUEÑO Y LA DISTRACCIÓN SON LA MAYOR CAUSA DE MUERTE EN CARRETERAS



MR688 - MONITOR DE FATIGA

- SUPERVISIÓN DE OPERACIÓN EN TIEMPO REAL
- MINIMIZA RIESGOS CONTRA TERCEROS
- OPTIMIZA EL SERVICIO OPERATIVO
- CONTROL DE COMBUSTIBLE POR ALERTA DE VELOCIDADES
- CUIDA LA VIDA DE LOS USUARIOS Y LOS ACTIVOS DE LA COMPAÑÍA



Consultas e informes: Ing. Diego Navidad Llanos
+ 51 949 555 143 / dnavidad@rsvsac.com

transporte de carga pesada por modalidad

Argentina



0.05% 95% 3.45%

Brasil



0.04% 78.1% 21.8%

Chile



0.01% 94.7% 5.21%

Colombia



0.05% 72.2% 27.7%

México



0.05% 81.6% 18.3%

Perú



0.49% 95% 4.51%

Uruguay



0.04% 96.9% 3.02%



Elaborado por: Marco Espejo
Fuente: BID

Gestión de inventarios
MÉTODOS CUANTITATIVOS

14

Que pena... Que pena...



18

Ferry: Servicio de transporte en el río Amazonas

20

Vehículos de fuerza y potencia que transportan desarrollo



24

Anatec renueva esfuerzos para continuar impulsando el transporte y logística internacional de transporte terrestre



28

MSDS



33

Camiones: idea de negocio rentable

La Revista del Transportista
transportando

Es una publicación de la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga - Anatec
Ed. 55 - 2018
ENERO - FEBRERO

Av. Arequipa 330 - 901 / 902, Lima

Teléfonos: 711-9483 / 713-0879
RPE: 9705-41135 / 9705-41149
RPM: #9514-17902



www.anatec-peru.com
anatec@anatec-peru.com
transportando@anatec-peru.com

REVISTA

Director

Jorge Málaga C.

Director Ejecutivo

César Agüero F.

Gerente General

Esperanza Poma F.

Editor General

Henry Habich P.

Gerente de Publicidad y Marketing

Patricia Miano E.

Dpto. Diseño y Diagramación

Janett Grados J.

Asesor Legal

José Jaime Pacheco C.

Fotografía

Luis Carlos H.

Corresponsales

Chiclayo: Mario Ruíz B.

Trujillo: José Vega N.

Colaboradores

Jorge Lazarte C.

César Ridoutt L.

Lauro Marquez D.

José Qwistgaard S.

DIRECTORIO

Anatec | ASOCIACIÓN NACIONAL DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

CONSEJO DIRECTIVO ANATEC

PRESIDENTE:

Jorge Málaga Cocchella

VICEPRESIDENTE:

Bruno Aberásturi Seoane

DIRECTOR TESORERO:

Hugo Lenin Lazo Quiroga

DIRECTOR SECRETARIO:

Armando Vidal Rosenthal

DIRECTOR DE RR.PP.:

Juan Azama Higa

DIRECTOR DE PRENSA Y PROPAGANDA

Ernesto Rodríguez Rodríguez

DIRECTOR VOCAL:

Alfonso Manosalva Delgado

Hugo Nicolini Ventura

Hecho el Depósito Legal

en la Biblioteca Nacional del

Perú N° 2008-12323

Impreso por:

Editorial Gráfica Kuarto S.A.C.

La Revista Transportando 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.

MTC indiferente al problema del petróleo subsidiado del Ecuador que afecta a transportistas internacionales peruanos



Hace más de 4 años autoridades ecuatorianas argumentan que precio de su petróleo es subsidiado por su gobierno, y que existía contrabando por parte de transportistas peruanos, decidió crear un petróleo Premium con valor de US\$3.10 por galón para abastecer a transportistas internacionales de Perú y Colombia, mientras que transportistas ecuatorianos siguen abasteciéndose de su petróleo normal a US\$1.05 por galón.

Si bien es cierto esta es una decisión soberana del Ecuador, pero contraviene la Norma Supranacional de la Comunidad Andina de Naciones, Decisión 399 y su reglamento en cuanto al “trato igualitario” que debe existir entre sus países miembros. Asimismo es imposible el contrabando de combustible ya que cada camión autorizado peruano se toma entre 6 a 8 días el partir y arribar en los trayectos Lima - Huaquillas o Huaquillas - Lima y cuando son trayectos mayores sea a Guayaquil, Cuenca, Ambato o Quito son de 7 a 11 días, por lo que si uno de nuestros camiones se abastecería de combustible ecuatoriano sería cada 8 u 11 días, lo cual no significaría contrabando ya que necesariamente se tiene que utilizar ese combustible en los trayectos mencionados.

Esta diferencia de precio

de combustible significa que un camión ecuatoriano para un recorrido Huaquillas - Lima - Huaquillas consume aproximadamente 330 galones de petróleo, que tiene un costo de US\$330. Para un camión peruano abasteciéndose para el mismo recorrido, en Perú cuesta US\$1,185. Esta gran diferencia del valor del combustible, permite a los transportistas ecuatoriano realizar una competencia desleal al transportista peruano ya que le permite fijar fletes muy por debajo de los fletes de transportistas peruanos e inclusive venir vacíos a Piura, Sullana, Pacasmayo, Lima y/o Lurín para llevar carga hasta Ecuador a fletes menores.

Esta situación está produciendo que algunas pequeñas empresas hayan cerrado y otras mayores reduzcan su infraestructura y principalmente prescindan de sus trabajadores como primera medida de disminuir costos y de competir aún en condiciones desfavorables con empresas ecuatorianas.

Los transportistas peruanos agrupados principalmente en Anatec y en UNT así como representantes legales de varias empresas han sostenido diversas reuniones con funcionarios del MTC y con otras instituciones sin lograr resultado alguno a pesar de haber presentado propuestas atendibles tanto por escrito como

en persona para evitar o disminuir esta competencia desleal, que reiteramos perjudica directamente a los transportistas internacionales del Perú.

Si bien es cierto en más de 4 años han existido diversos cambios de ministros y de directores generales en el MTC, con todos ellos se han mantenido diálogos permanentes y presentado completa información de estas ocurrencias.

Al respecto, el MTC ha sostenido reuniones bilaterales con funcionarios del gobierno ecuatoriano y solo han obtenido como respuesta postergaciones. Y ante esta respuesta ecuatoriana, los funcionarios responsables del MTC indican a nuestros gremios y empresarios peruanos que insistirán ante autoridades ecuatorianas y que coordinarán con nuestros ministerios de Relaciones Exteriores, de Economía y de Energía y Minas para efectuar una propuesta conjunta. La cruda realidad es que pasan los meses y los años sin lograr ninguna solución, lo que se puede entender que es por falta de decisión o desinterés de nosotros como peruanos ya que este grave problema subsiste y sigue perjudicando a nuestras empresas de transporte internacional.

Alfonso Manosalva Delgado
Director

Que pena... Que pena...



Accidente Cerro San Cristóbal

El 09 de julio de 2,017 cayó al abismo desde una carretera del Cerro San Cristóbal, un ómnibus que dejó 10 fallecidos y 56 heridos.

El 02 de enero de 2,018 cayó al abismo desde una carretera del Cerro Pasamayo un ómnibus que dejó 52 fallecidos y 06 heridos.

El 21 de febrero de 2,018 cayó al abismo desde el Km 780.5 de la carretera Panamericana Sur un ómnibus que dejó 45 fallecidos y 23 heridos.

En tan sólo 07 meses se han desbarrancado 03 ómnibus, dejando un trágico saldo de 107 fallecidos y 85 heridos, sin contar otros accidentes menores. La estadística arroja que en el año 2,017 fallecieron 772 personas en carreteras. ¿Hasta cuándo por favor?.

Luego de cada accidente, se dice que estos se produjeron por falla humana ¿sólo falla humana?. En el caso que haya sido esa la causa. ¿No es verdad que por la carretera del Cerro

San Cristóbal nunca debió de transitar el ómnibus?, ¿no es acaso verdad que el serpentín de Pasamayo sigue siendo una vía de alta peligrosidad desde que se construyó allá por el año 1,860?, ¿no es acaso verdad que el tramo de la carretera Panamericana Norte, a la altura del Km. 780.5 ha sido declarado por el MTC, desde hace mucho tiempo, como uno de los puntos más peligrosos de la carretera?

¿No es acaso verdad que estos tres accidentes se han producido en los puntos más peligrosos de nuestra Red Vial Nacional? ¿No es acaso verdad que nuestra Carretera Central, en menos de 150 km tiene puntos más peligrosos sin que aún se siga sin hacer nada por resolverlos?

Debemos pensar seriamente, que aparte de la falla humana hay fallas en la construcción de nuestras carreteras y en la circulación de nuestros vehículos, que nadie los controla ni fiscaliza, todos sabemos que las llamadas

Debemos pensar seriamente, que aparte de la falla humana hay fallas en la construcción de nuestras carreteras y en la circulación de nuestros vehículos, que nadie los controla ni fiscaliza, todos sabemos que las llamadas revisiones técnicas son un formulismo mal controlado que no funciona y no se hace nada por corregirlo, todos sabemos que en los exámenes para las licencias de conducir, especialmente para su renovación, funciona una mafia hace muchos años que nadie quiere resolver, y que no hay nada más peligroso y criminal que tener un conductor no capacitado.



Por
Jorge Lazarte Conroy, presidente
Instituto Latinoamericano de
Investigación y Estudios Viales - ILIEV

revisiones técnicas son un formulismo mal controlado que no funciona y no se hace nada por corregirlo, todos sabemos que en los exámenes para las licencias de conducir, especialmente para su renovación, funciona una mafia



Accidente km 780.5 Panamericana Sur – Arequipa



Accidente Pasamayo

hace muchos años que nadie quiere resolver, y que no hay nada más peligroso y criminal que tener un conductor no capacitado.

No obstante, una vez más y como de costumbre, al día siguiente del accidente sucedido en Arequipa, hubo un pronunciamiento por la autoridad que decía así: “El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) expresa sus sentidas condolencias a los familiares de las víctimas registradas en el accidente ocurrido hoy en Arequipa”.

También hay que resaltar lo dicho: “El MTC viene trabajando en la implementación de soluciones que resuelvan los problemas y vacíos que existen en la normativa de seguridad y fiscalización vial para toda la red vial nacional, ...” y finalmente que: “El MTC invoca a los conductores cumplir y respetar las normas de tránsito a fin de salvaguardar vidas humanas”.

¿Y las vidas que se perdieron? ¿Y los familiares desconsolados? ¿Y la inseguridad que sigue latente en las carreteras?

En pistas urbanas y carreteras aún no se cumple a plenitud con las normas de tránsito y seguridad vial por parte de conductores y peatones. Que yo recuerde desde hace décadas escucho las mismas promesas de solución, sin ver los resultados ofrecidos, ¡qué pena...que pena!.

A mi modesto entender, todo esto se debe a la falta de autoridad.

¿Cómo se resuelve? Con vías seguras, vehículos seguros y usuarios seguros.

Exijamos esta realidad. 

PROPUESTAS DE VALOR

En Perú, la industria de semiremolques ha sido siempre constante y de mucha participación en la fabricación de plataformas, tolvas, cisternas, furgones y cañeros.

Ahora, los empresarios peruanos tendrán una alternativa con un viejo conocido, hablamos de RANDON PERÚ, que ahora instala su planta de ensamblaje en nuestro país. Conversamos con los señores Matheus Segat, gerente general y Mateus Selau, gerente comercial, quienes nos dan mayores alcances sobre esta industria tan necesaria y vital para el funcionamiento del transporte terrestre.



A la Izq.: Matheus Segat, gerente general de Randon Perú y Derecha: Mateus Selau, gerente comercial de Randon Perú

1. ¿Qué motivó su ingreso al mercado peruano?

Randon viene con una operación propia pues entiende que el mercado peruano se merece un abordaje más personalizado. Naturalmente, el Perú es un país que, más allá de algunos momentos de desaceleración, viene presentando tasas de crecimiento importantes y repuntando como uno de los países que más crece en Latinoamérica. En el rubro de remolques y semirremolques, se ubica como el tercer mercado consumidor del continente, atrás solamente de Brasil y Argentina. Estos factores se dan por los abundantes recursos naturales disponibles, la necesidad de grandes obras de infra estructura y el propio mercado consumidor interno.

2. ¿A qué segmento de mercado está dirigido principalmente su objetivo de venta?

Randon históricamente se ha

posicionado como una empresa que brinda soluciones para el transporte de mercancías. En el transporte por carretera es el más grande fabricante de remolques y semirremolques de Latinoamérica y entre los 10 más grandes del mundo. Opera actualmente con 5 plantas, siendo 3 en Brasil, 1 en Argentina y la quinta planta en el Perú, además de alianzas estratégicas en el continente africano. Los segmentos donde los productos Randon pueden aplicarse son de los más variados, como por ejemplo el sector de minería, agricultura, combustibles y ácidos, construcción civil, graneles, logística de mercadería indivisible, entre otros.

3. ¿Cuál es la calidad de carrocerías que ofrecen al sector de transporte pesado?

Nuestra empresa trae al Perú una propuesta de valor de total disponibilidad del activo. Empieza con la concepción del proyecto

entendiendo los detalles que el cliente peruano demanda. Se suma a esto la fabricación de componentes claves en sinergia con las diversas empresas del grupo.

El grupo Randon cuenta actualmente con más de 100 ingenieros que trabajan con los más avanzados sistemas de desarrollo de proyectos.

El paso siguiente es la producción del producto. Contamos con las tecnologías de manufactura más avanzadas en nuestro rubro y estamos constantemente buscando novedades, mejoras de procesos y nuevas tecnologías, siempre respetando los más rígidos estándares de calidad, cuidado con el medio ambiente y de seguridad de nuestro personal.

Cabe destacar como diferenciales competitivos de Randon los procesos de desbobinado de los aceros que se aplican al proceso productivo, permitiendo manejar

Uno de los grandes diferenciales de los productos Randon es el sistema de pintura de sus chasis, que consiste en sumergir los chasis por completo en tanques de preparación superficial, enjuagues y el sistema e-coat por medio de electrodeposición. Es la única marca de semirremolques en Latinoamérica con este sistema, que además de garantizar la mejor cobertura anticorrosiva del mercado, es totalmente libre de elementos contaminantes, por tratarse de un sistema a base de agua.

medidas especiales de planchas. Todos los cortes de estos aceros son realizados con laser y plasma que brindan exactitud en las medidas y un aspecto visual fuera de lo común.

Todos los procesos de soldadura de nuestros chasis son realizados por maquinas robotizadas, aportando un nivel de calidad y seguridad como ningún otro fabricante.

Uno de los grandes diferenciales de los productos Randon es el sistema de pintura de sus chasis, que consiste en sumergir los chasis por completo en tanques de preparación superficial, enjuagues y el sistema e-coat por medio de electrodeposición. Es la única marca de semirremolques en Latinoamérica con este sistema, que además de garantizar la mejor cobertura anticorrosiva del mercado, es totalmente libre de elementos contaminantes, por tratarse de un sistema a base de agua. En un país como el Perú, donde la humedad es relevante, este es un diferencial clave.

Para certificarse aun más de la

calidad y seguridad de sus productos y componentes, Randon cuenta con el Campo de Pruebas. Se trata de un emprendimiento único en el continente con 87 hectáreas, con más de 15 Km de pistas, laboratorio de pruebas donde se certifica y se busca mejorar nuestros productos y procesos. Marcas de camiones, buses y automóviles también arriendan en campo de pruebas para testear sus productos.

4. ¿Qué tipo de semirremolques son los que fabrican?

Aprovechando la sinergia con sus diversas plantas en el mundo y alianzas con proveedores de clase mundial, Randon Perú va a ensamblar en un primer momento en el país Semirremolques del tipo Plataforma, Tolvas encapsuladas y Tolvas graneleras. Además, complementará su portafolio ofreciendo toda su línea de productos armados en otras plantas internacionales del grupo como por ejemplo tanques cisternas, silos bombona, furgones térmicos o de carga seca, cañeros, forestales, cortineros paletizados, entre otros.

5. ¿Cuál es la experiencia que poseen en la fabricación metalmecánica?

Randon es un grupo que conglomeró más de 10 empresas y 8000 empleados alrededor del mundo. Posee alianzas estratégicas con referentes empresas de nivel mundial. El grupo se ha fundado en 1949 y este año cumple 69 años. En este tiempo ya se han producido más de 400 mil remolques y semirremolques.

Algunas curiosidades acerca de las empresas del grupo Randon: A través de una alianza Joint Venture con la norteamericana Meritor desde el año 1984, la empresa Master

Frenos produce sistemas de frenos para remolques, semirremolques, buses y camiones, exportando gran parte de su producción para Norteamérica y equipando muchas marcas de camión de circulación por el Perú. De la misma forma con una alianza con la alemana Jost desde el año 1994, Jost Brasil es proveedor de todas las grandes marcas de camión que ensamblan en Suramérica. En resumen, hay mucho de Randon en los camiones que circulan desde hace años en el Perú. La misma tecnología que tiene un camión, Randon aplica en sus productos tras tantos años de experiencia.

6. En Perú, ¿De qué manera competirán para seguir avanzando y posesionarse?

Randon Perú viene con un mensaje muy sincero al transportista peruano: Que se atreva a consultarnos.

Ofreciendo lo mejor que existe en la tecnología de semirremolques, Randon propone como ventajas competitivas, la disponibilidad máxima del activo, productos adecuados a la necesidad del transportista peruano, plazos de entrega rápidos pues mantiene stock permanente, tienda de repuestos en la planta y a lo largo y ancho del país y servicio de postventa a nivel nacional. Y por todo eso, provocamos a los transportistas peruanos a que se atrean y consulten por nuestros productos. Les garantizamos que tiene un nivel de precio competitivo considerando toda la tecnología que trae a bordo. Seguramente se va a sorprender positivamente. Nuestros asesores comerciales están disponibles para brindar todo el soporte necesario para realizar un buen negocio para nuestros clientes. ■■■■■



Ferry: Servicio de transporte en el río Amazonas



Ferry que cambio el viaje en la Amazonía

El objetivo es desarrollar un concepto nuevo y moderno como sistema de transporte a fin de lograr la inclusión amazónica a través de la integración de los distintos pueblos que se desenvuelven en las riberas del río Amazonas.



Por
Lauro Marquez De Oliveira,



Por
Jose Qwistgaard Suárez

Antes del “FERRY”, el transporte fluvial en el río Amazonas, especialmente en la ruta Iquitos-Santa Rosa, era prestado con motonaves que llevan carga y pasajeros en condiciones de baja calidad, inicia el viaje después de muchas horas o días de la fecha y hora programada, en razón de que la embarcación espera “completar” todos los espacios reservados para la carga; el viaje se realiza en espacios sin entregar asientos,



Viaje en el ferry en asientos debidamente acondicionados

fuera del estándar nacional de otros tipo de viajes nacionales, dura aproximadamente tres días. Existe otro servicio en lanchas denominadas como “el rápido” con una duración aproximada de 11 horas al mismo destino: Iquitos-Santa Rosa pero en condiciones de poca comodidad

y falta de seguridad en la navegación.

El objetivo del proyecto “Transporte de pasajeros en naves tipo Ferry en la Amazonía” es desarrollar un concepto nuevo y moderno sistema de transporte a fin de lograr la inclusión amazónica a través de



Embarcación típica que presta el servicio de pasajeros



Viaje hacinado en hamacas propias o alquiladas por la nave.

la integración de los distintos pueblos que se desenvuelven en las riberas del río Amazonas.

El público objetivo son los pobladores de las ciudades a lo largo de la ruta Iquitos Santa Rosa y las ciudades intermedias como Indiana, Pebas, San Pablo, Caballococha y Santa Rosa. Asimismo los profesionales que prestan servicio en las ciudades indicadas tales como salud, educación, agricultura, Policía Nacional y Policía Marítima, entre otros, que muchas veces desisten de su labor por falta de seguridad en el viaje.

Para tal finalidad, la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones planteo la posibilidad de crear un innovador servicio de transporte fluvial en base a la Ley N° 30335 para “facilitar la provisión de servicios de transporte acuático regular de pasajeros, donde no haya oferta privada de servicios suficiente e idónea en la Amazonía” impulsando el Decreto Legislativo No. 1184 y sus reglamentos, los cuales consideran extenderse a otras rutas.

Actualmente, se presta servicio al pasajero con “nuevo reglamento del servicio al pasajero”. Los pasajeros son debidamente identificados e inspeccionados antes del viaje, lográndose incrementar la seguridad de los pasajeros y el control del equipaje antes de la partida y/o llegada a su destino con el fin de evitar los actos ilícitos como trata de persona, actividades relacionadas con el tráfico de drogas entre otros.

El servicio es de alta calidad, viajan con un seguro contra accidentes de manera idéntica como en otros lugares del mundo, incorporándose las mejores prácticas en este tipo de servicios. Las normas para la dotación desde la designación de un “capitán” calificado a cargo de la nave y los tripulantes acreditados.

Las comodidades del viaje distan mucho de las condiciones anteriores y sobre todo el nivel de seguridad se ha elevado. Comparando tiempos, antes por el mismo precio demoraban tres días de viaje, ahora solo 11 horas.

Dado el aporte a la ciudadanía en una de las regiones más pobres del país, la sociedad civil Ciudadanos al Día ha otorgado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones el reconocimiento de “Buena Práctica en Gestión Pública”, por la prestación de servicios de Ferry en la Amazonía del país.



Desde el inicio del servicio el 14 de marzo de 2017 a la fecha el Ferry AMAZONAS I ha transportado 51,000 pasajeros, cumpliendo con el objetivo trazado.



Vehículos de fuerza y potencia que transportan desarrollo

Por ser un complemento de otros modos de transporte y la forma más apropiada y práctica para movilizar pequeños y grandes volúmenes de carga a corta y largas distancias, el transporte terrestre de carga es considerado un factor importante en los procesos logísticos que activan y dan continuidad a la economía, y, por ende para el desarrollo económico del país.

En Perú, la demanda por el servicio de transporte por carretera y por la adquisición de camiones ha sido siempre constante. El 95% de la carga que se transporta en nuestro país es en camiones.





DIVEMOTOR

NUEVO ACTROS

Lo mejor en la historia de Mercedes-Benz ya está en el Perú. Para liderar el mercado hay que contar con vehículos de vanguardia, desde cualquier punto de vista. A la vista de las exigencias crecientes de confort, rentabilidad, conducción dinámica y variedad de modelos, hemos decidido desarrollar y construir el Actros partiendo de cero para poder ofrecerles un vehículo perfecto desde cualquier punto de vista para el tráfico de largas distancias, tanto ahora como en el futuro. El nuevo Actros está optimizado para satisfacer las expectativas, tanto de los conductores como los empresarios. En las páginas siguientes se han recogido en forma compacta las informaciones más importantes sobre el vehículo y sobre nuestras ofertas de servicio y postventa.

CARACTERISTICAS Y CUALIDADES

- Maximo confort para trabajar.
- Volante multifunción de manejo intuitivo.
- Equipo de calefaccion y aire acondicionado
- Costos totales claramente menores.
- Motores eficientes y de bajo consumo.
- Cambios más rapidos con Mercedes Power Shift 3.
- Programas de conducción para ahorrar combustible.
- Amplio equipamiento de seguridad de serie con sistema de regulación de la estabilidad.
- Nuevo high Performance Brake con potencia maxima de frenado de 475 Kw.
- Nuevo retardador operado con agua con un momento de frenado máximo de 3.500 Nm.
- Control de presión de neumaticos .
- Quinta rueda con sensor.
- Fros bixenón, luz de giro, faros antiniebla, luces de diodos luminosos y grupos ópticos traseros en técnica LED.
- De serie en combinación con el detector de cambio de carril.
- Potencia máxima de frenado con EURO VI.
- Motores de 6 cilindros de bajo consumo.
- Gran capacidad de aceleración y marcha.
- Respuesta espontanea del motor.
- Cambio automatizado de 12 velocidades Mercedes PowerShift 3 de serie con modos de marcha acoplables y funciones adicionales.
- Selección precisa de las marchas en función de la situación.



VOLVO FH 6x4T Suspensión neumática



Motor	
Marca / modelo	VOLVO D13A 480
Nº Cilindros	6
Cilindrada	12.8 dm3 (litros)
Potencia	480 cv (1400-1800 rpm)
Torque (Par motor)	2400 Nm (1050-1400 rpm)
Emisiones	Euro III
Freno motor	Fuera de compresión+taponamiento de los gases de escape (510 cv)
Embrague	
	CD40B-O (caja mecánica) / CS43B-O (caja automatizada)
Tipo	Bidisco / Monodisco
Accionamiento	Hidroneumático
Diámetro de disco (mm)	400 / 430
Caja de Cambios	
	VT2814B / AT2612F
Tipo	Mecánica / Automatizada
Capacidad de carga (Kg.)	
Eje delantero	7,500
Eje posterior	21,000
PBV - Técnico	28,500

VOLVO

Volvo Perú S.A.

VOLVO FMX 6x4R



Motor	
Marca / modelo	VOLVO D13A 480
Nº Cilindros	6
Cilindrada	12.8 dm3 (litros)
Potencia	480 cv (1400-1800 rpm)
Torque (Par motor)	2400 Nm (1050-1400 rpm)
Emisiones	Euro III
Freno motor	Fuera de compresión+taponamiento de los gases de escape (510 cv)
Embrague	
	CD40B-O (caja mecánica) / CS43B-O (caja automatizada)
Tipo	Bidisco / Monodisco
Accionamiento	Hidroneumático
Diámetro de disco (mm)	400 / 430
Caja de Cambios	
	VT2814B / AT2612F ASD-ULC y ARSO MRS
Tipo	Mecánica / Automatizada
Capacidad de carga (Kg.)	
Eje delantero	Estándar 9,000 / Opcional 10,000
Eje posterior	Estándar 32,000 / Opcional 32,000
PBV - Técnico	Estándar 41,000 / Opcional 42,000



JAC SD500 VIP



SD500 VIP - 6 TON
VIP

Especificaciones técnicas

Carrocería	Chasis / Baranda / Furgón
Motor	CUMMINS ISF3.8s3141
Sistema de Inyección	Common Rail
Cilindrada (cc)	3,760
Potencia máxima (HP / RPM)	154 HP / 2,600 RPM
Torque máximo (Nm / RPM)	500 Nm / 1,300 RPM
Número de cambios	6 velocidades de caja de engranaje + Reversa
Neumáticos	6 - 215 / 75R17.5
Sistema de frenos	Neumáticos
Capacidad de carga (kg)	6,000
Largo x Ancho x Alto (mm)	6,995 x 2,200 x 2,405
Distancia entre ejes (mm)	3,815
Largo carrozable (mm)	
Cabina Vip	Cierre centralizado de puertas, lunas eléctricas, mandos de control en el timón.

SD800 VIP - 9 TON



SD800 VIP - 9 TON
VIP

Especificaciones técnicas

Carrocería	Chasis / Baranda / Furgón
Motor	CUMMINS ISF3.8s3168
Sistema de Inyección	Common Rail
Cilindrada (cc)	3,760
Potencia máxima (HP / rpm)	168 HP / 2,600 rpm
Torque máximo (Nm / rpm)	600 Nm / 1,300 - 1,700 rpm
Número de cambios	6 velocidades de caja de engranaje + Reversa
Neumáticos	9 - 9.00R22.5
Sistema de frenos	Neumáticos
Largo x Ancho x Alto (mm)	8,415 x 2,442 x 2,570
Distancia entre ejes (mm)	4,700
Largo carrozable (mm)	6,200
Cabina Vip	Cierre centralizado de puertas, lunas eléctricas, mandos de control en el timón. Timón regulable, aire forzado, calefacción, radio AM/FM con entrada USB. Cabina rebatible, 03 cinturones de seguridad de 03 puntos.

Altas autoridades del gobierno reciben con complacencia trabajos y planteamientos entregados



Anatec renueva esfuerzos para continuar impulsando el transporte y logística internacional de transporte terrestre

El presidente Pedro Pablo Kuczynski Godard, respaldó las amplias y prolongadas actuaciones que la Asociación Nacional del Transporte Terrestre de Carga (ANATEC) ha venido desarrollando intensamente en el último quinquenio, respecto a la enorme problemática que confrontan nuestros empresarios habilitados internacionalmente, a través de su Departamento Internacional de Transporte (DEINTRA). La problemática actual son las

las restricciones que ha venido imponiendo la República del Ecuador, a los tránsitos aduaneros, lo que se ha traducido en:

1. Desconocimiento del Acuerdo Bilateral de Transporte Internacional del año 2010.
2. Expendio de combustibles a precio Premium, a todos los vehículos de bandera extranjera.
3. Salvaguardas a más de 30 productos.



Por César Agüero
Figueroa,
Jefe Departamento
Internacional de
Transportes
Deinfra-Anatec

4. Controles no autoridades en el CEBAF Huaquiillas e



instalación de una unidad operativa del MOP.

5. Omisión y falta de acatamiento a la Decisión 399 al exigirse como requisitos de admisibilidad la presentación de las Tarjetas de Habilitación Internacional y al no conceder de trato de nacionales a nuestros transportistas.
6. Aplicación de una sobre tasa arancelaria, a las mercancías importadas.
7. Prisión para los conductores que adquieren combustible en dicho territorio.

La problemática del transporte con el Ecuador claramente fue expuesta por el señor presidente Kuczynski en ocasión de su discurso durante la inauguración del III Encuentro de Integración Iberoamericana y Alianza del Pacífico, el pasado lunes 19 de febrero, al precisar:

“Ecuador se volvió bastante proteccionista, no solo en términos de aranceles y otras protecciones sino obstáculo al transporte. Para exportar a Colombia desde el Perú hay que ir por barco y podríamos ir por camión, lo que pasa es que en la frontera los camiones se quedan horas, por no decir

días. Tenemos que cambiar eso, ya lo hemos hablado con el presidente Lenin Moreno y yo creo que habrá un progreso en la medida en que se fortalezca la economía del Ecuador, pero es muy importante como países andinos de que estemos todos integrados y no un grupo, y después se va acomodando el grupo según lo que pasa en la política”

Por estas consideraciones, se ha planteado al señor ministro de Transportes y Comunicaciones Bruno Giuffra, se tramite, gestione y se expida un Decreto Supremo que limite el ingreso, a nuestro territorio, de todo vehículo que ingreso con combustibles subsidiados, de otros territorios, y se les permita que sus tanques porten veinte (20) galones de combustible a su ingreso; y que todo diferencial de galonaje, sea considerado a precio internacional y que los conductores de los vehículos extranjeros, paguen por dicho diferencial al Estado Peruano, antes de que se admita su admisión a territorio peruano, solo con el comprobante de pago al Banco de la Nación que evidencie dicho pago, la autoridad aduanera, que tendría a su cargo este control, se permitiría el

ingreso al territorio peruano de los vehículos de bandera extranjera.

Esta medida necesaria e indispensable permitiría la igualdad de condiciones para competir en nuestro medio, por ser una economía social de mercado y de esa forma nuestros transportistas estarían en igual de condiciones para ofertar sus servicios.

Cabe referir que estos temas relativos al combustible fueron llevados a los encuentros presidenciales con la Republica del Ecuador y con el Estado Plurinacional de Bolivia y tratados por los correspondientes ministros de Transportes de ambos países y se acordó intercambiar notas a efectos de encontrar rápidas soluciones y así evitar que nuestros transportistas sigan desalentados con nuestra participación internacional.

Es tiempo de adoptar medidas correctivas y de contención, en ello tiene la palabra nuestro ministro de Transportes y Comunicaciones, Bruno Giuffra Monteverde; la señora Ministra de Economía y Finanzas, Claudia Cooper Fort y nuestra ministra de Relaciones Exteriores, Cayetana Aljovin Gazzani. ■■■

Combustibles de calidad



Jhonatan Tito,
Gerente de
Cuentas Ricsa

Red Internacional de Combustible y Servicio Automotriz (Ricsa) —Muévete por menos—, es una empresa dedicada a la comercialización de combustibles de calidad y servicio diferenciado. Empresa moderna e innovadora con profesionales de alto nivel. Conversamos con el Sr. Jhonatan Tito, Gerente de Cuentas Ricsa quien nos dió mayores alcances de los productos y servicios que brindan al público.

¿Cuándo inicia sus operaciones Ricsa?

Ricsa inicia sus operaciones en el 2017 con la finalidad de crear una marca joven que tiene por objetivo ofrecer a sus clientes combustibles de alta calidad, somos parte del Grupo Rojas un Holding de capitales peruanos que apuesta por el desarrollo de nuestro país.

¿Qué líneas de negocio tienen actualmente?

Ricsa en la actualidad tiene 4 importantes unidades de negocio que esperamos este 2018 sigan creciendo.

- Venta de combustible para flotas de carga pesada.
- Venta de combustible para buses interprovinciales.
- Suministro de combustible para proyectos de construcción y carreteros.
- Venta de combustible para ejecutivos Ricsa Card.

¿A qué segmento se dirigen y cuál es su estrategia?

Estamos al servicio del parque

automotor en general, con una propuesta de servicio diferenciado, vamos de la mano con marcas reconocidas como Primax, Peca entre otras buscando socios que nos ayuden a poner a disposición de nuestros clientes productos de alto performance para el cuidado de su motor.

¿Qué beneficios ofrecen a sus clientes?

Ponemos a disposición de nuestros clientes, una infraestructura de primera, atención personalizada, descuentos corporativos, un club de fidelización de nuestros clientes frecuentes, un moderno market, combustible de alta calidad y propuestas de negocio a la medida de sus necesidades.

Coméntenos sobre su experiencia en el sector.

Tengo la oportunidad de haber participado del sector minero y energético por más de 7 años y otros 4 en el segmento Oil & Gas, lideré la unidad de negocios mineros a nivel nacional en una importante empresa peruana dedicada a dar

soluciones integrales de suministro de combustible para la minería y la industria a nivel nacional.

Tenemos el respaldo del directorio con una amplia experiencia en el desarrollo de empresas de servicio a lo largo de nuestro territorio nacional, pioneros en la importación de equipos, desarrollo de almacenes, centros de inspección vehicular entre otros, contar con toda la experiencia de los líderes del holding nos permiten tener esa confianza para poner a disposición una empresa sostenible y responsable al alcance de la industria del transporte. 🚗

VI FERIA INTERNACIONAL DE AUTOPARTES,
IMPLEMENTOS MECÁNICOS Y SERVICIO AUTOMOTRIZ

Perú

EXPO MECANICA Y AUTOPARTES

04 · 05 · 06 MAYO 2018

CENTRO DE CONVENCIONES HOTEL MARÍA ANGOLA
Cruce Av. La Paz con Av. Schell - Miraflores - Lima, Perú



HERRAMIENTAS • IMPLEMENTOS MECÁNICOS
EQUIPOS E INSUMOS LIMPIEZA AUTOMOTRIZ

EQUIPOS PARA PLANCHADO Y PINTURA
SERVICIOS • INSUMOS • AUTOPARTES

ACCESORIOS • REPUESTOS • PIEZAS
SISTEMAS • LUBRICANTES • ADITIVOS • TUNNING

VISITE el ÚNICO EVENTO
ESPECIALIZADO del SECTOR

INTEGRAMOS
todas las **PIEZAS**
para los **NEGOCIOS**
del **FUTURO**

¡ESTE 2018, VEN A LA ÚNICA FERIA INTERNACIONAL ESPECIALIZADA EN EQUIPAMIENTO Y REPUESTO
AUTOMOTRIZ PARA VEHÍCULOS LIVIANOS Y PESADOS QUE SE REALIZA EN PERÚ!



+ de 80 exhibidores
proveedores y fabricantes



+ de 300 marcas
líderes en exhibición



+ de 10 países
del mundo participan



+ de 03 actividades
en simultáneo los tres días

¡AGILICE AHORA SU INGRESO A LA FERIA, ES RÁPIDO, FÁCIL Y GRATUITO!

REALICE SU REGISTRO EN: WWW.EXPOMECHANICAPERU.COM

ORGANIZA: **Grupo TARGET**

APOYO INSTITUCIONAL: **CIBERTEC**

Anatec

fepad

zonatec

MEDIOS COLABORADORES: **neoauto** **MINERÍA & ENERGÍA** **gogo**

AUSPICIAN

FCQR
Latin America

Arrow
SISTEMA PARTS

PML&CORDOVA

ALVAREZ

SISTEMA AUTOMOTRIZ

LIQUI MOLY

English Machines

DB DB

GERMSA

Pental

CAUPLAS
Pioneers in Climate Technology in Brazil

AUTEL

GORALREP

DICOWE
柴油公司威孚

MALABAR

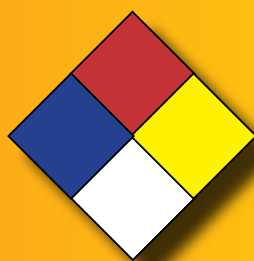
Grupo (a) peru

AVIC INTL

W

REDFIL

MLVEF
Original equipment



MSDS



La información deberá figurar en la FDS de manera clara y concisa. Deberá ser preparada por una persona competente que tendrá en cuenta en todo lo posible las necesidades específicas de los usuarios.

Por
Dr. César Ridoutt



¿Qué es una MSDS?

MSDS, son las siglas en inglés de Material Safety Data Sheet, es un documento que contiene información sobre la naturaleza de una sustancia química, tal como sus propiedades físicas y químicas, los compuestos químicos, el uso, el almacenamiento, el manejo, transporte, los procedimientos de emergencia y los efectos potenciales a la salud, seguridad, fuego y riesgos de medio ambiente.

MSDS es lo que en castellano llamamos Ficha de Datos de Seguridad de Materiales Peligrosos (FDS).

Alcance y aplicación de las MSDS o FDS

Las fichas de datos de seguridad (FDS) deberían prepararse para todas las sustancias y mezclas que satisfagan los criterios

armonizados del SGA relativos a los peligros físicos, para la salud o para el medio ambiente, y para todas las mezclas que contengan sustancias que satisfagan los criterios del SGA relativos a la carcinogenicidad, toxicidad para la reproducción o toxicidad sistémica específica de órganos diana en concentraciones que superen los valores umbral relativos a los criterios para mezclas. La autoridad competente también puede requerir FDS para mezclas que no cumplan los criterios de clasificación que las catalogarían como peligrosas, pero que contengan sustancias peligrosas en determinadas concentraciones. También puede requerir FDS para sustancias o mezclas que satisfagan los criterios de clasificación como sustancias peligrosas para clases que no figuran en el SGA. Una FDS es un modo eficaz de proporcionar información sobre sustancias o mezclas que no cumplan los criterios de clasificación del SGA o no figuren en él.

Formato de las FDS

La información de las FDS debería presentarse siguiendo las 16 secciones en que se divide este formato. El orden es el siguiente:

1. Identificación del producto
2. Identificación del peligro o peligros
3. Composición/información sobre los componentes
4. Primeros auxilios
5. Medidas de lucha contra incendios
6. Medidas que deben tomarse en caso de vertido accidental
7. Manipulación y almacenamiento
8. Controles de exposición/protección personal
9. Propiedades físicas y químicas
10. Estabilidad y reactividad
11. Información toxicológica
12. Información ecotoxicológica
13. Información relativa a la elimi-

nación de los productos

14. Información relativa al transporte

En esta sección se deberá consignar la siguiente información básica sobre la clasificación para el transporte o la expedición de una sustancia o de una mezcla peligrosa por carretera, ferrocarril, mar o aire. Cuando no se disponga de información que no sea pertinente, habrá que indicarlo.

- a) Número ONU;
- b) Designación oficial de transporte de las Naciones Unidas;
- c) Clase(s) de peligros en el transporte;
- d) Grupo de embalaje/envase, si se aplica;
- e) Peligros para el medioambiente (por ejemplo: Contaminante marino (Sí/No));
- f) Transporte a granel (con arreglo al Anexo II de la convención MARPOL 73/78 y al Código IBC);
- g) Precauciones especiales que ha de conocer o adoptar un usuario durante el transporte o traslado dentro o fuera de sus locales;

15. Información sobre la reglamentación

16. Otras informaciones.

Se debe tener presente que una FDS no tiene una extensión fijada de antemano. Esta extensión deberá ser proporcional al peligro del producto y a la información disponible.

Quien prepare una FDS no debe olvidar que de lo que se trata es de indicar al público al que se dirige los peligros que presenta una sustancia o mezcla y cómo almacenarla, manipularla, transportarla o eliminarla en condiciones seguras.

Las FDS contienen información sobre los efectos potenciales sobre la salud que presenta la exposición a una sustancia o mezcla y el modo de trabajar de forma segura con la misma. También brinda información sobre los peligros derivados de sus propiedades fisicoquímicas o sus efectos sobre el medio ambiente, y sobre el uso, almacenamiento, manipulación, transporte y medidas de intervención en caso de emergencia. El propósito de las fichas de datos de seguridad

resultantes permitan a los usuarios tomar las medidas necesarias que garanticen la protección de la salud, la seguridad en el lugar de trabajo y la protección del medio ambiente. La información deberá figurar en la FDS de manera clara y concisa. Deberá ser preparada por una persona competente que tendrá en cuenta en todo lo posible las necesidades específicas de los usuarios. Quienes comercialicen sustancias y mezclas peligrosas se asegurarán de que esas personas competentes asisten a cursos de reciclado y formación sobre la preparación de FDS.

La información estará redactada de manera coherente y exhaustiva teniendo muy presente que están dirigidas a los trabajadores. No obstante, también deberá tenerse en cuenta que la totalidad o parte de una ficha de seguridad puede usarse igualmente como medio de información para trabajadores, empleadores, profesionales de la salud y la seguridad, personal de servicios de emergencia, organismos gubernamentales pertinentes, o miembros de la comunidad. ■■■

MSDS	SISTEMA DE GESTIÓN INTEGRADO				Hoja MSDS	
	Nombre				Fórmula	
	PLICLORURO DE ALUMINIO				(Al(OH)mCl-m)n	
	Criterio de Seguridad	Color	Valor	Característica	Estado físico/Color	Líquido incoloro
	Inflamabilidad		0	Mínimo	ph	0.2-1.2
	Toxicidad		1	Ligero	Temp. De ebullición	No evaluado
	Reactividad		0	Mínimo	Solub. en agua	Completa
	Q: Producto Químico	Blanco			Densidad a 25°C	1.35-1.42
INFLAMABILIDAD			EQUIPO DE PROTECCIÓN PERSONAL			
EN CASO DE INCENDIO: PROCEDIMIENTO DE LUCHA ESPECIAL CONTRA EL FUEGO: Cualquier medio de extinción adecuado contra el tipo de fuego EQUIPO ESPECIAL DE PROTECCIÓN ESPECIAL: Utilizar traje de protección química y equipo de respiración autónomo.			PROTECCIÓN RESPIRATORIA: Máscara con filtros para vapores ácidos GUANTES PROTECTORES: Guantes de caucho, neopreno o plástico PROTECCIÓN PARA LOS OJOS: Lentes de seguridad cerradas, tipo motorista VENTILACIÓN: Área ventilada y con ventilación mecánica			
TOXICIDAD			CONSIDERACIONES ANTE EMERGENCIAS			
POR INGESTIÓN: Causa vómitos, náuseas, e irritación gástrica POR INHALACIÓN: Provoca irritación de las vías respiratorias causando dificultades. CONTACTO CON LA PIEL: Irritación CONTACTO CON LOS OJOS: Irritación			POR INGESTIÓN: Retirar el producto de la boca, beber 1 o 2 vasos con agua o leche, no inducir al vómito POR INHALACIÓN: Trasladar a una zona ventilada, si es necesario aplicar respiración artificial CONTACTO CON LA PIEL: Evite contacto prolongado con la piel, lavarse con agua potable CONTACTO CON LOS OJOS: Lavar con abundante agua durante 15 min. manteniendo los ojos abiertos			
REACTIVIDAD			DOCUMENTACIÓN ASOCIADA			
ESTABILIDAD: Producto estable bajo condiciones normales CONDICIONES A EVITAR: Directamente al sol MATERIALES A EVITAR: Zinc, aluminio POLMERACIÓN PELIGROSA: No ocurre			HOJAS DE DATOS DE SEGURIDAD DEL PRODUCTO			

¿Cómo cuidar la batería de tu camión?



Por
Zidane Yang,
representante de
Forland en Perú

La batería de un camión es la parte fundamental de la herramienta de trabajo. Cuidar la vida útil de la batería no es complicado si se siguen estas recomendaciones:

1. Identifica las funciones que realizas con tu camión: Un camión puede recorrer largas distancias en carretera la mayoría del tiempo como también puede hacer viajes cortos dentro de la ciudad. Adicionalmente, debes evaluar la cantidad de funciones que realiza tu camión en cuanto a cargas eléctricas (luces interiores, intermitentes, puertas levadizas, entre otras).

2. Potencia tu batería: Las baterías de camión tiene en su mayoría dos grupos de 31 baterías. Ya que el fin principal de la batería es ayudar al

arranque del motor, es importante tener en cuenta la cantidad necesaria de amperios de arranque (en CCA) al momento de elegir la batería a comprar. Contar con más de dos baterías en el paquete de baterías puede ayudar a disminuir la profundidad de descarga de una batería y aumentar su vida útil.

3. Correcto sistema de carga: Para un funcionamiento ideal de las cargas eléctricas es necesario elegir un sistema de carga que tenga grandes alternadores de rendimiento. Ten en

cuenta que no siempre un sistema de carga que ofrezca gran rendimiento a altas revoluciones de motor no serán de valor si tu camión no llega a esos niveles.

4. Revisa el sistema eléctrico: Tu camión debe pasar por un análisis operativo del sistema eléctrico. En la actualidad, es sencillo adquirir software que realicen el análisis mientras el camión está en movimiento. De encontrar fallas, el sistema te ofrece las recomendaciones necesarias para mejorar el sistema eléctrico.

EVENTOS & EVENTOS

JAC ARRANCA EL AÑO CON UN NUEVO Y POTENTE TRACTO CAMIÓN

Demostrando sus grandes expectativas en el segmento de camiones pesados, JAC, marca representada por Dercoma, decidió empezar el 2018 trayendo el vehículo más grande y potente de su portafolio: el tracto camión HFC 4251 que ingresa a competir en el especializado segmento por sobre los 400 HP.

Esta unidad posee el nuevo motor Cummins ISG de 430 HP y entrega un torque de 2,000 Nm a 1,900 rpm, el mismo que va unido a una transmisión de 16 marchas, mientras que los ejes de marca Meritor vienen con suspensión de aire.

El HFC 4251 tiene una cabina con equipamiento interior de lujo, que brinda un adecuado confort al operador. Además, su aspecto aerodinámico le permite un valioso ahorro de combustible.

“Nuestro tracto camión JAC es una opción interesante para diferentes segmentos del mercado: desde los transportistas emergentes que no cuentan con la capacidad económica para adquirir un camión de alto costo, pero necesitan renovar sus unidades o incrementar su flota, hasta las medianas y grandes empresas que necesitan una opción de calidad y características técnicas similares a los vehículos que actualmente utilizan, pero a un precio menor”, dijo Abel Bustamante, jefe



Comercial de Camiones Pesados en JAC.

“El segmento de transportes de mercancías en nuestro país es muy variado y su tendencia es al alza, lo que afecta positivamente la venta de camiones de marcas chinas, pues una gran parte de empresas dedicadas al transporte no están en capacidad de

adquirir vehículos de alto costo, pues el precio de los fletes no ha variado, y es ahí donde las marcas de camiones como JAC se convierten en una gran alternativa. Estas realizan el mismo trabajo que un camión de alto costo, pero con un precio de adquisición o inversión inicial menor”, añadió Bustamante.



RRV presenta:

Monitorear la fatiga y la distracción reduce los accidentes fatales

El monitoreo en tiempo real permite activar protocolos de seguridad para prevenir accidentes en las carreteras.

La fatiga y la distracción son las grandes causantes de los accidentes en la carretera, actualmente superan a los accidentes provocados por haber ingerido alcohol. Un estudio realizado entre los años 2000 al 2011 por la Monash University Accident Research Centre (MUARC) "Sobre las 340 causantes de accidentes en carretera", se determinó que la fatiga y distracción cuentan con el 35,9 % de la responsabilidad en los accidentes en carretera en Australia en contraste, el uso de alcohol, drogas o intoxicaciones mientras se conduce solo tiene el 13.5%, sin embargo actualmente la cifra de accidentes causados por fatiga y distracción se ha incrementado debido al uso de "Smartphones" u otros dispositivos mientras se conduce, por lo que se puede decir que la distracción en la jornadas laborales tiende a crecer exponencialmente.

Muchas empresas de transporte han reconocido que la fatiga y las distracciones tienen un impacto en sus operaciones. Pero muchas no saben la magnitud de dicho impacto: los riesgos que imponen y el costo total de los resultados

financieros. Gracias a un nuevo enfoque, finalmente es posible que las empresas de transporte vean todo el panorama: la combinación de las últimas tecnologías con las personas y los procesos para lograr un desempeño sin incidentes.

Sensor de fatiga MR688

La tecnología del sensor de fatiga MR688 está enfocada en solucionar problemática de la fatiga y la distracción en la industria del transporte de carga, transporte de pasajeros, de carga de materiales peligroso y para la industria minera.

¿Cómo funciona el Sensor de fatiga MR688?

El sensor de fatiga utiliza el procesamiento de imágenes, para la detección y análisis de las características de las pupilas, luego de este análisis se determina si es un evento de fatiga o distracción, los cuales tienen parámetros independientes de detección. Cuando los parámetros establecidos de distracción o fatiga son excedidos, se envía en ese instante la alerta sonora en cabina acompañado de la vibración del cojín y a su vez el dispositivo realiza la captura

fotográfica del evento, la cual es enviada a través del GPS hacia las plataformas de control de flota.

La implementación de este sensor permite monitorear a distancia y en tiempo real el nivel de atención del conductor durante la ruta, según su fatiga o niveles de distracción. Esto permite que empresas de tracking, desde su centro de control monitoreen la operación de camiones o buses, y puedan activar protocolos que les permitan ordenar al conductor realizar ciertas acciones para que salgan de inmediato de ese estado de somnolencia o distracción.

¿Qué pasa durante un evento?

La intervención de los monitores/supervisores, se complementa con el "Plan de gestión de la fatiga" implementado por las empresas de transporte. Sumando a este plan, los reportes entregados por las empresas que brindan el servicio de posicionamiento (GPS), los cuales aportan información muy valiosa para que el supervisor/analista tome acciones que logren cambiar de raíz, las causas que provocan estos eventos de fatiga y distracción en la carretera.

Conclusión

La implementación y utilización de dispositivos de última tecnología en los "planes de gestión de fatiga", puede ser la única y más grande oportunidad para reducir incidentes graves, como pérdidas materiales, lesiones y muertes en flotas móviles.

Dando como resultado el robustecimiento de la seguridad en las operaciones, la cual mejora la calidad laboral y cuida las vidas de los trabajadores y de los pasajeros.



Ositran establece tarifas de peaje

De conformidad con lo dispuesto en la Resolución de Consejo Directivo N. 043-2004-CD-OSITRAN, Reglamento General de Tarifas de OSITRAN

* Publicamos la tarifa de peaje en Soles que se aplicará a partir de las 08:00 horas del día 10 de enero de 2018, en las Unidades de Peaje de Corcona, Casaraca y Quiulla.

* La tarifa de la Unidad de Peaje de Ticlio se aplicará a partir de las 08:00 horas del día 20 de febrero de 2018.

Categoría	Tarifa de las UP Corcona, Casaraca y Quiulla desde el 10 Enero 2017 incluye IGV 18% por sentido	Tarifa de las UP Corcona, Casaraca y Quiulla desde el 10 Enero 2018 incluye IGV 18% por sentido	Tarifa de las UP Ticlio desde el 20 Febrero 2018 incluye IGV 18% por sentido
Vehículo Ligero *	S/ 6.00	S/ 6.00	S/ 5.70
Vehículo Pesado 2 ejes **	S/ 12.00	S/ 11.90	S/ 11.40
Vehículo Pesado 3 ejes **	S/ 18.10	S/ 17.90	S/ 17.10
Vehículo Pesado 4 ejes **	S/ 24.10	S/ 23.90	S/ 22.80
Vehículo Pesado 5 ejes **	S/ 30.10	S/ 29.90	S/ 28.50
Vehículo pesado 6 ejes **	S/ 36.10	S/ 35.80	S/ 34.10
Vehículo Pesado 7 ejes **	S/ 42.10	S/ 41.80	S/ 39.80
* Categoría M1, M2 y N1 y los remolques incluidos en las categorías O1 y O2 según D.S. N.- 058-2003-MTC			
** Categoría M3, N2 y N3 y los remolques incluidos en las categorías O3 y O4 según D.S. N.- 058-2003-MTC			

Nota 1: La Tarifa considera el redondeo a los diez(10) céntimos de Sol, según lo establecido en el Contrato de Concesión.

Nota 2: La Tarifa estará vigente hasta nueva publicación.

Categoría	Tarifa de las UP Corcona, Casaraca y Quiulla desde el 10 Enero 2017 incluye IGV 18% por sentido	Tarifa de las UP Corcona, Casaraca y Quiulla desde el 10 Enero 2018 incluye IGV 18% por sentido(*)
Diferenciado Ligero - 1	S/ 1.80	S/ 1.80
Diferenciado Ligero - 2	S/ 2.40	S/ 2.40
Diferenciado Ligero - 3	S/ 3.30	S/ 3.30
Diferenciado Pesado 2 ejes - 1	S/ 3.60	S/ 3.60
Diferenciado Pesado 2 ejes - 2	S/ 5.60	S/ 5.60
Diferenciado Pesado 2 ejes - 3	S/ 7.40	S/ 7.30



CAMIONES: IDEA DE NEGOCIO RENTABLE

Es sabido que en nuestro país, un emprendimiento surge con imaginación y empeño. Por ello, Zidane Yang, representante de Forland en Perú, brinda recomendaciones para implementar un negocio rentable con camiones.

1. Define el rubro:

En la actualidad un camión puede ser utilizado para abastecer servicio a diferentes rubros: Minero, construcción, entre otros tanto para recojo, abastecimiento y transporte de mercancía. Recuerda que los camiones tienen la finalidad de transportar varias toneladas de material permitiendo reducir costos y acelerar procesos de productividad para distintas empresas.

2. ¿Manejar o alquilar?:

Es importante definir si el camión que has adquirido será manejado por ti o arrendarás el vehículo. En el primer caso es importante que lleves los cursos necesarios para la correcta conducción, además de contar con la licencia A3. En el caso de alquilar el vehículo te permitirá contar con un ingreso pasivo que no perjudicará tus horas hombre y te dejará tiempo libre para otras actividades.

3. Realiza una carta de presentación:

Si has optado por manejar tu camión y brindar servicios independientes, es importante que manejes una carta de presentación y una tarjeta personal para que te acerques a distintas empresas indicando tu disponibilidad de servicio. Mantén siempre tus datos actualizados para no perder ninguna oportunidad de trabajo.

4. Cuida tu herramienta de trabajo:

Invierte en un vehículo de calidad, esto garantizará que tu inversión esté asegurada. Lleva siempre tu vehículo al taller para su revisión oportuna. Es importante seguir los cursos de actualización que te brinden herramientas para manejar seguro, para optimizar costos o mejorar tu producción.

En este sentido, un modelo multipropósito es el camión Forland F48 CB, “un socio de trabajo, pero también un abanderado de la empresa que lo utiliza, pues proporciona un sentimiento de solidez y elegancia, que se proyecta sobre su conductor y la imagen de su empresa”, según indica Zidane Yang.

Forland F48 CB puede ser usado para transporte logístico, mudanzas, construcción, telecomunicaciones, mensajería, incluso mercancías a temperaturas controladas. Posee una longitud de 6,080 mm, ancho de 2,020 mm, alto de 2,315 mm. Cuenta con hasta 4 toneladas de carga útil, motor Isuzu, sistema de inyección Common Rail/Bosch, baranda rebatible, muelles tipo ballestas más amortiguador y frenos de aire.

En Perú, encuentra los camiones Forland en IncaPower, comercializadora peruana de vehículos chinos con más de 19 años en el mercado.



Consultas & Opiniones



En esta sección, responderemos y publicaremos sus opiniones y consultas.

Agradeceremos nos escriban a:
anatec@anatec-peru.com
asociado@anatec-peru.com

CONSULTA:

Somos transportistas de la ruta Centro y Oriente, respecto a las noticias que surgieron acerca del nuevo peaje, quisiéramos saber si se han reunido últimamente con el MTC y que respuestas han tenido.

RESPUESTA:

Estimados amigos transportistas, los peajes en mención indefectiblemente se pondrá en vigencia, según contrato firmado durante el gobierno del presidente Alan García y la concesionaria, le da la potestad de instalar estaciones de peaje cada 100 o 150 kilómetros.

Los nuevos peajes entraron en vigencia el 20 de febrero pasado, y es administrado por la Concesionaria Desarrollo Vial de los Andes (Deviandes).

Legalmente no podemos hacer nada mientras ellos cumplan con dar mantenimiento a la carretera en el tramo correspondiente desde Ticlio a Huánuco.

La Asesoría Jurídica del MTC, son quienes vienen regulando esta apertura del peaje en cumplimiento al Contrato de Concesión. ■■■



Síguenos y
encuétranos en



Encontrarás información
útil y actualizada sobre
Anatec y nuestra Revista
Transportando

Búscanos como ANATEC





Promociones

- ▶ **CURSO DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO**
(08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO DE IDENTIFICACIÓN DE PELIGRO Y EVALUACIÓN Y CONTROL DE RIESGOS (IPERC)** (08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO PLAN DE CONTINGENCIA** (08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO INSPECCIÓN DE SEGURIDAD** (08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO DE INVESTIGACIÓN Y REPORTE DE ACCIDENTES**
(08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO DE ANÁLISIS Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**
(08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO DE CONTROL DE DERRAME EN TIERRA**
(08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO DE SEGURIDAD INDUSTRIAL** (08 HORAS LECTIVAS)
- ▶ **CURSO DE LEGISLACIÓN MINERA** (08 HORAS LECTIVAS)



COSTO:
s/. 300

Lunes a Viernes
8:30 a.m. a 2:45 p.m.

INFORMES: Av. Arequipa 330 Oficina 901, Lima
Telfs.: 713-0857 / 713-0877 / 713-0879

RPM: 9855-95303 / 9514-17902 **RPC:** 9677-03552

ENTEL: 9705-41144 / 9705-41149 / 9705-41185

www.anatec-peru.com / anatec@anatec-peru.com / escuelaanatec2@anatec-peru.com

RANDON

PERÚ

Una Empresa Randon y Epysa



SEMIRREMOLQUE
TOLVA BASCULANTE 22m³



SEMIRREMOLQUE
TOLVA BASCULANTE 45m³



SEMIRREMOLQUE
PLATAFORMA 13m



DURABILIDAD, SEGURIDAD, VERSATILIDAD Y ECONOMÍA PARA TU NEGOCIO

Randon Perú te ofrece el mejor costo / beneficio del mercado, junto a un servicio de Post Venta a nivel nacional único para que pases más tiempo en ruta y menos tiempo en taller.

📍 Av. Argentina 4142, El Callao 📞 Tel: +51 (01) 565 9291 / Cel: +51 943 257 837 ✉️ ventas@randon.com.pe 🌐 www.randon.com.pe

 Transportando el futuro del Perú